



**SWISS FIREBALL
GAZETTE 3-2004**

Vorstand

Präsident François Schluchter
Grossholzweg 16, 3073 Gümliigen
(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 Kurt Venhoda
Rüestelweg 6, 5073 Gipf-Oberfrick
(P) 062 871 09 97
(G) 062 871 39 32
Natel: 076 370 39 32
E-mail: supidu@bluewin.ch

Regattachefin Brigitte Mauchle
Wiesental, 9402 Mörschwil
(P) 071 866 24 38
(G) 071 844 12 42
E-mail: adrian-brigitte@bluewin.ch

Presse Lilly-Anne Brugger ^(NEU)
Hallwilerweg 18, 5615nFahrwangen
(P) 056 667 28 19
(G) 071 245 62 84
E-mail: lilly-anne.brugger@student.unisg.ch

Flotten

Flotte Bodensee
Adrian Huber
Wiesental, 9402 Mörschwil
(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

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: barbcarmony@bluewin.ch

Gazette Layout Michael Schäfer
Schulstrasse 6b, 8590 Romanshorn
(P) 071 460 09 76
Natel: 078 641 74 75 ^(NEU)
E-Mail: melmic@bluewin.ch

Europa-Commodore Maja Suter
Grossholzweg 14, 3073 Gümliigen
(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

Flotte Bielersee
Werner Aebi
Kistlerweg 14, 3270 Aarberg
(P) 032 392 31 60
Natel: 079 312 47 68
E-Mail: werner.aebi@bluewin.ch

Flotte Bern
Mirjam Hollenwäger
Fliederweg 11, 3600 Thun
(P) 033 222 37 74
Natel: 079 484 16 14
E-Mail: hollenwaegerm@hotmail.com

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

NEU

Ab sofort übernimmt
Lilly-Anne Brugger das Amt
des Pressechefs von Adrian
Huber.

Schweizer Meisterschaft 2004

- 1. P. Gibbs / I. Gibbs GBR 14789**
- 2. F. Duvoisin / L. Grob SUI 14802**
- 3. K. Venhoda / S. Zaugg SUI 14863**



In dieser Ausgabe:

Adressen swiss fireball	2
Pinboard	3
Ausschreibungen	4
Swiss Cup Thalwil	4
Regatta der Eisernen	5
Swiss Cup Biel	6
Jahresbestenliste 2004	7
Bericht Walensee 2004	8
Bericht Lac de Joux 2004	12
Bericht Davos 2004 Italo	14
Übersetzung Bericht Davos 04	15
Bericht Davos 2004 II	17
Bericht Maccagno 2004	8
Bericht Thun 2004	22
Bericht Grand National 2004	24
Hommage an die Frauen	28
Wie man sich richtig hängt	29
Wettfahrregeln 2005-2008 Kommentiert von Ruedi Moser	35
Dank an die Sponsoren	43
Beitrittsformular	44
Juniorensubvention	45
Swiss Cup 2004 / Übersicht	46
Börse	47
Impressum	47

Winterregatta 2004 Thalwil

Datum: 6. / 7. November 2004

Veranstalter: Segler-Vereinigung Thalwil (www.svl.ch)

Klassen: Fireball, 49er, 29er, 420

Mindestbeteiligung: 10 Boote pro Klasse

Melddeschluss: 29. Oktober 2004

Meldestelle: Sven Heusser, Feldstrasse 4c, 8942 Oberricken

Tel.P: 01 721 39 34, Mob: 079 403 35 55, Fax 01 722 33 10, E-Mail: sh@yachtronix.ch

Meldegeld: Einzelmeldung Fr. 40.-, Sammelmeldung durch die Klasse Fr. 35.- pro Boot.

Für Junioren gilt ein reduziertes Meldegeld von Fr. 25.-.

Das Meldegeld ist bis zum Melddeschluss auf folgendes PC-Konto zu überweisen:

Segler-Vereinigung Thalwil, Regattakonto, 80-13127-5, 8800 Thalwil

Nachmeldung: bis spätestens am 6. November, 12:30 Uhr, c/o Regattabüro (Zuschlag Fr. 10.-)

Regattabüro: im Clubhaus SVT

Revier: Zürichsee /wischen Kilchberg, Küsnacht, Erlenbach und Thalwil

Liegeplätze: im Clubareal und im Hafen Farbsteig Thalwil

Kurs: Lincarkurs

Startzeiten 1. Start am Samstag um 13:30 Uhr/ am Sonntag um 09:30 Uhr

Letzte Startmöglichkeit: Sonntag 14:30 Uhr

Segelanweisung: Die Wettfahrten sind folgenden Bestimmungen unterstellt:

WR 2001 - 2004, Zusätze SWISS SAILING, Klassenvorschriften,

Allgemeine Bestimmungen des ZSV, Segelanweisung der SVT.

Haftung: Jede Haftung des Veranstalters und dessen Hilfspersonen ist gemäss WR 2001 bis 2004 ausgeschlossen!

Wertung: Es werden maximal 5 Wettfahrten gesegelt, ab 4 Wettfahrten gilt 1 Streichresultat.

Die Wertung erfolgt nach dem Low-Point-System (WR 2001 - 2004).

Preisverteilung: findet ca. 11/2 Stunden nach Ende der letzten Wettfahrt im Clubhaus SVT statt.

Preise: Spezialpreise für die ersten drei Ränge, Erinnerungspreise für alle Teilnehmer.

Wanderpreis: Eisbärenpokal für den Gewinner der Klasse mit den meisten Zieldurchgängen.

Verpflegung: Ist im Clubhaus SVT möglich.

Organisationskomitee SVT

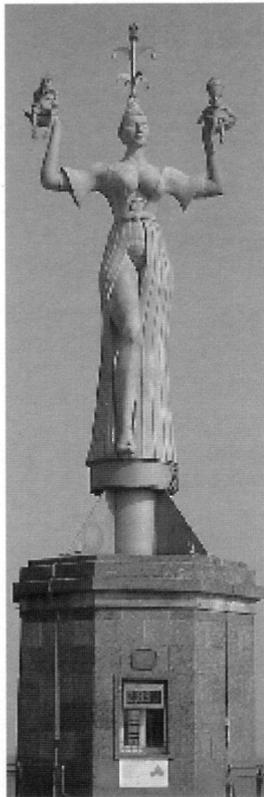
Sven Heusser

Regatta der Eisernen 2004

Kühler Härtetest!

Samstag,
27.11.2004

Meldung:
[http://www.dsmc.de/
regattaformular.html](http://www.dsmc.de/regattaformular.html)



B



O

D

E

N

S

E

E



Ausschreibung



Einladung zum Herbstcup

Samstag & Sonntag 9./10. Oktober 2004

Teilnehmer:	Finn, Fireball
Wertung:	Low Point System
Regeln:	WR 2001-2004, Segelanweisungen YCB
Einschreiben:	Samstag, 09.10.04 ab 12h30 im Clubhaus Wingreis
Startgeld:	Fireball: Fr. 40.-
Skippermeeting:	14.00 Skippermeeting, zur Verfügung der Wettfahrtleitung, Anschlagbrett beachten
Letzter Start:	Sonntag, 10.10.04, 14.30
Preise:	Erinnerungspreise
Läufe:	Max. 6
Kurse:	gemäss Kursblatt YCB
Wettfahrtleiter:	Dolphinflotte; Beat Römer 078 809 83 00

Jahresbestenliste 2004

Rang	Name	Vorname	Total	gesegelt	Mittel
1	Venhoda	Kurt	605.087596	9	100.847933
1	Zaugg	Sonja	605.087596	9	100.847933
3	Huber	Adrian	600.810044	7	100.135007
3	Mauchle	Brigitte	600.810044	7	100.135007
5	Moser	Ruedi	592.518079	7	98.7530131
6	Moser	Erich	580.41564	6	96.7359401
7	Carmody	Barbara	547.025493	6	91.1709154
7	Ganz	Theo	547.025493	7	91.1709154
9	Aebi	Ursula	494.754261	9	82.4590435
9	Aebi	Werner	494.754261	9	82.4590435
11	Gautschi	Thomas	475.378987	7	79.2298312
11	Gautschi	Trudi	475.378987	6	79.2298312
13	Schluchter	François	465.186657	9	77.5311094
13	Suter	Maja	465.186657	8	77.5311094
15	Osann	Michael	449.49376	8	74.9156267
16	Schlötzer	Achim	441.791518	8	73.6319197
17	Lederer	Melanie	434.446231	5	86.8892461
17	Schäfer	Michael	434.446231	5	86.8892461
19	Brugger	Lilly-Anne	434.284129	7	72.3806882
20	Ruchenstein	Michi	430.128767	7	71.6881279
21	Sauer	Gery	409.118369	6	68.1863949
22	Camusso	Francesco	383.260938	6	63.876823
23	Helbling	Ivo	379.087299	5	75.8174599
24	Erne	Mianne	352.139987	7	58.6899979
25	Pletscher	Kathrin	345.254791	5	69.0509581
26	Schönholzer	Elisabeth	328.183333	8	54.6972222
26	Schönholzer	Wolfgang	328.183333	8	54.6972222
28	Schwerzmann	Romy	321.022783	4	80.2556958
29	Preuss	Lindy	305.934536	4	76.4836341
29	Preuss	Lucien	305.934536	4	76.4836341
31	Baumgartner	Regula	291.32332	3	97.1077733
31	Schärer	Stefan	291.32332	3	97.1077733
33	Hofstetter	Markus	282.940672	3	94.3135575
33	Krieg	Nelly	282.940672	3	94.3135575
35	Grob	Laurent	279.009465	3	93.003155
36	Härdi	Christina	277.644009	4	69.4110023
37	Rüfli	Simone	248.18496	4	62.0462401
38	Ernst	Gabriela	247.715282	4	61.9288204
39	Widmer	Fritz	242.064442	3	80.6881473
40	Eberle	Linus	232.736077	3	77.5786925
40	Scheller	Richard	232.736077	3	77.5786925
42	Mosimann	Ueli	197.715282	3	65.9050939
43	Läemann	Roger	189.077003	2	94.5385014
43	Nolle	Jörg	189.077003	2	94.5385014
45	Mebes	Christine	188.074658	3	62.6915528
45	Müller	Dominic	188.074658	3	62.6915528
47	Duvoisin	Frédéric	183.112913	2	91.5564566
48	Liechti	Kurt	177.971616	2	88.9858079
48	Mauchle	Michael	177.971616	2	88.9858079
50	Giovanoli	Gian-Andrea	164.137555	2	82.0687773
50	Giovanoli	Susanne	164.137555	2	82.0687773
52	Chammus	Nadim	161.136494	2	80.5682471
53	Schlittler	Silver	157.670606	3	52.5568687
54	Hintermann	Stefan	137.406339	2	68.7031697
54	Züst	Stefan	137.406339	2	68.7031697
56	Bacher	Hansueli	135.862445	2	67.9312227
56	Hollenwäger	Mirjam	135.862445	2	67.9312227
58	Düscher	Urs	114.285714	2	57.1428571
59	Lister	Andrew	100.644105	1	100.644105
60	Petermann	Gille	95.8965517	1	95.8965517
61	Kyhos	Karel	91.9008621	1	91.9008621
61	Rokusek	Jaromir	91.9008621	1	91.9008621
63	Giovanoli	Claudio	86.25	1	86.25
64	Rennecke	Beate	82.5775862	1	82.5775862
64	Rennecke	Jörg	82.5775862	1	82.5775862
66	Giovanoli	Reto	81.4516129	1	81.4516129
67	Zollinger	Ernst	80.9279476	1	80.9279476
68	Sara	Michal	75.0301724	1	75.0301724
68	Svoboda	Jiri	75.0301724	1	75.0301724
70	Jensita	Milan	73.6982759	1	73.6982759
70	Vich	Ondrei	73.6982759	1	73.6982759

SWISS CUP 2004

Jahresbestenliste
Stand nach 9 Regatten





Regattabericht Walensee 5./6. Juni 2004

Samstag:

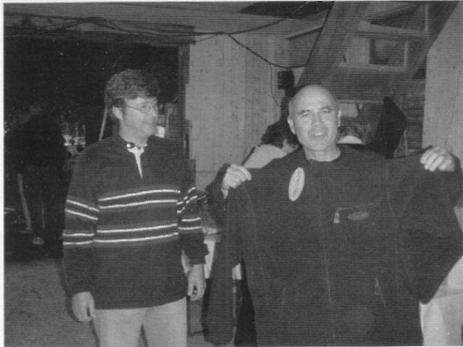
Erste Meldung zu Hause aus dem Büro: "Chasch no chli Lädeler, es het kei Wind!" (laut Internet). 10Uhr Abfahrt, sau früh für uns! Ankunft fast pünktlich doch wo bleibt der Wind? Nun ist bei zum Teil strömendem Regen warten angesagt. Da kam unsere Kollegialität wieder einmal voll zum Zuge mit "Anektötel" erzählen und diskutieren.

Um 17 Uhr war das Warten zu Ende, und der Abend fing mit einem feinen Apero an, welches die Fricktaler super organisiert hatten nochmals herzlichen Dank. Danach ging es zum gemütlichen Essen und den Verlosungen, immer mit der Hoffnung auf Wind am Sonntag.

