

SWISS *FIREBALL*



Regattaausschreibungen
Jahresrückblick

Regattaberichte
Occassionsmarkt

Segeltechnik
News vom Vorstand



GAZETTE 4-2006

Vorstand

Präsident Hansueli Bacher
Avenue de Cour 40, 1007 Lausanne
(P) 021 601 70 27
(G) 021 692 34 74
E-mail: ubacher@gmx.ch

Sekretariat Sonja Zaugg
Rüestelweg 6, 5073 Gipf-Oberfrick
(P) 062 871 09 97
(G) 062 871 71 90
E-mail: supidu@bluewin.ch

Kassier Michael Ruchenstein
Kirchrain 29, 8810 Horgen
(P) 041 725 06 54
Natel: 076 414 03 04
E-mail: ruchi@beret.ch

Regattachefin Brigitte Mauchle
Chriesiweg 18, 9320 Frasnacht
(P) 071 866 24 38
(G) 071 844 12 42
E-mail: adrian-brigitte@bluewin.ch

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

Flotten

Flotte Bodensee
Adrian Huber
Chriesiweg 18, 9320 Frasnacht
(P) 071 866 24 38
(G) 071 844 85 07
E-Mail: adrian-brigitte@bluewin.ch

Flotte Walensee
Markus Hofstetter
Hauptstr. 48, 8867 Niederurnen
(P) 055 610 17 32
(G) 055 618 65 19
E-Mail: m.hofstetter@netstal.com

Flotte Hallwilersee
Mianne Erne
Hohlgasse 65, 5000 Aarau AG
(P) 062 824 06 49
E-Mail: mianne_e@yahoo.com

Webmaster Roger Leemann
Rütistrasse 58, 8032 Zürich
(P) 041 252 00 26
E-Mail: rcl@datacomm.ch

Gazette Redaktion + Eurocomodore
Maja Suter
Grossholzweg 14, 3073 Gümligen
(P) 031 951 29 69
Natel: 079 506 12 89
E-mail: maja.suter@gmx.net
www.fireball.ch/eurocomodore

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

Präsident Fireball International
Francois Schluchter,
Wylerweg 36, 3 Bern
(P) 031 534 56 68
(G) 079 208 36 28
E-mail: francois.schluchter@bit.admin.ch

Postadresse:
swiss fireball
Rüestelweg 6, 5073 Gipf-Oberfrick
PC – Konto: 80-61962-5
E-mail: supidu@bluewin.ch

Flotte Bielersee
Rüfli Simone
Moosstr. 15, 2563 Ipsach BE
(P) 032 331 88 84
Natel: 078 821 60 11
E-mail: sruefli@gmx.ch

Flotte Bern
Mirjam Hollenwäger
Avenue de Cour 40, 1007 Lausanne
(P) 021 601 70 27
Natel: 079 484 16 14
E-Mail: mirjamh@gmx.ch

Flotte Zürich
Ivo Helbig
Im Tiergarten 23, 8055 Zürich
(P) 041 461 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

Swiss Sailing

Segler des Jahres 2006

Fireballweltmeister 2006



Erich & Ruedi Moser

SUISSENAUTIC

Nationaler Boots- und Wassersport-Show, Bern, 17. – 25. Februar 2007
Salon national du nautisme et des sports nautiques, Bern, 17 – 25 février 2007

Swiss Fireball hat an der Bootsausstellung einen eigenen Stand und präsentiert unter anderem das brandneue Boot von Hansueli und Mirjam

**Nicht vergessen:
GV Swiss Fireball
mit WM-Fest:**

**Samstag 17.02.07
18.00 Uhr Bärtschihaus
Gümligen**

In dieser Ausgabe:

Adressen Swiss Fireball	2
Pinboard	3
Ausschreibungen	
SM 2007	4-5
Antibes Ski & Voile	6
Mammern	7
Training Port Camargue	8
Einladung zur GV	10-11
Statuten SF	12-15
Provisorischer Regattaplan 07	24-25
Fachberichte	
Halte dich Fit im Winter	17-20
Wind und Wolken II	21-23
Segeln bei Starkwind	28-37
Regattaberichte	
Swiss Cup Bevaix	38-39
Swiss Cup Romanshorn	40-42
Slovenian Nationals 06	43-45
Swiss Cup Thalwil	46-47
Regatta der Eisernen	48
Anderes	
Flottenberichte	49-50
Beitrittserklärung	50
Occassionsmarkt	51
Impressum	51

Int. Fireball Schweizermeisterschaft 2007



YACHT-CLUB ROMANSHORN



Austragungsort und Datum

Die Meisterschaft wird von Donnerstag, 24. bis Montag, 28. Mai 2007(Pfingsten) vor Romanshorn ausgesetzt.