Sonntag:

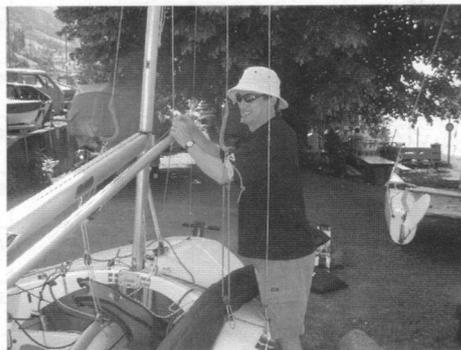
9Uhr, auslaufbereit See flach, Anweisung auslaufen und schleppen, weiter unten hat's Wind! Bei strahlendem Wetter wurden wir runter geschleppt und als wir ankamen, kam auch der Wind. Es konnte mit 15 Booten bei 1 Bft. gestartet werden. Rechtes Ufer bevorteilt ging es zur Luvtonne, dann auf das Dreieck. Auf der 3. Kreuz war die Mitte mit etwas mehr Wind bevorteilt. Laufsieg Venhoda-Zaugg. Zügig ging es zum 2. Start. Diese Wettfahrt wies ein bisschen mehr Wind auf, jedoch musste aufgepasst werden, Vorteil für gute Taktiker. Lausieger Huber-Mauchle. 3. Rennen bei immer noch 1-2 Bft konnte nach einer Bojenschiebung gestartet werden. Leider musste er wegen Windmangel abgeschossen werden. Nun fing das Warten auf See bei strahlend warmer Sonne an. Nach längerem Suchen fanden Aebis und wir eine Strandungsmöglichkeit, doch diese wurde durch aufkommenden Wind aufgehoben. Alle am Start angekommen und Startbereit, verliess uns der Wind und zwar für den Rest des Tages. Nun war noch die Frage: Wer schafft es zuerst in den Hafen?





W
A
L
E
N
S
E
E

2
0
0
4



Walensee 2004

Werner der Berner schaffte es. Ursi mit ihrem Charme heuerte kurzerhand ein Motorboot an, legte ein gutes Wort für Theo, Barbara und für uns ein. So waren wir Berner einmal die schnellsten. Bleibt nur noch das usammenpacken und die Rangverkündigung.

Dies verflixte Schreiberlos zog Stefan Gautschi seiner schreibfaulen Mutter.

Mit lieben Seglergrüssen

SU114824

Trudi Gautschi



POS	SGLNR.	STEUERMANN	VORSCHOTER	CLUB	I.Wf	2.Wf	Gesamt
1	SUI 14724	Huber	Mauchle	YCRo	2.00	1.00	3.00
2	SUI 14863	Venhoda	Zaugg	SCoW	1.00	2.00	3.00
3	SUI14799	Moser	Moser	SCoW	4.00	3.00	7.00
4	SUI14539	Hofstetter	Krieg	SMCGW	3.00	4.00	7.00
5	SUI 14739	Ganz	Carmody	YCB	6.00	5.00	11.00
6	SUI14602	Widmer	Chammas	YCK	8.00	6.00	14.00
7	SUI14824	Gautschi	Gautschi	YCB	5.00	10.00	15.00
8	SUI 14542	Osann	Ruchenstein	YCAu	11.00	7.00	18.00
9	SUI14760	Aebi	Aebi	YCB	7.00	12.00	19.00
10	SUI14752	Suter	Schluchter	YCB	10.00	9.00	19.00
11	SUI 14358	Pletscher	Sauer	YCB	9.00	11.00	20.00
12	GER 14658	Lederer	Schäfer	SVD	13.00	8.00	21.00
13	SUI14055	Brugger	Sch lötzler	SCH	12.00	14.00	26.00
14	SUI 13663	Erne	Härdi	SCH	14.00	13.00	27.00
15	SUI 14718	Schönholzer	Schönholzer	CCS	15.00	15.00	30.00
16	SUI 14491	Camusso	Düscher	DSSC	17.00	16.00	33.00

Unsere Anhänger und Ihr Boot - ein starkes Gespann.

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

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



Imhof Bootsmotoren AG

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

Lac de Joux 2004



Da Ruedi im Internet bereits die wichtigen segeltechnischen Teile der Regatta beschrieben hat, hier noch ein paar Eindrücke vom sonstigen Geschehen:

Bei diesen Windverhältnissen musste mit allen Tricks gearbeitet werden. So kam es dazu, dass Theo und Barbara eine neuartige Entwicklung zur Verringerung der Windangriffsfläche des Grosssegels erfunden haben. Das sogenannte **"Barba-Reff"**! Dies bedeutet, dass sich das Grosssegel von selbst an die äusseren Bedingungen anpasst und die Angriffsfläche vom Wind fast stufenlos verringert. Um es rückgängig zu machen, muss sich jedoch ein Teil der Mannschaft ein wenig abkühlen. Kuk meinte dazu, dass dies unbedingt im nächsten Fireballtraining als Lektion eingebaut wird. Macht euch auf etwas gefasst!

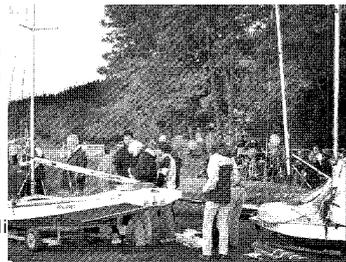
Noch etwas für Kuk's Fireballtraining: Wie segeln sich zwei Schiffe entgegen (also Bug auf Bug), wenn beide den Wind genau von hinten haben? Hierzu die Aussage von Wolfgang: "Verarschen kann ich mich selber..." Wie meint er das nur?? Haben übrigens noch ganz leise gehört, dass Mianne zukünftig immer mehr auf Schönholzers aufpassen muss. Sie kommen, und das immer schneller!

Da war ja noch etwas mit Romy, der Boje und dem Wind: Sie meinte nur, die Boje hätte sich ja dem Wind anpassen können oder so... oder der Wind der Boje? Der Kurs dem Wind? - Egal, langweilig wurde es uns während den Läufen jedenfalls nicht. Es galt, die fiesen Dreher so gut wie möglich abzufangen.

Nach dem Segeln überraschten uns die Hofer-Brüder mit einem Apero bei den Bussen, der genau richtig kam und den gemütlichen Teil des Wochenendes perfekt einläutete. Merciü!

Den Abend verbrachten wir in der Touristen-Falle, weil die Regatta-Küche nicht genug Essen für alle bereitgestellt hatte. Zurück zum Schlummertrunk in der Supiburg wurden die Ruedi-Tatzen (hier Bärenatzen gemeint) nach schwerem Kampf mit dem Besitzer vollkommen vernichtet. Aus Sicherheitsgründen (vielleicht auch ein wenig, um Ruedi zu schonen...) wurde er nicht mit zur Vernichtung herangezogen.

Übrigens noch einen Mega Dank an Ruedi, der Kathrin und



mich (vor allem mich!!!) davor gerettet hat eine zweitägige Bergwanderung durchzuführen, indem er unseren Mast so schnell und gut repariert hat. Wir hätten den ganzen Spass auf dem Wasser und auf dem Land verpasst.

Was uhhrrrr schön war, ist dass Francesco, Urs und Christine den weiten Weg vom Prättigau auf sich genommen haben, um an den Lac de Joux zu reisen. Toll!

Also bis zum nächsten Mal

Bunny (Achim) & Kathrin

Swiss Cup Lac de Joux 2004

Böen 0-4 Bft. Unterschiedliche Windrichtung, 2Läufe, 16 Boote

Rang	Nummer	Team	Lauf 1	Lauf 2	Gesamt
1	SUI 14863	Venhoda/Zaug	2	1	3
2	SUI 14799	Moser/Moser	1	4	5
3	GER 14658	Lederer/Schäfer	3	2	5
4	SUI 14760	Aebi/Aebi	9	3	12
5	SUI 14752	Suter/Schluchter	4	10	14
6	SUI 14802	Duvoisin/Grob	10	5	15
7	SUI 14824	Gautschi/Gautschi	5	12	17
8	SUI 14739	Ganz/Carmody	12	6	18
9	SUI 14358	Pletscher/Schlötzer	7	11	18
10	SUI 14594	Scheller/Eberle	13	7	20
11	SUI 14542	Osann/Ruchenstein	11	9	20
12	SUI 14602	Härdis/Landerer	14	8	22
13	SUI 14419	Scherzmann/Helbling	6	DNS	23
14	SUI 14491	Camusso/Düscher	8	15	23
15	SUI 13663	Erne/Kramer	15	13	28
16	SUI 14718	Schönholzer/ Schönholzer	DNF	14	31

DUE ITALIANI A DAVOS: VELA ALPINA...AD ALTA QUOTA

Amici svizzeri, sono passati diversi giorni dal nostro indimenticabile weekend a Davos. Eppure abbiamo ancora negli occhi le vostre montagne. Nelle narici il profumo dei vostri abeti. E nelle orecchie la fresca acqua del vostro lago! Sì perché sabato — le condizioni sul campo di regata, per noi velisti piemontesi, erano veramente toste. Ma procediamo con ordine. Arrivati sulle sponde del lago, facciamo subito conoscenza con i nostri compagni di barca, entrambi simpatici e capaci fireballisti: Mianne Erne e Silver Schüttler. Non c'è dubbio, Francesco Camusso ha organizzato tutto splendidamente.

Con loro armiamo le barche e subito cominciamo a navigare. Il vento cresce d'intensità. Dopo pochi minuti, dalla baita-starter si sentono i primi segnali. Non vediamo le bandiere e allora ci affidiamo agli spari. Partiti! Che bello regatare a 1560 metri, in uno scenario tanto suggestivo. La bolina è impegnativa. Si avvicina la prima boa. All'improvviso noi (Mianne+Guido) ci troviamo davanti uno scafo giallo scuffiato Accidenti, una raffica maligna ha steso Giorgio e Silver. Il vento intanto ha danneggiato il fiocco di Bingo, la barca di Mianne. Soffia forte. E chi da spi allora?. Noi no di certo. Moser, Venhoda e Hofstetter, tanto per citare i migliori, sì, invece. E lo portano con la sicurezza abituale. Non hanno nemmeno paura dL.strambare nel bosco (Si tratta di una boa quasi più vicina al bosco che al lago, ndr.). Una scuffia, un bordo, un altro bordo un'altra scuffia. A Torino c'erano 35 gradi, qui a Davos siamo vicini allo 0 —. Ma quale stagna, la prossima volta ci portiamo le pellicce d'orso bianco! Sposati raggiungiamo la riva. Il tempo di fare qualche riparazione e ci rendiamo presentabili per la serata al circolo.

In acqua non abbiamo brillato per i risultati. Facciamoci onore almeno a tavola! Partiamo bene coi piatti stavolta, più veloci dei Moser in acqua. Nessuna fatica del resto, basta guardare il menu: antipasti di verdure, un piatto tipico svizzero, lo sminuzzato di vitello con funghi spätzle e verdura come contorno e tanti dolci preparati da Susi, Silke e Anja..

Il tempo di digerire il banchetto ed ecco appaiono le prime immagini della regata. Rimaniamo a bocca aperta per l'abilità dei vostri campioni. Altro che Coppa America: i campioni svizzeri navigano sul fireball. Guardare per credere. Giorgio allora stupisce tutti i presenti con straordinari giochi di prestigio.

Domenica — le condizioni meteo si fanno meno dure. Il sole poi ci convince ad abbandonare l'idea delle pellicce d'orso.———. Come da noi a Viverone salta continuamente; nessuna traccia di vento costante. Ci impegnamo a fondo e coi nostri compagni alterniamo le virate a sonore risate. Ci stiamo davvero divertendo.

Dopo la premiazione ringraziamo ancora una volta tutti i partecipanti e gli organizzatori per questo splendido weekend. In particolare desideriamo ricordare Francesco e Silke per la splendida ospitalità. Mianne e Silver, straordinari velisti-poliglotti. Infine Christine e Urs Hårdi, per aver dato Nepomuk a Giorgio.

Arrivederci a Maccagno dunque. Non vediamo Tora di riabbracciarvi. Il Limoncello non mancherà!

Guido Montalcini e Giorgio Rigazio



ZWEI ITALIENER IN DAVOS: ALPENSEGELN...IN DER HOHE

Schweizer Freunde, es sind mehrere Tage seit unserem unvergesslichem Wochenende in Davos vergangen. Trotzdem haben wir noch Eure Berglandschaft in den Augen. In der Nase den Duft eurer Tannenbäume. Und in den Ohren noch das *frische* Wasser eures Sees! Ja, denn am Samstag waren die Windbedingungen auf dem Regattafeld für uns Segler aus dem Piemont wirklich streng.

Aber gehen wir der Reihe nach. Angekommen am Ufer des Davoser Sees lernen wir gleich unsere beiden Mitsegler kennen, beide gute und sympatische Fireballer: Mianne Erne und Silver Schüttler. Zweifellos hat Francesco Camusso für uns alles perfekt organisiert.

Mit unseren Partnern richten wir die Schiffe auf und anschliessend geht es sofort aufs Wasser zum Segeln. Die Windstärke steigt. Nach kurzer Zeit hört man die ersten Signale. Wir sehen keine Flagge und verlassen uns auf die Signaltöne. Gestartet! Wie grossartig ist es, auf 1560 Meter in so einer prächtigen Landschaft Regatta zu segeln!

Die erste Kreuz ist anspruchsvoll. Wir nähern uns der Luvtonne. Plötzlich sehen wir (Mianne+Guido) einen gelben gekenterten Rumpf direkt vor uns. Verflixt! Eine böse Böe hat Giorgio und Silver umgelegt. Der Wind hat inzwischen die Fock von Bingo (Miannes Schiff) beschädigt. Der Wind bläst und bläst. Wer wird denn überhaupt den Spi setzen? Wir sicher nicht! Moser, Venhoda, Hofstetter, nur um die Besten zu nennen, lassen sich von diesem Wind jedoch nicht beirren. Und sie fahren den Spi sogar mit der ihnen gewohnten Klasse. Sie fürchten nicht einmal...im Wald zu halsen (Es geht um eine Tonne, die fast dem Wald näher liegt als dem See). Eine Kenterung, kurzes Segeln, noch eine Kenterung. In Turin hatten wir 35 Grad, hier in Davos eher Richtung 0 Grad. Von wegen Trockenanzug, das nächste Mal bringen wir ein Eisbärfell mit! K.O. erreichen wir das Ufer. In aller Eile werden die Schiffe geflickt, dann geht es ab zum Abend im Clubhaus.

Unsere Ergebnisse auf dem Wasser waren alles andere als glänzend. Aber dann unsere Chance beim Essen! Dieses Mal starten wir gut, schneller als die Moser's auf dem Wasser. Keine Mühe, eigentlich sollte man nur einen Blick auf das Menu werfen: Blatt- und Gemüsesalate vorneweg, danach ein leckeres Schweizer Gericht (Geschnetzelttes mit Pilzen, Spätzli und Gemüse als Beilage) und anschliessend viele Desserts, vorbereitet von Susi, Silke und Anja. Nur kurze Zeit um das Bankett zu verdauen und schon sehen wir die ersten Bilder der Regatta auf der Leinwand. Erneut staunen wir über die Manöver der Besten unter euch. Von wegen America's Cup; die Schweizer Profis segeln Fireball. Man muss euch nur zuschauen, um es zu glauben.

Giorgio setzt dann die Anwesenden mit mehreren Taschenspielerkunststücken in Erstaunen. Am Sonntag lassen die harten Windbedingungen nach. Die Sonne überzeugt uns dann, dass ein Eisbärfell doch nicht nötig sei.....Genau wie bei uns auf dem Viveroneseesee, springt der Wind hin und her; keine Spur von regelmässigem Wind. Wir geben uns Mühe. Und die vielen Wenden, zu welchen wir durch ständig drehende Winböen gezwungen werden, lassen bald mehrere Teams in schallendes Gelächter ausbrechen. Wir haben richtig Spass. Nach der Rangverkündigung bedanken wir uns noch bei allen Teilnehmern und Veranstaltern dieses fantastischen Wochenendes. Insbesondere wollen wir Silke und Francesco für die Gastfreundschaft erwähnen. Mianne und Silver, ausgezeichnete vielsprachige Segler. Und zum Schluss Christine und Urs Härdi, die Giorgio und Silver ihren Nepomuk zur Verfügung gestellt haben.

Auf Wiedersehen in Maccagno. Wir wollen euch wiedersehen und umarmen. Und der Limoncello wird nicht fehlen!

**Guido Montalcini und Giorgio Rigazio,
frei übersetzt von Silke und Francesco**



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

P&B

NEW MAIL ORDER CATALOGUE

Contact us now for your **FREE** copy

CHAMPIONSHIP WINNING RESULTS

2002

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

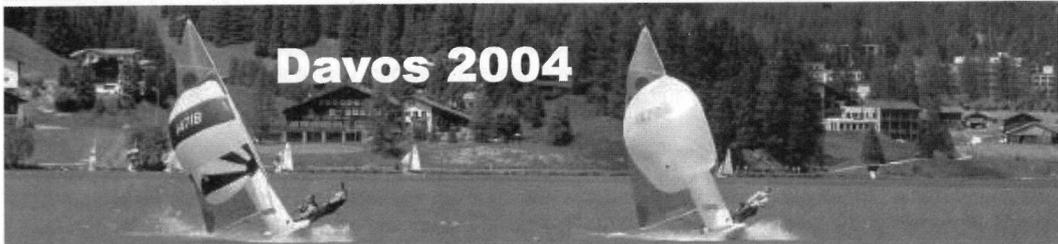
2003

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

SHOP ONLINE AT www.pinbax.com

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

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



Was ist eine Zweierkiste? Eine Kiste mit zwei Personen, nicht? Und der Inbegriff einer Zweierkiste? Richtig, ein Fireball! Nun, wie überall gibt's auch hier ein paar Ausnahmen, und eine davon ist Bingo - zu dem gehört nämlich nur ein festes Besatzungsmitglied. Da aber Bingo - trotz ansehnlichem Alter - und besagte halbe Besatzung unbedingt einmal Bergluft schnuppern bzw. Bergwasser lecken wollten, ging die Suche nach einer zweiten Hälfte los, wobei Bingo selbst herzlich wenig unternahm. Von Mund zu Mund, per Internet und Telefon, von Beinwil bis Winterthur, von Gümligen bis Davos, bis eine zweite Hälfte gefunden war: Francesco vermittelte uns Guido aus Turin.



Nun spricht man aber in Turin italienisch, und auch im Italienischen unterscheiden sich Alltags- und Seglersprache beträchtlich. Da Bingo mich auch mit diesem Problem ziemlich allein liess, suchte ich zunächst Rat bei Wörterbüchern. Habt ihr schon mal "Spibaumniederholer" im Wörterbuch gefunden? Oder schon nur "Trapezgurt", "Focksot" oder "Grossfall"? Bei "wenden" wurde ich immerhin fündig, "halsen" aber gab's wiederum nicht. Natürlich hätte der moderne Mensch gleich als erstes im Internet gesucht, und richtig, da gibt's ein "ABC nautico" - mit dem einzigen Fehler, dass die Seite nicht abrufbar ist. So blieb mir denn nichts übrig als abzuwarten, bis Guido mir - grösstenteils schon auf dem Wasser - die wichtigsten Begriffe beibrachte (am Montag fand ich dann in meiner Mailbox ein Dokument, das er mir am Freitagabend noch geschickt hatte - 54 Seiten Vokabular Italienisch-Englisch!).



Die sprachlichen Handicaps waren noch längst nicht wirklich aus dem Weg geschafft, als auch schon das nächste Problem kam: böige 4 Bf, und das mit einem Fliegengewicht von einem Vorschoter und einem Team, das nicht aufeinander eingespielt ist. Gleich beim ersten Start (der gemeinerweise auf Video gebannt wurde) trieb uns eine besonders heftige Böe über die Startboje hinaus, und der daraus resultierende Versuch, auf Steuerbord zu starten, wurde durch eine furchterregende Meute von Konkurrenten mit Vortrittsrecht zunichte gemacht. Die erste Kreuz verlief erstaunlich ereignislos, und als wir uns zwischen der Luvboje und dem gekenterten Nepomuk (mit Giorgio und Silver) hindurch schlängelten, beglückwünschten wir uns schon, dass nicht wir diejenigen waren, die das Schwimmen übten. Zu früh gefreut: noch vor dem Ende dieses ersten

Davos 2004

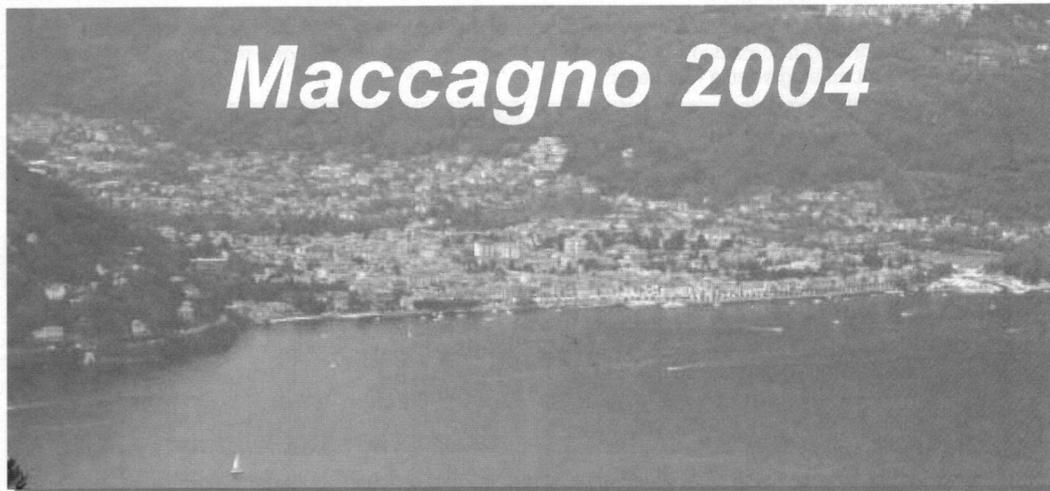
Laufs waren auch Bingos Segel zwei- oder dreimal gespült worden. Woran ich mich sonst noch erinnere? An das Zittern vor dem Passieren zwischen Boje C und dem Ufer bei gleichzeitiger Halse (hat's da mehr als 4 m Platz??), an aufmunternde Hopp-Rufe von diesem gleichen Ufer aus, und an ein zunehmend zeretztes Fockfenster. Nachdem wir für den zweiten Lauf unsere Position an Bord getauscht und damit das Gewicht etwas besser verteilt hatten, lief es zu Beginn ganz gut, dann kam aber eine weitere Kenterung und wir beschlossen, unsere Kräfte zu schonen und Bingo verarztet zu gehen. Immerhin waren wir längst nicht die ersten an Land, und auch nicht einzigen, die etwas zu flicken hatten! Allzu konzentriert klebten wir allerdings nicht: Immer wieder wurden wir abgelenkt durch Positionskämpfe bei der Bojenrundung, die fast direkt unter unserer Nase stattfanden - Mosers behielten jedes Mal den Bug vorne.

Zu neuen Taten bereit fanden wir uns am Sonntag wieder am Ufer ein; der einzige, der auf sich warten Hess, war der Wind. Immerhin kam es noch zu einem schönen Start und einer Kreuz mit Trapezwind, während der Bingo (der hatte wohl auch schlecht geträumt!) sich noch einmal hinlegte. Indessen konnte sich die vordere Hälfte des Feldes relativ gut ins Ziel retten, Kuk und Sonja klar voraus.

Es war ein super Wochenende, und hier sei nochmals allen gedankt, die dazu beitrugen, insbesondere den Giovanolis und Camussos. Besonders zu erwähnen ist sicher noch der Gabentisch bei der Rangverkündigung, der es auch den Letztplatzierten noch erlaubte, zwischen verschiedenen Preisen auszuwählen. Jedenfalls wird mich nicht nur Bingos geflickte Fock noch lange Davos erinnern!

Mianne und Bingo (der Bericht vom Dritten im Bunde, Guido, ist auch irgendwo in dieser Gazette)

Swiss Cup Davos 2004								
Rang	Nummer	Team	Lauf 1	Lauf 2	Lauf 3	Lauf 4	Lauf 5	Gesamt
1	SUI 14799	Moser/Moser	1	1	1	1	2	4
2	SUI 14863	Venhoda/Zaug	2	2	2	2	1	7
3	SUI 14539	Hofstetter/Krieg	3	3	3	3	3	12
4	SUI 14760	Aebi/Aebi	6	5	4	4	6	19
5	SUI 14055	Brugger/Schlötzer	8	8	5	5	4	22
6	SUI 14542	Osann/ Ruchenstein	4	6	8	6	11	24
7	SUI 14491	Camuso/ Giovanoli	7	7	4	9	7	14
8	SUI 14752	Suter/Schluchter	5	10	7	8	7	27
9	SUI 14358	Sauer/Pechlauer	11	9	DNS	DNS	8	45
10	SUI 14859	Härdi/Härdi	DNF	7	6	DNS	DNF	47
11	SUI 14726	Ernst/Mosimann	9	12	DNS	DNS	10	48
12	SUI 14419	Pletscher/Helbling	DNF	DNS	DNS	DNS	5	56
13	ITA 13663	Erne/Montalcini	10	DNF	DNS	DNS	13	57
14	SUI 12147	Müller/Mebes	DNF	11	DNS	DNS	12	57
15	ITA 12157	Rigazzo/Schlittler	DNF	DNS	DNS	DNS	9	60
16	SUI 14718	Schönholzer/ Schönholzer	DNF	DNS	DNS	DNS	DNS	66



Von der Schwierigkeit, auf dem rechten Weg zu bleiben...

Nach Davos war Maccagno die zweite Regatta, an die auch ich mitgehen durfte. Dieses Mal im Spi-Sack. Doch zuerst mal von vorne...

Lilly-Anne hatte zusammen mit den St. Gallern Adrian und Brigitte bereits einen veritablen Vorsprung herausgefahren, bis Achim endlich geduscht und geputzt und mit mir in Richtung Süden gestartet war. Achim versprach mir, dass wir innerhalb von nur 2.5 Stunden in Maccagno seien. Lilly-Anne prophezeite aber eine länger Fahrtdauer und behielt auch Recht - natürlich nur wegen des Staus...

Geschäftiges Treiben herrschte am Samstag am Strand von Maccagno. Alle takelten ihre Fireballs auf und auch ich half tatkräftig mit beim Aufstellen: Das Polstern des Baumes war meine Aufgabe. Irgendwann machten sich dann Achim und Lilly-Anne auf den Weg, etwas essbares aufzutreiben. Ich wurde zum Bewachen des Bootes zurückgelassen. Natürlich versuchte ich diese Aufgabe pflichtbewusst zu erfüllen, doch gegen Theo hatte ich keine Chance. Trotz heftiger Gegenwehr meinerseits positionierte er mich in luftiger Höhe auf der Saling. Nun sass ich da oben, nicht ganz schwindelfrei, und versuchte verzweifelt, nicht herunterzufallen. Nicht ganz einfach! Aber einen Vorteil hatte meine luftige Position trotzdem: Ich konnte die Windlage schon von weitem analysieren und ans espresso-Team weiterleiten, welches dann dank meiner guten Aussichtsposition als eines der ersten Teams auf dem Wasser war. Natürlich war ich mit dabei und versuchte vom Spisack aus einen Überblick über das Regatta-Geschehen zu behalten.