Veranstalter

Yacht Club Romanshorn <http://www.ycro.ch/> (Anreiseplan)

Präsident OK Ralph Müntener

Auskunftsstelle Rittmeyerstrasse 1
9014 St. Gallen
Tel. P 071 244 82 26
Tel. G 071 222 36 36
Fax 071 244 82 26
E-Mail sui-73@bluewin.ch

Hafenmeister Daniel Müller, 071 463 11 63
Regattapäsident Adi Gerlach
Fireball Klassenvertreter Hansueli Bacher



Zulassung

Es sind auch ausländische Boote zugelassen.

Die Teilnehmer müssen Mitglieder eines der ISAF angeschlossenen Clubs sein. Für Schweizer gelten die Swiss Sailing Ausführungsbestimmungen "Startberechtigung an Regatten".

Der verantwortliche Schiffsführer muss Mitglied der schweizerischen Fireball-Klassenvereinigung sein.

Meldung

Die Meldung muss mit dem , vollständig ausgefüllten Meldeformular, inkl. aller nötigen Beilagen, an untensehende Adresse gesendet werden.

Ralph Müntener, Rittmeyerstrasse 1, 9014 St. Gallen, sui-73@bluewin.ch

+41 71 244 82 26 (FAX)

Meldeschluss 1. Mai 2007 (Poststempel)

Nachmeldeschluss 23. Mai 2007 12:00 Uhr eintreffend bei der Meldestelle

24. Mai 2007 im YCRo Regattabüro

Meldegeld 180.- CHF pro Boot (Nachmeldegeld: 220.- pro Boot)

Das Meldegeld ist mit der Meldung auf folgendes Konto zu überweisen:

Thurgauer Kantonalbank, BC 00784

Kontoinhaber: Yachtclub Romanshorn, 8590 Romanshorn

Konto Nr. 17 20 000.325-02

Für Zahlungen aus dem Ausland: IBAN CH2800784172000032502 Swift BIC KBTGCH22

Wettfahrtprogramm

Do: 24. Mai	15:00 – 19:00	Vermessung, Check-in im Regattabüro
Fr: 25. Mai	08:00 – 12:00	Vermessung, Check-in im Regattabüro
	13:00	Eröffnung, Skipper-Meeting
	14:00	1. Startmöglichkeit (Ankündigungssignal)
Sa: 26. Mai	bis	Zur Verfügung der Wettfahrtleitung gemäss
Mo: 28. Mai		Anschlag am schwarzen Brett
Mo: 28. Mai	14.00	letzte Startmöglichkeit (Ankündigungssignal)

Anzahl Wettfahrten Die Meisterschaft wird mit **12** Wettfahrten ausgetragen.

Gültigkeit der Meisterschaft Die Meisterschaft kommt zustande, wenn in der zur Verfügung stehenden Zeit, mindestens **4** gültige Wettfahrten gesegelt werden können.

Maximale Anzahl Wettfahrten pro Tag **4** gültige Wettfahrten.

Liege- und Parkplätze

Jedes teilnehmende Boot erhält durch den Hafenmeister einen Trockenplatz zugeteilt.

Wohnmobile werden auf der YCRo Hafemole parkiert (Wasser und Strom vorhanden).

Autos der Teilnehmer dürfen nur auf den zugewiesenen Parkplätzen abgestellt werden. Parkkarten werden im YCRo Regattabüro abgegeben.

Gesellschaftliche Anlässe

Sa: 26. Mai Offizielles Nachtessen im Klublokal des YCRo

Fr: 25. Mai und

So: 27 Mai Geselliger Abend, Programm noch offen

Unterkunft und Verpflegung

Hotels und Jugendherberge: siehe www.romanshorn.ch

Campieren im Wohnmobil auf der YCRo Hafemole

CLUB NAUTIQUE D'ANTIBES-JUAN LES PINS

33 ans d'histoire

FIREBALL

H22

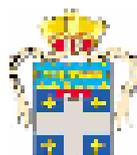
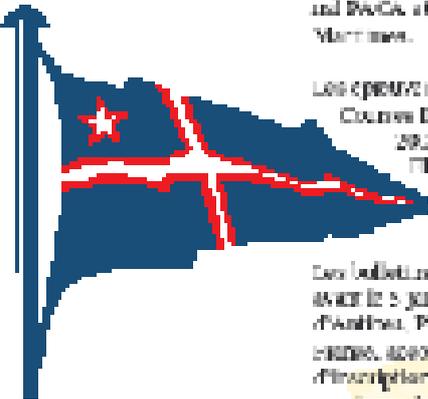
505

Ski Voile

International

25 au 28 janvier 2007

AVIS DE COURSE



Club Nautique d'Antibes-Juan les Pins

Quai du Fort Corré
06803 ANTIBES—France

Tel: 34.03.55.80.29

Fax: 34.28.74.21.90

Mail:
cna.juan@club-nautique-antibes.com

www.club-nautique-antibes.com

Le Club Nautique d'Antibes-Juan les Pins organise l'édition 2007 de ski voile internationale ouverte aux classes Fireball, 505 et H22 sous la haute autorité de la Fédération Française de Voile et sous le haut patronage de la ville d'Antibes-Juan les Pins. L'épreuve est organisée avec le concours du Conseil Régional PACA et du Conseil Général des Alpes Maritimes.