Der Wind war etwas löchrig, leider konnte sich die Thermik nicht wirklich aufbauen und die Segler wurden vor schwierige taktische Bedingungen gestellt. Doch am Samstag war nicht der Wind das wirkliche Problem, sondern der Kurs. Im ersten Lauf liess die Hälfte des Feldes die letzte Boje aus und auch im zweiten Lauf waren einige noch immer nicht auf dem richtigen Weg. Auch die espresso-Crew fand diese (unerlaubte) Abkürzung. Hätten sie doch nur mich gefragt! Ich lag nämlich die ganze Zeit über auf der Kurskarte und hätte gerne weitergeholfen. Bis zum letzten Lauf waren dann alle Segler über die Tücken des Kurses informiert und auf dem richtigen Weg - jedenfalls auf dem Wasser. Leider schief nun der Wind beinahe ein und nur mit Müh und Not wurde das Ziel erreicht. Theo und Barbara waren dieses Mal die

Maccagno 2004

schnellsten - kein Wunder! Nach Theos Attacke auf das espresso-Maskottchen war das Team natürlich nachhaltig traumatisiert und konnte nicht in den vorderen Rängen mitfahren und der joy-Crew den Laufsieg streitig machen...



Am Sonntag konnte sich die Nachmittagsthermik nicht richtig aufbauen und auch die aussergewöhnlich starke Morgenthermik konnte nicht für einen Lauf genutzt werden, da die Startbereitschaft leider erst auf Mittag angesetzt wurde. Einzig Liechi und Zadi waren bereits am Morgen früh auf dem Wasser und schwärmten uns während des ganzen Tages von den traumhaften Bedingungen vor.

Somit blieb genügend Zeit für Fachsimpelei und verschiedene Bastelarbeiten an den Fireballs. Auch die espresso-Crew machte sich ans Basteln und ersetzte den Spibaumhochholer durch eine nicht-dehnbare Schot. Leider konnte der Erfolg der Bastelarbeit nicht praktisch auf dem Wasser ausprobiert werden, da sich der Wind bis um 15 Uhr nicht aufbauen konnte. Somit mussten die Fireballs eingepackt werden, ohne am Sonntag auf dem Wasser geschwommen zu sein. Schade. Der von vielen herbeigesehnte vierte Lauf fand somit nicht statt und die Hälfte



des Feldes konnte die unfreiwilligen dnf's nicht streichen lassen. Dies wirbelte das Klassement ziemlich durcheinander - natürlich nicht bei den Profis an der Spitze der Rangliste, sondern hinten und im Mittelfeld. Schönholzers, ohne bremsende dnf, durften mit einem 12. Rang nach Hause fahren. Herzliche Gratulation!

Fazit dieser Regatta: Um zu gewinnen muss man a) schnell segeln und b) den richtigen Kurs absolvieren!

Mausi SUI 14055

Swiss Cup Maccagno 2004

Rang	Nummer	Team	Lauf 1	Lauf 2	Lauf 3	Gesamt
1	SUI 14724	Huber/Mauchle	2	1	2	5
2	SUI 14863	Venhoda/Zaugg	1	2	5	8
3	SUI 14739	Ganz/Carmodi	3	4	1	8
4	ITA 14858	Baretti/Comoli	7	3	3	13
5	SUI 14726	Liechti/Mauchle	4	7	9	20
6	GER 14658	Lederer/Schäfer	4	5	13	22
7	ITA 14842	Caffarena/Cotella	13	6	4	23
8	SUI 14776	Preuss/Preuss	6	13	7	26
9	SUI 14453	Lavelli/Lavelli	10	8	14	33
10	ITA 1438	Puma/Todescato	11	12	18	41
11	ITA 14856	Dinale/De Bernardis	dnf	8	11	44
12	SUI 14718	Schönholzer/ Schönholzer	9	17	22	48
13	SUI 14491	Camusso/Erne	dnf	14	10	49
14	SUI 14147	Müller/Mebes	8	18	24	50
15	SUI 14055	Brugger/Schlötzer	dnf	10	16	51
16	FRA 14619	La Chalony/La Chalony	dnf	11	15	51
17	ITA 14441	Roccatto/Martini	12	16	23	51
18	ITA 13119	Lippolis/Cocuzza	dnf	19	8	52
19	SUI 14752	Suter/Schluchter	dnf	dnf	6	56
20	ITA 14596	Montalcini/Iodice	dnf	15	21	61
21	SUI 14760	Aebi/Aebi	dnf	dnf	12	62
22	SUI 14542	Osann/ Ruchenstein	dnf	dnf	17	67
23	ITA 14382	Bonacina/Setti	dnf	ocs	19	69
24	SUI 14824	Gautschi/Rüfli	dnc	dnc	20	70

Swiss Cup Thun, 31.7./1.8.2004



Eigentlich sollte dieser Bericht aus der Feder von Luden stammen, hatte doch die Glücksfee Nicole SUI 14776 (Steuermann) als Berichtschreiber gezogen. Da dieser jedoch nicht anwesend war (was gemäss den Regeln diesen eigentlich von der Schreibpflicht nicht entlastet), hatte ich aller Opposition zum Trotz, eine zweite Ziehung veranlasst, worauf prompt SUI 14724 unter tosendem Gelächter gezogen

wurde. Naja, taubertould....

Die Wind- und Wetterprognosen für dieses Wochenende waren vielversprechend. Es durfte mit Thermik gerechnet werden, die auch prompt gegen die Mittagszeit einsetzte. Ob wohl genügend Fireballs für den Aktivitätsnachweis aufkreuzen werden? Just 15 Teams fanden den Weg an den Thunersee, womit die Regatta gezählt werden kann. Nach längerem Aufenthalt in England fand auch Hansueli Bacher wieder in die Swiss Fireball Familie zurück.

Punkt 14.00 Uhr fiel der Startschuss bei 2 Bft zum ersten Lauf. Dank den Up and Down Kursen blieb der Ausgang der Regatten jeweils sehr spannend. Niemand setzte sich wirklich vom Feld ab. Da der Ho-Chi-Min Pfad nicht so richtig greifen wollte, war der Entscheid rechts oder links auf der Kreuz auch nicht so einfach. Mit einem ersten und zweiten Rang übernahmen wir die Führung im Zwischenklassement, dicht gefolgt von Theo und Barbara mit einem Ersten und Dritten. Ruedi und Erich wurden Sargdeckeli zum Verhängnis, der sich ihnen einfach in den Weg stellte, leider für Ruedi und Erich auf vortrittsberechtigtem Bug. Den 720° Dreher konnten Ruedi und Erich, trotz ihrer Klasse, bis ins Ziel nicht mehr wettmachen. Ein dritter Lauf fiel der abflauenden Thermik zum Opfer und musste kurz vor dem Ziel abgebrochen werden.

Der gemütliche Teil des Anlasses mit Preisverlosung fand im Restaurant Rössli Dürrenast statt.

Am Sonntag Morgen zur Verfügung der Wettfahrtleitung um 08.30 Uhr. Prompt wehte ein Lüftchen aus entgegengesetzter Richtung mit Stärke 2 Bft., welches die Wettfahrtleitung für den dritten Lauf nutzte. Bei abflauendem Wind kreuzten Brigitte und ich als erste die Ziellinie, dicht gefolgt von Regula und Stefan. Warten an Land auf die Thuner Thermik war angesagt. Zwei weitere Läufe konnten am Nachmittag bei schwacher Thermik durchgeführt werden. Mit einem weiteren Laufsieg und einem dritten als Streichresultat sicherten sich Brigitte und ich den Gesamtsieg vor Theo und Barbara.

SUI14724
Adrian

Swiss Cup Thun 2004

Rang	Team	Lauf 1	Lauf 2	Lauf 3	Lauf 4	Lauf 5	Gesamt
1	Huber/Mauchle	1	2	1	1	3	5
2	Ganz/Carmodi	3	1	4	4	7	12
3	Baumgartner/Schärer	2	3	2	6	5	12
4	Venhoda/Zaugg	5	4	3	3	2	12
5	Moser/Moser	4	5	5	2	9	16
6	Aebi/Aebi	7	8	dns	5	8	28
7	Schwerzmann/Helbling	14	7	dns	7	1	29
8	Suter/Schluchter	8	9	6	9	11	32
9	Gautschi/Gautschi	6	10	dns	11	6	33
10	Brugger/Schlözer	11	12	7	ocs	4	34
11	Preuss/Preuss	10	11	8	8	13	37
12	Sauer/Bacher/Hollenwäger	9	13	10	12	10	41
13	Osann/Ruchenstein	13	15	11	13	14	43
14	Schönholzer/Schönholzer	13	15	11	13	14	51
15	Bossard/Ernst	15	6	dns	dns	dns	53



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

Grand National 2004

Der Grand National in Arcachon 2004



Wer ist so verrückt und will, kurz vor der SM am Silvaplannersee, 1300 km fahren, um am Grand National in Archachon teilzunehmen? - mit nur einer Nacht und einem Tag Zeit für die Rückreise? Öfeli antwortete, als ich ihn in Mammern fragte: "sicher doch! Machen wir!" Nun, wir waren nicht die einzigen Verrückten, nahmen doch vier GBR und zwei SLO Teams auch an beiden Regatten teil. Die exzellente internationale Beteiligung am Grand National mit 13 GBR, 8 IRL (kamen mit einem Container an), 6 BEL, zwei SLO, einem CZE und uns gaben die Voraussetzungen für einen gelungenen Anlass. Leider fiel die französische Beteiligung mit 38 Booten unter den Erwartungen aus. Dennoch ein gutes Feld mit total 69 Booten mit gutem Niveau.

Punkt 10 Uhr am Freitag Abend verliessen wir Bern in Stefans Jeep und machten uns auf den Weg an die südliche Atlantikküste Frankreichs. Stefan hatte noch eine Matratze hinten eingebaut, sodass einer von uns immer schlafen konnte. "Mit ein paar Päckli Zigaretten, mehreren Flaschen Rivella oder Wasser und einigen Säckli Gummibärlü mag ich lange fahren", meinte er. So war's dann auch. Ausser einigen kurzen Aufwachern zu Navigationszwecken schlief ich bis nach Sete durch. Um 6 Uhr morgens übernahm ich dann das Steuer und fuhr die letzten 400 km bis Arcachon, alles ohne Stau bis auf die letzten paar km vor Pyla-sur-Mer, wo wir am Samstag um 11 Uhr morgens ankamen.

Sonntag war das Übungsrennen angesagt. Nun, wir wollten hauptsächlich noch etwas üben, da wir seit Tampa nicht mehr zusammen auf einem Boot gesessen waren. Im Club angelangt blies eine schöne Brise, die sich als 5-6 Beaufort herausstellte. Auf dem Wasser war das Rake 3 mit Stefan am Draht noch zu wenig. Es war nicht einfach, hatte es doch recht viele kurze (wohl Motorboot bedingte) Wellen. Nach ca 1.5 Stunden mit Wenden und Halsen mit Spi kehrten wir zurück. Man hatte das Übungsrennen wegen des vielen Windes verschoben. Um 15 Uhr gings dann los, der Wind hatte sich auf ein 5, dann 4-5 abgeschwächt. Achtundvierzig Boote segelten.

Eine Herausforderung war die starke Strömung, die mit bis zu 3-4 Knoten entlang der Küste zog. Uns liefs gut, wir kamen als 14. ins Ziel.

Montag: In der Nacht hatte es zu regnen begonnen (was Stefan von seinem Schlafplatz auf den Dünen vertrieb). Der Nieselregen wurde den ganzen Tag nur von kurzen Phasen spärlichen Sonnenscheins unterbrochen. So gingen wir wohl bei fast spiegelglattem Meer auf's Wasser. Es kam jedoch nur zu einem allgemeinem Frühstart, nach welchem das minime Lüftchen wieder einschlief.

Wir genossen ein feines Nachtessen in einer Beiz in Pyla sur Mer in der Gesellschaft von Andrew and Pam Davies.

Dienstag: In der Nacht tat sich der Himmel auf und wir genossen das Frühstück in der wärmenden Sonne des strahlenden Tages. Dann gings auf in den Decathlon, um für Stefan Handschuhe zu kaufen (er hatte sich schon während des Übungsrennens die Finger wund geschunden). In La Teste-de-Buch überall Stau. Oh, einfach zuviele Touristen! Plötzlich schreckte uns ein lautes, klapperndes Geschräusch aus dem Motor kommend auf. Wir hielten an, Stefan kroch unters Auto und diagnostizierte sofort: Abbruch des Klimaanlagekompressors.

Mit einem Kevlarseil band er ihn hoch, entfernte den Keilriemen und weiter ging's zurück zum Club. Dort 3 Bft. Wind. Beim 1. Start Boje bevorzugt, Massenfrühstart, dann Blackflag - und uns erwischte es dabei. Den Lauf gewannen Tim Rush, der Segelmacher, mit seinem jungen französischen Vorschoter, Frederic Sotteau, gefolgt von Ludovic Alleaume und Etienne Perdon. Im zweiten Lauf waren wir zufrieden mit unserem 21. Rang, Ian und Penny hatte es mit der Blackflag erwischt. Am Ende des Tages lagen Rush/Sotteau an der Spitze, dahinter McCarthy/Thompson und ein Team junger, für die Zukunft vielversprechender Franzosen, Peculier/Le Seac'h.

Mittwoch: Nach einer klaren Nacht sassen wir vor dem Mobilhome beim Frühstück. Stefan's Lebensgeister begannen sich zu regen, als er den Wind in den Baumkronen rauschen hörte. Im Club blies der Wind dann mit 6 Bft., der sich gegen 14 Uhr (1. Start) auf 5 Bft abschwächte. Wir genossen die erste Kreuz ("ein gutes Gefühl mit den über 100 kg am Draht") und kamen als 9. auf Steuerbordbug an der Luvtonne an. Da zuviele Boote auf Backbordbug kamen, gelang es uns nicht, mit einem Unterwendemanöver und mit der Strömung gegen uns die Boje zu runden und wir verloren durch Abfallen und Halsen über 15 Plätze! Auf dem "Reach" flogen wir dann davon und arbeiteten uns bis zum Schluss auf den 18. Rang vor. Das ist Segeln! Herrlich! Während des Nachmittags Hess der Wind dann allmählich nach bis im 3. Rennen bei 2 Bft., kurzer abgehackter Welle und steigender Strömung schwierige Bedingungen herrschten. Wir waren zufrieden mit unseren Resultaten, lagen wir doch punktegleich hinter Louis Smythe auf dem 26. Rang (18., 29. und 23. Rang).

Die Enttäuschung kam, als wir an Land unsere Segelnummer am Anschlagbrett sahen mit dem Kommentar, wir hätten im ersten Lauf Regel 10 (Steuerbord/Backbord) verletzt. Wir hatten keine Ahnung, hatten nie eine heikle Situation mit einem anderen Boot gehabt und das Regattakomitee gab nur an, dass es auf der 1. Kreuz geschehen war. Wen sollten wir wohl gefoult haben? In der Verhandlung hörte ich dann, dass wir an der Luvtonne beim Unterwenden Boot 14862 massiv behindert hätten und danach die Luvtonne als 9. umfahren hätten. Meiner Version der Situation wurde kein Glauben geschenkt (keine Behinderung, niemand hatte gerufen und wir hatten die Luvtonne nicht geschafft). Ich bat um Verschiebung der Entscheidung, um das andere Boot (wer war nur 14862?) als Zeugen beiziehen zu können.

Pech hatten Ian und Penny, da ihr Grossbaum im zweiten Lauf brach und sie so für den Rest das Tages ausser Gefecht waren (nun, sie haben ja an der Schweizermeisterschaft ihre Klasse gezeigt).

Vorne an der Spitze war es zu einem Wechsel gekommen. Die amtierenden Schweizermeister McCarthy/Thompson (auch Irische Meister und 1. Platz an der Englischen Meisterschaft) hatten sich mit einem Laufsieg im 2. Lauf auf die 1. Stelle vorgearbeitet. Dahinter lagen mit einem Punkt Rückstand Rush/Sotteau und Alleaume/Perdon Etienne. Mit weiteren 3 Punkten mehr dicht auf den Fersen waren Cullen/Ching und Juin/Perdon Pierre. Der Ausgang des Rennens war also noch immer offen.

Am Abend fand das, gemäss Kommentaren verschiedener Segler, qualitativ sehr massive Galaessen statt. Nun, ich hatte mein exzellentes "diner à la Max" und wegen Zeugensuche keine Zeit, mich weiter um Kulinarisches zu kümmern. Nur Stefan musste ich etwas beruhigen, der vor lauter Wut über die Jury (es war ja unser bester Rang bis jetzt) bei seiner Tempofahrt über die schlafenden Polizisten auf der Strasse beinahe die Achsen des Jeep gebrochen hatte.



Grand National 2004

Donnerstag: Am Mittag im Club angelangt wehte es noch immer zwischen 5-6 Bf. Bei vollem Westwind, der direkt auf die flache Sandstrandküste zukam, war das Wassern durch die starke Brandung sehr schwierig, sodass das Regattakomitee das Rennen aus Rücksicht auf Schäden an Booten und Crew aufschob. So warteten wir den ganzen Nachmittag bei wunderschönen Segelbedingungen. Stefan und auch die guten Franzosenboote waren arg frustriert. Da mich Pierre Perdon netterweise gegen Abend wieder in den Protestraum begleitete, kam Stefan dann, nach Abruch der Rennen, doch noch mit Frank Juin auf ein kleines 5-Boote (nur die "creacks")-Rennen. Ich, hingegen, focht wie ein Löwe mit drei Zeugen und meinem Hinweis, dass wir an 9. und wie sich herausstellte 27. Stelle auf der Tonnenrundungsliste standen, gegen die sehr überhebliche und chauvinistische Jury, die mir am Tage zuvor "la decision est faite. On a vue l'incidence" an den Kopf geworfen hatte. Eric Robert, den wir anscheinend gefoult hatten und die beiden dahinter liegenden Boote wussten von nichts. So mussten die drei grauhaarigen Herren zu unserer Freude schlussendlich doch ihren Protest zurücknehmen.

Freitag: Wir starteten bei guten 3 Bft., einem feinen Trapezwind. Wir errangen uns einen weiteren 18. Rang. An der Spitze ging es heiss zu, das FRA Boot Alleaume/Perdon setzte sich vor Wade/Davies und Rush/Sotteau durch. Zum 2. Lauf Hess der Wind nach bis auf 2 Bft und weniger. Die Bedingungen wurden wiederum schwierig mit einer durch Wind, Strömung und Motorboote kurzen abgehackten Welle, die mir sehr viel Mühe bereitete und wofür mein Vorschoter auch nicht prädestiniert war. Die Stärke der Strömung stieg. So fuhren wir mit zwei 31. Rängen unsere schlechtesten Läufe. Rush/Sotteau und Alleaume/Perdon kamen mit diesen Bedingungen am besten zurecht und holten sich noch je einen Laufsieg.

Nach dem Spülen und Verpacken der Boote wurden die Sieger geehrt. Alleaume/Perdon wurden Französische Meister und gewannen den Grand National, der mit einer schönen, neuen Wander-Trophäe von Winder Boats eine spezielle Bedeutung erhielt (es lohnt sich also nächstes Jahr an den Grand National zu gehen!). Mit einem Punkt Abstand folgten Rush/Sotteau. Dann lagen dicht hintereinander als 3. Cullen/Ching, als 4. McCarthy/Thompson, sowie 5. Wade/Davies. Wir waren mit dem 25. Rang zufrieden.

Mit der starken internationalen Beteiligung war dieser Grand National ein Erfolg und wir hoffen auf eine starke Beteiligung am nächsten Grand National in Brenzone am Lago di Garda im Juli 2005.

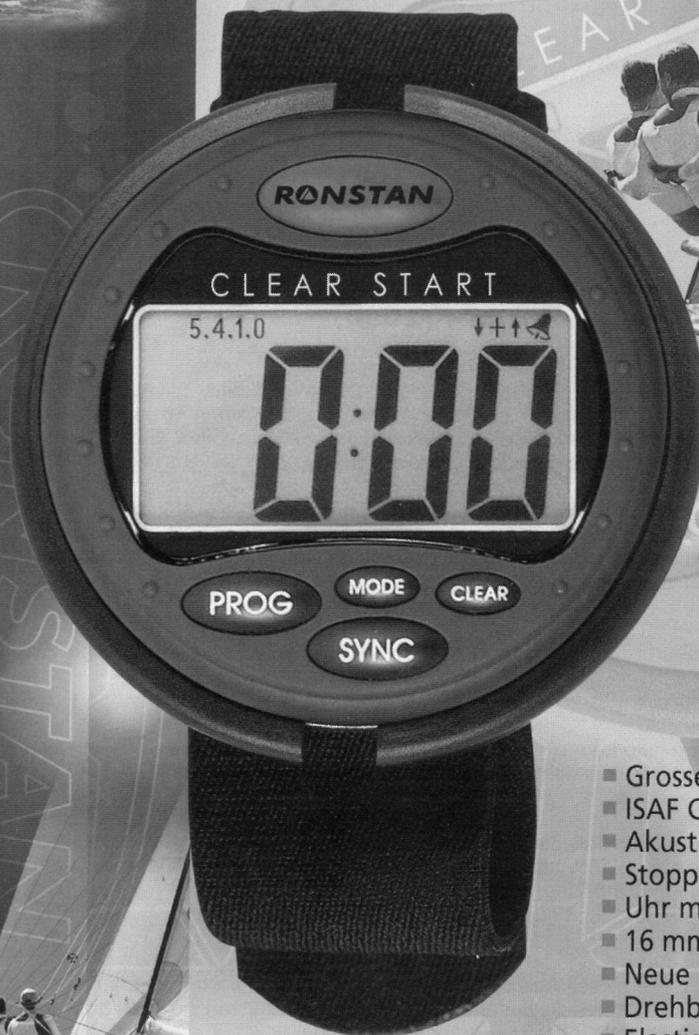
SUI 14752

Maja und Stefan

Grand National Arcachon Frankreich				
Rang	Segelnummer	Team	Gesamt	
1	FRA 14400	Alleaume/Perdon	13	
2	GBR 14864	Rush/Sotteau	14	
3	GBR 14783	Cullen/Ching	22	
4	IRL 14834	McCarthy/Thompson	22	
5	GBR 14878	Wade/Davies	23	
6	FRA 1	Juin/Perdon	37	
7	FRA 14631	Peculier/LeSeach	42	
8	GBR 14803	Foskett/Jones	48	
9	GBR 14835	Sellar/Forbes	51	
10	GBR 14857	Priest/Saunders	58	
26	25	SUI 14752	Suter/Züst	140

CLEAR START

Starting Watch



RONSTAN

CLEAR START
Startuhr

CHF **145.-**

**Formschön
und funktionell**

- Grosse Tasten
- ISAF Countdown 5, 4, 1, 0
- Akustischer Alarm
- Stoppuhr
- Uhr mit 24 Stunden Modus
- 16 mm hohe Ziffern
- Neue Dichtung
- Drehbares Zifferblatt
- Elastisches Armband
- Adapter für Mast- und Baumontage
- Reservebatterie
- Synchro-Funktion

Generalvertreter:

Bucher+Walt - 2072 St-Blaise - Rte de Soleure 8 - Tel. 032 755 95 10 - Fax 755 95 30 - www.bucher-walt.ch

Hommage



Hommage an die Fireball-Power-Frauen,

Sie heissen:

Anna, Barbara, Beate, Brigitte, Carla, Christine, Claudia, Daniela, Dorett, Elisabeth, Eva, Evelynne, Gabriela, Heike, Jasmin, Lindy, Lilly-Anne, Karin, Katja, Kathrin, Kübük, Maja, Manuela, Melanie, Mianne, Mirjam, Nelly, Nicole, Olivia, Regula, Simone, Silva, Sonja, Sofia, Sophie, Sally, Susanne, Trudi, Ursi (wen habe ich vergessen?)

Sie sind berufstätig als

Aerztinnen, Arztgehilfinnen, Krankenschwestern, Tierärztinnen, Lehrerinnen, Kindergärtnerinnen, Physiotherapeutinnen, Biologinnen, Geschäftsführerinnen, haben daneben oft noch mehrere Kinder und viele andere Verpflichtungen.

Sie sind

wetterfest, regattieren bei Sturm und Flaute und sind ehrgeizig genug, um beste Ränge zu segeln.

Sie lachen

viel, haben trotz Erschöpfung gute Laune, bleiben hilfsbereit und rücksichtsvoll, auch wenn ein schlechter Rang sie enttäuscht. Ihre Berichte in der Gazette sind immer humorvoll.

Sie stellen

nun nahezu 40% der Mannschaftsmitglieder an den normalen Regatten, vermehrt an der Pinne als an der Vorschot. Nur erst zu 5-10% trifft man sie bei Weltmeisterschaften, was wohl damit zusammenhängt, dass diese an wind- und wellenreichen Gewässern ausgetragen werden und die männlichen Teilnehmer ehrgeiziger sind und entsprechend brutaler segeln.

Man könnte

sie Power-Frauen nennen, wenn dieser Ausdruck nicht etwas unsympathisch "nichtfrauliches" an sich hätte, denn fraulich sind unsere Seglerinnen alle geblieben, schätzen sie doch alle ihre starken Männer, mit denen sie segeln, ohne die es auch nicht ginge.

Nennen wir sie also unsere **feurigen Fireball Frauen**. Ohne sie wäre die Klasse nicht das, was sie ist, nämlich die beste Jollenklasse der Welt.

Lucien Preuss

Wie man richtig raushängt.

von M. Le Chalony

frei übersetzt aus International Fireball 82/83



Lasst uns mal etwas genauer unter die Lupe nehmen, wie man sich denn am effektivsten und bequemsten aus dem Boot hinauslehnt oder das Trapez verwendet und wie man den Körper dabei am geschicktesten einsetzt. Und wieviel Gewicht man dabei rausschinden kann.

Es gibt 3 verschiedene Arten, sich Hinauszulehnen:

a) maximales Hinauslehnen

Vorteile	Nachteile
- sehr guter Hebeleffekt	- äusserst ermüdend - reduziert taktische Sicht auf den Rennkurs - wenig Möglichkeiten auf Windveränderungen zu reagieren (heeling and braking) - exzessive Rückenstreckung

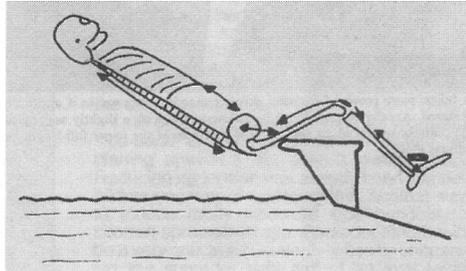
b) leichtes Hinauslehnen

c) normales Hinauslehnen (sitzen)

Vorteile	Nachteile
- nicht sehr ermüdend - gute taktische Sicht - effiziente Rückenstreckung (aus gutem Grund) - einfachere Steuermöglichkeiten des Bootes	- weniger Hebelwirkung - schlecht für Leute mit Rückenbeschwerden

'Hinauslehnen

Vorteile	Nachteile
- gute Hebelwirkung - massige Ermüdung weil die Muskulatur optimal eingesetzt werden kann - gute taktische Sicht - gute Rückenstreckung, weniger schädigend für den Rücken	- setzt ein wenig Training voraus, um eine gute Position zu finden und die Muskulatur richtig einzusetzen



Vergleich verschiedener Positionen

In der folgenden Tabelle habe ich als Kalkulationsgrundlage einen 1.70 m grossen, 70 kg schweren Mann gewählt (dies ist zwar nicht gerade der Durchschnitt, aber es erleichtert die Rechenarbeit ungemein), der sich in Position 3 befindet. Bei Erhöhung der Körpergrösse um 10 cm habe ich eine Gewichtszunahme um 10 kg angenommen. Die Gewichtszunahme resultiert jeweils aus dem Grad der Rückenstreckung.

		1.70 70 kg	+ 10 cm	+ 10 kg	Ausgestreckt
maximales Hinauslehnen	P1	72	75	75	72
leichtes Hinauslehnen	P2	65	68	67	71
normales Hinauslehnen	P3	69	72	72	72

Kurz zusammengefasst

- 10 cm Grössenunterschied bewirken einen Vorteil von 3-4 kg/m
- 10 kg Körpergewicht bewirken einen Vorteil von 2-3 kg/m

Somit kann ein Steuermann in Position 3 ein Gewicht von 72 kg/m entwickeln, was ihm immer noch genügend Spielraum lässt, auf Windveränderungen zu reagieren, ohne dass er die Segelposition verändern oder das Ruder benutzen muss.

Er kann auch sein Körpergewicht dazu verwenden, das Boot höher am Wind zu segeln, in dem er sich weniger weit hinauslehnt, was das Boot krängen und anluven lässt. Hingegen krängt das Boot nach luv und fällt ab, wenn er seinen Rücken streckt. Diese kleine Gymnastikübung ist sehr nützlich um Wellen zu passieren ohne von den folgenden durchnässt zu werden oder gar einem unfreiwilligen Bad zu entgehen.

Doch hier ist ein Zusammenspiel des Teams erforderlich damit es effizient wird.

Komfort während des Hinauslehrens

Einstellung der Gurte

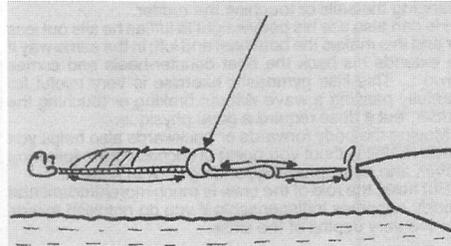
Die richtige Einstellung der Gurte passend zu deinen Körpermassen ist unabdingbar um eine komfortable Positionierung zu erreichen und somit auch ein längeres Hinauslehnen zu ermöglichen.

- a) Die seitliche Justierung hängt von deiner Grösse ab; je grösser du bist, desto näher befinden sich deine Füsse im Zentrum.

Das Trapez

Die richtige Einstellung ist wichtig um Rückenproblemen vorzubeugen und es auch möglichst effektiv zu nutzen.

Wo soll der Haken der Trapezgurte platziert werden?



Da gibt es eigentlich nur eine Antwort - Der Haken muss sich immer im Zentrum des Beckens befinden. Tragegurte bei denen sich der Haken zu hoch befindet, krümmen den Lendenbereich zu stark dies führt leicht zu Rückenproblemen.

Gute Tragegurte sollten das Becken unterstützen, aber niemals die Bauchmuskulatur oder die Rippen einengen, da dies die Atmung erschwert und somit die physische Leistungsfähigkeit einschränkt.

Verschiedene Positionen am Trapez

- a) Maximal ausgestreckte Position (bei viel Wind)

Diese Position zwingt den Vorschoter, sich so flach wie möglich zu positionieren um eine möglichst grosse Hebelwirkung zu erreichen. Dies ist die effektivste Position, die Sicht ist jedoch eingeschränkt.

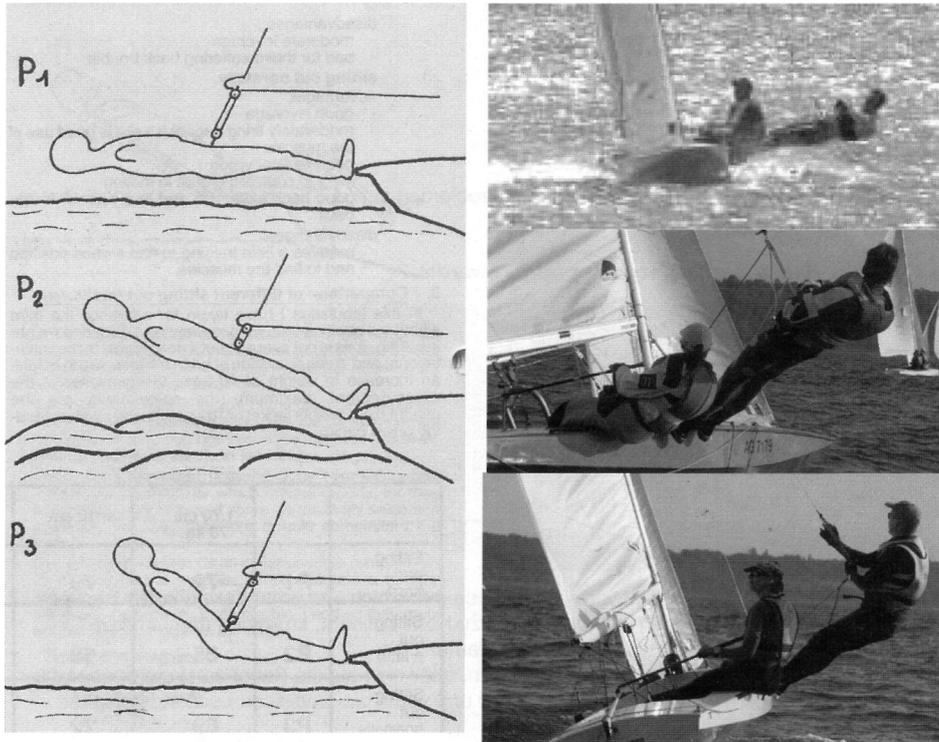
- b) die erhöhte Position (bei weniger Wind)

Diese Position ist die selbe wie die vorangegangene. Ausser dass man sich mit Hilfe des Flaschenzugs in eine höhere Position bringt, um so Wellenkontakt und damit eine Verlangsamung des Bootes zu verhindern. Eine andere Möglichkeit den Wellen auszuweichen ist ein kurzes anheben des Beckens um die Wellen untendurch zu lassen.

c) die "Relax"-Position

Dies ist eine weniger ermüdende Stellung und ermöglicht kleinere Pausen (trotzdem ist es aber nötig auf den Rücken zu achten, der immer gerade sein muss; lediglich der Winkel der Hüfte ändert sich). Diese Position kann eingenommen werden um den Rücken kurz zu entlasten, sie erlaubt einen raschen Wechsel in die maximal ausgerichtete Position.

4. Vergleich verschiedener Positionierungen



		1.70 70 kg	+ 10 cm	+ 10 kg	Zehenspitzen und gestreckte Arme	Ausgestreckt
Maximal aus- gestreckte Position	P1	125	132	137	129	125
die erhöhte Posi- tion	P2	122	129	134	126	122
die "Relax"-Position	P3	118	125	130	122	>125

Ich benutze wiederum die selben Spaltentitel wie in der Tabelle "Hinauslehnen".

Kurz zusammengefasst

- 10 cm Grössenunterschied bewirken einen Vorteil von 7 kg/m
- 10 kg Körpergewicht bewirken einen Vorteil von 10-15 kg/m
- Sich auf die Zehenspitzen stellen mit gestreckten Armen bewirken einen Vorteil von 4 kg/m

Somit kann der Vorschoter ein Gewicht von 122 kg/m entwickeln und bleibt trotzdem flexibel genug um auf Windveränderungen zu reagieren.



(auch wenn man sein Boot lieber mit einem kleinen, dicken Vorschoter besetzen möchte, wäre doch eine lange Bohnenstange nützlicher...).

SILVA MARINE



SILVA MODELLE 103 R - 73R - 103 P

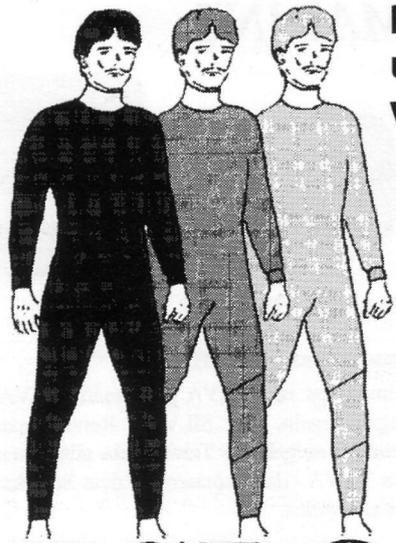
Die weltberühmten Rennkompassse von SILVA.

Viele Weltmeisterschaften wurden mit den Rennkompassen von SILVA gewonnen. SILVA's einmalige Taktikskala ist eine unschätzbare Hilfe beim Regattasegeln. Mit SILVA's Rennkompassen ist der schnellste Weg zur Wendemarke vorgegeben. Die einfach aufgebaute Taktikskala gibt Ihnen blitzschnell Bescheid, wann Sie wenden müssen. Wenden Sie mit SILVA - dann können Sie dem Schicksal entgehen, geschlagen zu werden.

Verlangen Sie kostenlos unseren 270-seitigen Zubehörcatalog

YC Nautica-Sport Bern AG

Moserstrasse 2 3014 Bern Tel. 031/331 92 41 FAX 031/331 93 78
Postadresse: Postfach CH-3000 Bern 25 Schweiz



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



Racing Rules 2005 - 2008

von Ruedi Moser

Immer nach den Olympischen Spielen werden die Wettsegelbestimmungen (RR) revidiert. Für die kommenden 4 Jahre sind nicht viele neue Regeln vorgesehen. Die meisten Änderungen beschränken sich auf Umformulierungen, damit der Raum für Interpretationen kleiner wird. Die Regeln bleiben dabei an sich unverändert. Es gibt aber trotzdem einzelne neue oder veränderte Regeln, die für uns bedeutend sein werden.

Die neueste englische Version der Wettsegelbestimmungen 2004 – 2008 kann von der ISAF Website www.sailing.org als PDF heruntergeladen werden (174 Seiten). Darin sind die geänderten Passagen markiert. Die übersetzten Regeln werden später auch bei Swiss Sailing erhältlich sein. Normalerweise ist auch das neue Regelbuch in Taschenbuchformat rechtzeitig auf dem Markt.

Die Auflistung der für uns erheblichsten Änderungen stützt sich auf den vorliegenden englischen Text, den ich sinngemäss zu übersetzen versuchte.

Die Teile 1 und 2 mit den Grundregeln sind abgesehen von einzelnen Umformulierungen unverändert.

In den anschliessenden Teilen finden wir folgende Änderungen:

Teil 3

32 Abkürzung oder Abbruch nach dem Start

32.2

If the race committee signals a shortened course (displays flag S with two sounds), the finishing line shall be,

- (a) at a rounding *mark*, between the *mark* and a staff displaying flag S;
- (b) at a line boats are required to cross at the end of each lap, that line;
- (c) at a gate, between the gate *marks*.

32.2

Wenn die Wettfahrtleitung die Bahn abkürzt (Flagge S mit 2 Schallsignalen), ist das Ziel

- (a) an einer *Bahnmarke*, zwischen dieser *Marke* und einem Mast, an dem die Flagge S gesetzt ist;
- (b) bei einer Linie, welche die Boote bei jeder Runde queren müssen, auf dieser Linie;
- (c) bei einem Gate zwischen den *Gatemarken*.

Neu daran: Genau definiert, wo das Ziel bei Abkürzung zu liegen hat.

33 Änderung der Position der nächsten Bahnmarke

The race committee may change a leg of the course that begins at a rounding *mark* by changing the position of the next *mark* (or the finishing line) and signalling all boats before they begin the leg. The next *mark* need not be in position at that time.

- (a) If the direction of the leg will be changed, the signal shall be the display of flag C with repetitive sounds and either
 - (1) the new compass bearing or
 - (2) a green triangular flag or board for a change to starboard or a red rectangular flag or board for a change to port.
- (b) If the length of the leg will be changed, the signal shall be the display of flag C with repetitive sounds and a ‘-’ if the leg will be shortened or a ‘+’ if the leg will be lengthened.
- (c) Subsequent legs may be changed without further signalling to maintain the course shape.



Die Wettfahrtleitung kann an jeder zu rundenden *Bahnmarke* eine Änderung der Position der nächsten *Bahnmarke* (oder der Ziellinie) vornehmen und das allen Booten signalisieren, bevor sie diesen Schenkel beginnen. Die nächste *Bahnmarke* muss dabei noch nicht in Position sein.

(a) Wenn die Richtung des Schenkels geändert wird, ist das Signal dafür die Flagge C mit wiederholten Schallsignalen und entweder

(1) der neue Kompasskurs oder

(2) ein grünes Dreieck für eine Änderung nach Steuerbord oder ein rotes Rechteck für eine Änderung nach Backbord.

(b) Ist die Länge des Schenkels geändert, ist das Signal dafür die Flagge C mit wiederholten Schallsignalen und ein '-' für kürzer oder ein '+' für länger.

(c) Folgende Schenkel können ohne weitere Signalisation geändert sein, um die ursprüngliche Form des Kurses zu gewährleisten.

Neu daran: genaue Definition der Signale bei Bahnänderung, rotes Rechteck für Abweichung nach Bb, grünes Dreieck für Abweichung nach Stb

Teil 4

Weitere Erfordernisse bei einer Wettfahrt

40.2 (new rule)

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.

40.2 (neue Regel)

Ein Trapez- oder Ausreitgurt muss mit einer Vorrichtung versehen sein, die es dem Teilnehmer erlaubt, sich bei Gebrauch zu jeder Zeit schnell vom Boot zu befreien.

Diese Regel tritt am 1. Januar 2006 in Kraft.

Neu daran: Trapezgurte brauchen Haken mit "Sicherheitsbindung" (siehe auch Artikel dazu in Gazette 2/04 S. 40 oder unter www.fireball.ch/gazette/div/QRTRAPEZ.HTM)

42 Vortrieb

Verbotene Handlungen

42.2

Without limiting the application of rule 42.1, these actions are prohibited:

(a) pumping: repeated fanning of any sail either by pulling in and releasing the sail or by vertical or athwartships body movement;

(b) rocking: repeated rolling of the boat, induced by

(1) body movement,

(2) repeated adjustment of the sails or centreboard, or

(3) steering;

(c) ooching: sudden forward body movement, stopped abruptly;

(d) sculling: repeated movement of the helm that is either forceful or that propels the boat forward or prevents her from moving astern;

(e) repeated tacks or gybes unrelated to changes in the wind or to tactical considerations.

42.2

Ohne Regel 42.1 einzuschränken sind die nachstehenden Handlungen verboten:

- (a) Pumpen: wiederholtes Bewegen der Segel durch Fieren und Dichtholen oder vertikale oder Querschiffs-Körperbewegungen;
- (b) Schaukeln: wiederholte Rollbewegungen des Bootes hervorgerufen durch
 - (1) Körperbewegungen,
 - (2) wiederholte Segelbewegungen oder Bewegen des Schwertes,
 - (3) Steuern;
- (c) Treiben: schnelle, abrupt gestoppte Körperbewegungen nach vorn;
- (d) Wriggen: wiederholte kräftige Bewegung des Ruders, die das Boot vorwärts treibt oder das Rückwärtstreiben verhindert;
- (e) wiederholtes Wenden oder Halsen, das nicht mit Windänderungen oder mit taktischen Überlegungen zusammenhängt.

Neu daran: Verbotene Handlungen sind genauer beschrieben, der Sinn der Regel bleibt aber unverändert.

Ausnahmen

42.3

- (a) A boat may be rolled to facilitate steering.
- (b) A boat's crew may move their bodies to exaggerate the rolling that facilitates steering the boat through a tack or a gybe, provided that, just after the tack or gybe is completed, the boat's speed is not greater than it would have been in the absence of the tack or gybe.
- (c) Except on a beat to windward, when surfing (rapidly accelerating down the leeward side of a wave) or planing is possible, the boat's crew may pull the sheet and the guy controlling any sail in order to initiate surfing or planing, but only once for each wave or gust of wind.
- (d) When a boat is above a close-hauled course and either stationary or moving slowly, she may scull to turn to a closehauled course.
- (e) A boat may reduce speed by repeatedly moving her helm.

42.3

- (a) Ein Boot darf gerollt werden, um das Steuern zu erleichtern.
- (b) Die Besatzung eines Bootes darf Körperbewegungen ausführen, um Rollbewegungen zu verstärken, die das Steuern des Bootes im Verlauf einer Wende oder Halse erleichtern, sofern die Geschwindigkeit des Bootes direkt nach Beendigung der Wende oder Halse nicht grösser ist, als dies ohne diese Manöver der Fall gewesen wäre.
- (c) Ist Wellenreiten (schnelles Beschleunigen abwärts auf der Leeseite einer Welle) oder Gleiten möglich, darf die Besatzung eines Bootes zur Einleitung des Wellenreitens und Gleitens mit der Schot und dem Achterholer eines beliebigen Segels pumpen, jedoch nur einmal bei jeder Welle bzw. Bö. Das gilt nicht auf einem Schlag oder einer Kreuz nach Luv.
- (d) Ist ein Boot höher als Amwind und entweder stationär oder langsam fahrend, ist Wriggen erlaubt, um das Boot wieder auf Amwind-Kurs zu bringen.
- (e) Ein Boot darf mit wiederholtem Ruderlegen gebremst werden.

Neu daran: Neuformulierung von (a), (d) und (e). Die Ausnahmen sind genauer beschrieben und deutlicher von den verbotenen Handlungen getrennt. Der Sinn der Regel wird dabei aber nicht verändert.

Teil 5

Abschnitt A

60 Das Recht zu protestieren und Antrag auf Wiedergutmachung

60.3

A protest committee may

(a) protest a boat, but not as a result of a report from an *interested party* or information in an invalid *protest* or in a request for redress. However, it may protest a boat

- (1) if it learns of an incident involving her that may have resulted in injury or serious damage, or
- (2) if during the hearing of a valid *protest* it learns that the boat, although not a *party* to the hearing, was involved in the incident and may have broken a *rule*;

60.3

Ein Schiedsgericht kann

(a) gegen ein Boot protestieren, aber nicht aufgrund einer Mitteilung einer *interessierten Partei* oder Informationen aus einem ungültigen *Protest* oder eines Antrages auf Wiedergutmachung. Jedoch

- (1) wenn es von einem Vorfall erfährt, in dem das Boot beteiligt war und es Verletzte oder ernsthaften Schaden gegeben hat oder
- (2) wenn es während der Verhandlung eines gültigen *Protests* von der Beteiligung eines Bootes erfährt, das in diesem Vorfall gegen eine Regel verstossen haben könnte, auch wenn es nicht *Partei* ist in dieser Verhandlung.

Neu daran: Neuformulierung, Regel 60.4 entfällt dadurch

61.1 Benachrichtigung des Protestgegners

(a) A boat intending to protest shall inform the other boat at the first reasonable opportunity. When her *protest* concerns an incident in the racing area that she is involved in or sees, she shall hail 'Protest' and conspicuously display a red flag at the first reasonable opportunity for each. She shall display the flag until she is no longer *racing*. However,

- (1) if the other boat is beyond hailing distance, the protesting boat need not hail but she shall inform the other boat at the first reasonable opportunity;
- (2) if the hull length of the protesting boat is less than 6 metres, she need not display a red flag;
- (3) if the incident results in damage or injury that is obvious to the boats involved and one of them intends to protest, the requirements of this rule do not apply to her, but she shall attempt to inform the other boat within the time limit of rule 61.3.

(a) Ein Boot, das protestieren will, muss das andere Boot bei der ersten zumutbaren Gelegenheit informieren. Betrifft der *Protest* einen Vorfall im Wettfahrtgebiet, in den das Boot verwickelt ist oder den es gesehen hat, muss es "Protest" rufen und deutlich sichtbar eine rote Flagge setzen, beides bei der ersten zumutbaren Gelegenheit. Die Flagge muss gesetzt bleiben so lange es sich *im Rennen* befindet. Jedoch

- (1) wenn sich das Boot ausserhalb Rufdistanz befindet, muss nicht gerufen werden, aber es muss bei der ersten zumutbaren Gelegenheit informiert werden;
- (2) wenn die Rumpflänge des protestierenden Bootes weniger als 6 Meter beträgt, muss keine rote Flagge gesetzt werden;
- (3) wenn der Vorfall bei beteiligten Booten zu offensichtlichem Schaden oder offensichtlich Verletzten führt und eines von ihnen zu protestieren gedenkt, gelten die Erfordernisse dieser Regel nicht für es, aber es muss die anderen Boote innerhalb der Protestfrist von Regel 61.3 informieren.

Neu daran: (a)(3) kein "Protest"-Zuruf nötig bei offensichtlichem Schaden oder offensichtlich Verletzten

61.2 Inhalt des Protestes

A *protest* shall be in writing and identify

- (a) the protestor and protestee;
- (b) the incident, including where and when it occurred;
- (c) any *rule* the protestor believes was broken; and
- (d) the name of the protestor's representative.

However, if requirement (b) is met, requirement (a) may be met at any time before the hearing, and requirements (c) and (d) may be met before or during the hearing.

Ein *Protest* muss schriftlich abgefasst sein und folgende Angaben enthalten:

- (a) den Protestführer und den Protestgegner
- (b) den Vorfall, einschliesslich wo und wann er stattfand;
- (c) die Regel(n), gegen die nach Meinung des Protestführers verstossen wurde, und
- (d) den Namen des Vertreters des Protestführers.

Wenn jedoch Punkt (b) erfüllt ist, kann Punkt (a) jederzeit vor und Punkt (c) und (d) noch während der Verhandlung angegeben werden.

Neu daran: Genaue Definition welche Angaben auf dem Protestformular vorhanden sein müssen und welche bis wann nachgeliefert werden können.

62 Wiedergutmachung

62.1

A request for redress or a protest committee's decision to consider redress shall be based on a claim or possibility that a boat's score in a race or series has, through no fault of her own, been made significantly worse by

- (a) an improper action or omission of the race committee, protest committee or organizing authority

62.1

Ein Antrag auf Wiedergutmachung oder die Entscheidung eines Schiedsgerichts, Wiedergutmachung in Betracht zu ziehen, muss sich auf die Behauptung oder Möglichkeit gründen, dass die Zielposition eines Bootes in einer Wettfahrt oder Wettfahrtserie ohne eigenes Verschulden erheblich verschlechtert wurde durch

- (a) eine fehlerhafte Handlung oder Unterlassung der Wettfahrtleitung, des Scheidsgerichts oder des Organisators

Neu daran: Wiedergutmachung kann auch wegen eines Fehlers des Organisators beantragt werden.

Abschnitt B

Verhandlungen und Entscheidungen

63.7 Konflikt zwischen Regeln

(new rule)

If there is a conflict between a *rule* in the notice of race and one in the sailing instructions that must be resolved before the protest committee can decide a *protest* or request for redress, the committee shall apply the *rule* that it believes will provide the fairest result for all boats affected.



(neue Regel)

Gibt es einen Konflikt zwischen einer *Regel* in der Ausschreibung und einer in der Segelanweisung, der gelöst werden muss, bevor das Schiedsgericht in einem Protest oder bei einer Wiedergutmachung entscheiden kann, soll das Schiedsgericht die Regel anwenden, die nach seiner Meinung die fairste Lösung für alle beteiligten Boote darstellt.

Neu daran: ganze Regel, alte Regel 63.7 wird zu Regel 63.8

Abschnitt C

Grobes Fehlverhalten

69.1 Massnahmen durch ein Schiedsgericht

69.1 (b)

...

(2) impose a penalty by excluding the competitor and, when appropriate, disqualifying a boat, from a race or the remaining races or all races of the series, or by taking other action within its jurisdiction. A disqualification under this rule shall not be excluded from the boat's series score.

69.1 (b)

...

(2) eine Strafe auferlegen, indem es den Teilnehmer oder, wenn angebracht, ein Boot von einer Wettfahrt oder den verbleibenden Wettfahrten oder der ganzen Serie ausschliesst oder eine andere Massnahme innerhalb seines Zuständigkeitsbereiches treffen. Eine Disqualifikation unter dieser Regel kann nicht gestrichen werden.

Neu daran: Eine Disqualifikation wegen grobem Fehlverhalten kann nicht gestrichen werden.

Man sieht, die neuste Regelversion wird das Regattasegeln nicht auf den Kopf stellen. Am wichtigsten für uns ist wohl die neue Regel 40.2: die Forderung nach einem leicht ausklinkbaren Trapezhaken. Ist doch schon eine Geschenksidee für Weihnachten 2005!

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

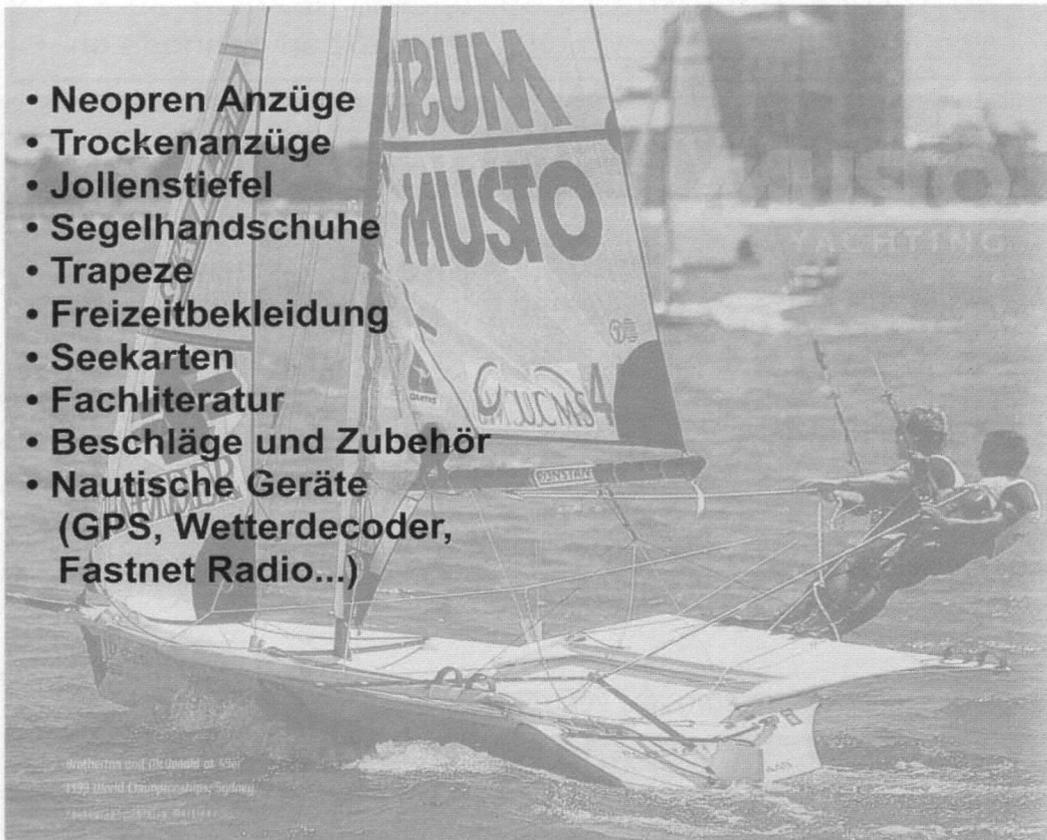
Öffnungszeiten:

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
- Beschläge und Zubehör
- Nautische Geräte
(GPS, Wetterdecoder,
Fastnet Radio...)



Weathertron and the Sunaid on K&R
1992 World Championships Sydney
© 1992 K&R

JVC

GRUNDIG

NOKIA

expert  Venhoda

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

www.duvoisinnautique.ch

Les meilleures voiles: **Pinnell & Bax** **Speed sails** **NUMBER ONE SAILS**

Les meilleures mâts: **A PROCTOR** **SUPER SPARS**

Les meilleurs habits: **Dry Fashion** **MAGIC MARINE**

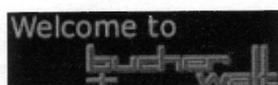
+ bâches, chariots, remorques, vêtements...

Fireball spécialistes!

DUVOISIN NAUTIQUE

032 841 10 66

Wir danken den nachfolgenden Firmen sehr herzlich für die Unterstützung mit Sachpreisen!



Bucher & Walt S.A., rte de Soleure 8,
2072 St-Blaise
www.bucher-walt.ch



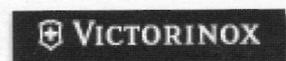
Compass Yachtzubehör AG, Postfach,
CH-8852 Altendorf
www.compass24.ch



Duvoisin Construction Nautique,
CH-2013 Colombier
www.duvoisinnautique.ch



Expert - Venhoda, Hauptstrasse 69,
CH-5070 Frick
www.expert-venhoda.ch



Victorinox, Schmiedgasse 57,
CH-6438 Ibach
www.victorinox.ch



Shipper's Shop,
9326 Horn
www.shippersshop.ch

Biokosma AG,
9642 Ebnet-Kappel
www.biokosma.ch

swiss fireball Beitrittserklärung

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

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

Name / Nom: _____

Vorname / Prénom: _____

Strasse / Rue: _____

PLZ / CP Ort / Lieu: _____

e-mail: _____

Geburtsdatum / Date de naissance : _____

Telephon / Téléphone: _____

(P)

(G)

Mobile: _____

Fax: _____

Segelklub / Club de Voile: _____

Fireball SUI - _____

Datum / Date: _____

Unterschrift / Signature: _____

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

Die neue Generation der
Garmin GPS-Kartenplotter
für die neue Marinekartographie BlueChart

GpsMap 2010C

GpsMap 2006C

GpsMap 176C

**Schiffsladen
Lager
Werft**
Jörg und Rosmarie
Tschliemer
www.schiffsladen-steckborn.ch
Tel. 052 761 28 55 · Fax 052 761 34 00

GARMIN

Antragsformular Juniorinnen-Subvention 2004

Mitgliederdaten:

Name:	_____	Vorname:	_____
Strasse:	_____	PLZ, ORT	_____
Tel. P.	_____	Tel. G.	_____
Geburtsdatum:	_____	Eintrittsdatum:	_____

Swiss-Cup Regatten, an denen ich teilgenommen habe:
Zutreffendes ankreuzen und den Meldegeldbetrag eintragen

Verwendung:
Pro Juniorin übernimmt swiss fireball 50% des Meldegeldes für die SM 04 und 50% des Meldegeldes für die EM 04

Bedingung:
Als Juniorin gelten alle SF-Mitglieder mit Jahrgang 84 und jünger

Vorgehen:
Antragsformular ausfüllen und einsenden bis zum 20. November 2004



Gesegelte Regatten:

<input type="checkbox"/>	Mammern	Fr.	_____	-
<input type="checkbox"/>	Lac de Joux	Fr.	_____	-
<input type="checkbox"/>	Hallwilersee	Fr.	_____	-
<input type="checkbox"/>	Walensee	Fr.	_____	-
<input type="checkbox"/>	Davos	Fr.	_____	-
<input type="checkbox"/>	EM Slovenien	Fr.	_____	-

<input type="checkbox"/>	Thunersee	Fr.	_____	-
<input type="checkbox"/>	Biel	Fr.	_____	-
<input type="checkbox"/>	Maccagno	Fr.	_____	-
<input type="checkbox"/>	SM Silvaplana	Fr.	_____	-
<input type="checkbox"/>	Thalwil	Fr.	_____	-

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

Einsenden an:
Francois Schluchter, Grossholzweg 16, 3073 Gümligen Einsendeschluß: 20. November 2004

Ausschreibung

Bieleree		Eiserne
Datum	9./10. Oktober 2004	Samstag 27. November 2004
Ort	Biel Wingreis	Konstanzer Bucht/ Bodensee
Club	YC Biel	DSCM Konstanz www.dsmc.de
Klassen	Fireball, Finn	Yardstick Yachten/Jollen
Meldeadresse	Clubhaus Wingreis	Klaus-Peter Lüders, Chr.-Daniel-Schenk-Str. 2c, D-78464 Konstanz
Meldeschluss	9. Oktober ab 12.30 Clubhaus	
Nachmeldung		
Meldegeld	CHF 40.-	Euro 30.- / +10 Euro bei Anmeldung
Liegeplätze	Clubareal Wingreis	Hafen Kreuzlingen / Konstanz
Erster Start	Samstag 14.00 Skippermeeting	Nur ein Lauf am Samstag, Start in Gruppen
Letzter Start	Sonntag 14.30	
Besonderes	Max. 6 Läufe	
Kontaktperson	Werner Aebi, 032 392 31 60	Adrian Huber, 071 866 24 38 adrian-brigitte@bluewin.ch
Thalwil		
Datum	6./7. November 2004	
Ort	Thalwil / Zürichsee	
Club	SC Thalwil	
Klassen	Fireball, 49er, 29er, 420er	
Meldeadresse	Sven Heusser, sh@yachtronix.ch Feldstrasse 4c 8942 Oberrieden, 01721 39 34	
Meldeschluss	29.10.2004	
Nachmeldung	6.11.2004 12.30 Uhr +10.-	
Meldegeld	Einzelmeldung Fr. 40.-, Sammelmeldung durch die Klasse Fr. 35.- pro Boot auf PC-Konto: Segler-Vereinigung Thalwil, Regattakonto, 80-13127-5, 8800 Thalwil	
Liegeplätze	Hafen Farbsteig Thalwil	
Erster Start	Samstag 13.30, Sonntag 9.30	
Letzter Start	Sonntag 14.30	
Besonderes	Linearkurs	
Kontaktperson	Ivo Helbling, 01 461 45 66 ivo.helbling@ubs.com	



Fireball SUI 14491

Duvoisin 1995 Epoxi Sandwich, regattaklar 1 Satz Segel Pinnel & Bax, Hoch-, Flach- und Unterpersenning
CHF 6'500.-

Anhänger Harbeck mit auffahrbarem Slipwagen (350 S) Bj. 1992 **CHF 1'100.-**

Anhänger Harbeck ohne Slipwagen (450 V-L) Bj. 1999 **CHF 850.-**

Zugfahrzeug, Fiat Punto, Bj. 1998 **CHF 5'000.-**

Alles vorgeführt und in sehr gutem Zustand. Wir verkaufen in Folge Wegzug.

(7.04) **Francesco Camusso**

Flüelastrasse 17A

7260 Davos-Dorf

T + Fax: 081/416 15 40

camusso@gmx.ch

Fireball SUI 14358

Duvoisin 1993, composite (Rumpf Epoxi Sandwich, Deck Holz), regattaklar, 2 Satz Segel Pinnel & Bax, Ober- und Unterpersenning, Kompass, inkl. Rolli und Anhänger

CHF 5'800.-

Gery Sauer

Huemattenstrasse 6

5607 Hägglingen

P: 056 624 12 89

N: 078 816 03 12

gerhard.sauer@bluewin.ch

Fireball Material

1 Satz Segel (Gross, Fock, Spi) / Spibaum / Pinne / Holzpaddel

zu verschenken

Fredi Müri

P: 056 / 496 51 66

Fireball ITA 14008

1991, fiberglass composite (minimum weight), totally re-fitted Harken 2004, sails: Hyde (3 mains, 3 jibs, 2 spinnakers), mast: SuperSpars, racing compass, top cover, trolley and Italian trailer. To see: Italy / Lake Maggiore (near Maccagno - 50 km from Milan)

EURO 2950.-

(7.04) **Luigi**

T: +39/340/8147741

luigi@harken.it

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

Wunderschöner Holzfireball inkl. Segel, Spi und Trailer. 1 Satz Gross und Fock noch nie gebraucht. Ich gebe ihn, da wir als Grossfamilie wohl oder übel auf ein grösseres Schiff umsteigen. Trockenplatz am Murtensee könnte übernommen werden.

SFR. 1500.-

Lobsiger

claudiamueller@poncho.ch

Fireball SUI 14521

Duvoisin composite '95 (Rumpf Epoxi Sandwich, Deck Holz), Mast M7, Segel No1 und Rush, sehr gepflegt und wenig gesegelt, immer in Garage gelagert, Ober- und Unterblache, inkl. Rolli und Anhänger

Preis auf Anfrage

(10.03) **Stefan Erb**

Glemettenstrasse 145

8459 Volken

P: 052 318 10 42

G: 052 313 11 38

serbtanner@bluewin.ch

1 Kompass SILVA 103PE

mit Halterung von Duvoisin

SFR 200.-

Maja Suter

Grossholzweg 14

3073 Gümligen

P: 031 951 29 69

N: 079 506 12 89

suter@itpa.unibe.ch

Anhänger und Slipwagen

leicht überholungsbedürftig **günstig**

Barbara Lüscher

P: 052 235 03 21

Impressum: swiss fireball

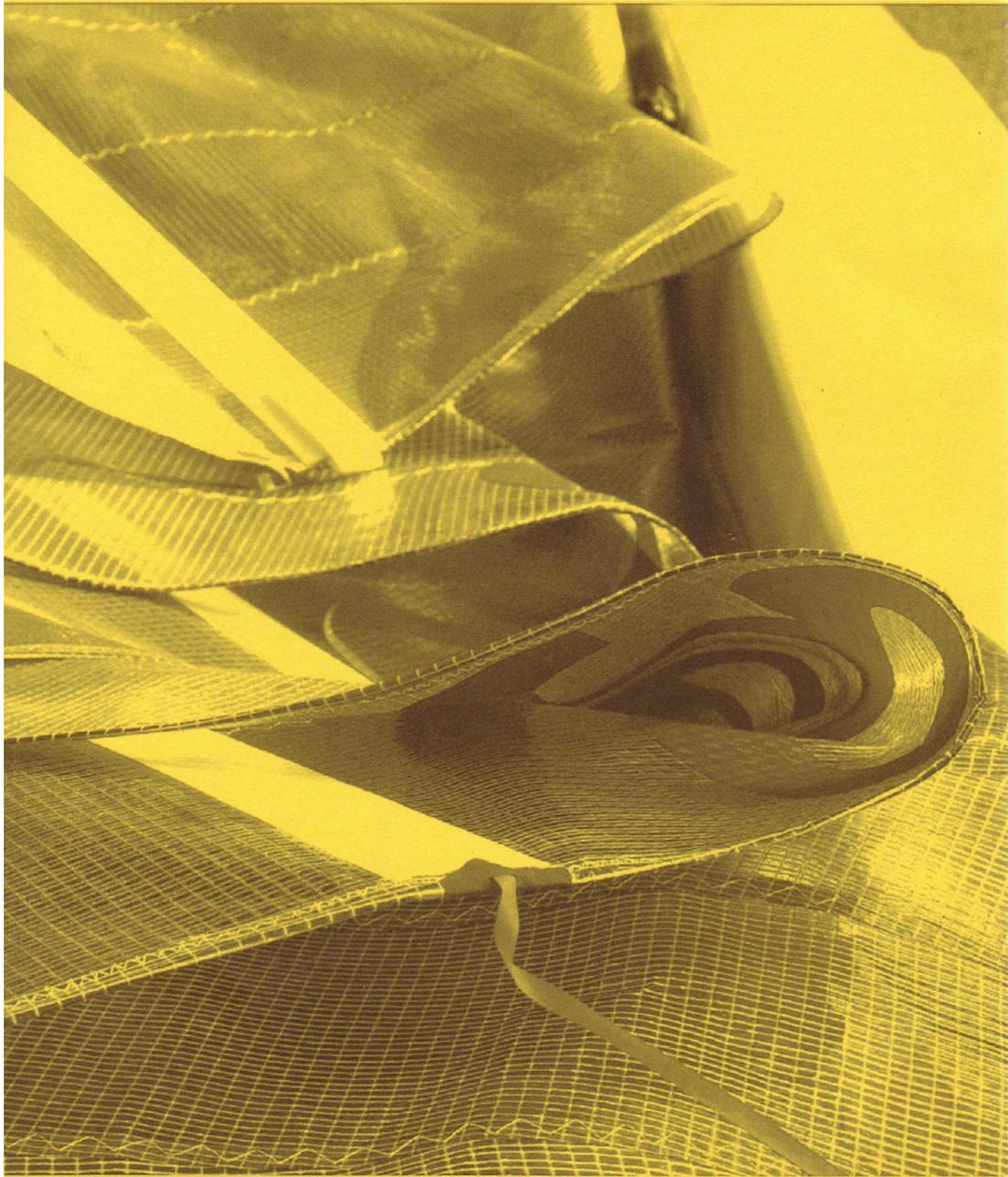
Vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan mit einer Auflage von 230 Exemplaren

Redaktion: Barbara Carmody, Walzstrasse 3, 5737 Menziken

Layout: Michael Schäfer, Schulstrasse 6b, 8590 Romanshorn

Druck: Baumann Druck, 5737 Menziken

**Redaktionsschluss GAZETTE 4-2004:
10. November 2004**



PP
5737 Menziken

Adressberichtigung an:
swiss fireball
Rüestelweg 6
5073 Gipf-Oberfrick