Les épreuves se déroulent selon les règles de Course Internationale pour Voiliers (ICW) 2005 ainsi, les participants de la FFV et de la FFV, les règles des classes concernées et les instructions de course.

Les bulletins d'inscription seront distribués avant le 5 janvier 2007 au Club Nautique d'Antibes, Port Vauban, 06803 ANTIBES, France, accompagnés du paiement des frais d'inscription qui sont de 20 Euro par équipage. Les droits d'inscription seront réglés de préférence contre chèque. Des pré-inscriptions seront également distribuées en interne.



Régates
Type Natans.

Classement
Ce classement de points est conforme, dans l'ICW, à l'appellation Le nombre de course à points est de 9.

Hébergement



Contactez le Club Nautique d'Antibes qui vous sera partenaire lors des bases de course sur info@club-nautique-antibes.com

Mardi 23, mercredi 24 et jeudi 25 janvier
Accueil au Port Vauban à Juan les Pins (06803 ANTIBES FRANCE)
Confirmation des inscriptions avec présentation obligatoire des licences et certificats de conformité.
Service de instructions de course.

Jeudi 25 janvier – Pointe de la Vierge à Juan les Pins. Skis de glace gratuits pour l'attribution de la flotte de l'Yacht Club de St-François. Attribution des points de qualification dans chaque série réservée pour les accompagnateurs de participants skieurs.
Après-midi, documents à bord de la flotte.
Vers 17 heures, réception dans un restaurant au bord des pins. Le soir de palmiers de gala.

Vendredi 26 janvier – Voile
12h. A disposition de course

Samedi 27 janvier – Voile
10h à 18h. Toutes séries à disposition du Comité de Course à l'Hotel Antibes-Juan les Pins

Dimanche 28 janvier – Voile
10h à 18h. Toutes séries à disposition du Comité de Course.
Distribution des prix dès que possible après la dernière manche de la journée.

TOUTES LES INFORMATIONS SONT SUR WWW.CLUB-NAUTIQUE-ANTIBES.COM



Swiss Cup Untersee 2007

21. / 22.4.07

Inserat Stroebele

Port Camargue ruft ... kommst Du mit?

Am 31. März 2007 fährst Du nach Port Camargue. Du meldest Dich im Hafen, dort wo die vielen Fireballs bereits abgeladen werden.

Man wird Dir bestimmt zeigen, wo Du Dein Material deponieren kannst, wo Du in der Ecole de Mer einquartiert wirst und im Allgemeinen wo der Hase im Pfeffer liegt. Kurz nach der Ankunft wirst Du Dich wohl fühlen, geborgen und in der Mitte Deiner Clique. Am Sonntag wird es ernst. Nach dem Morgenessen in der Schule werden Andrew und Tomas die Gruppen bestimmen und die Übungen erklären.

Dann heisst es: umziehen, Boot fertig machen und aufs Wasser. Am Mittag wirst Du etwas müde zurückkehren, Dich kurz umziehen und an den Tisch marschieren. Entrée, plat principal und dessert wirst Du in aller Ruhe geniessen können. Nach einer kurzen Pause bist Du wieder im Aufenthaltsraum, wo das Nachmittagstraining besprochen wird. Dann gehst Du wieder aufs Wasser zum Training.

Am Abend wirst Du vielleicht in Port Camargue, in Grau du Roi oder in Aigues-Mortes in einem der bekannten Restaurants mit vielen anderen Seglern essen. Nach Deiner Rückkehr wirst Du so müde sein, dass Du das Bett wunderbar finden wirst. Und so wird es weiter gehen am Montag, Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag. Am Samstag geht's dann zurück in die Schweiz oder sonst wohin. Du wirst das Training überlebt haben. Jetzt wirst Du bereit sein für Grosses (z.B. die WM in Silvaplana).



Ort:	Port Camargue
Datum:	1. bis 6. April 2007
Ankunft/Rückfahrt:	31. März 2007 / 7. April 2007
Unterkunft:	Ecole de Mer UCPA, Avenue du Centurion, Port Camargue
Verpflegung :	Ecole de Mer UCPA (Morgen- und Mittagessen) – Nachtessen frei wählbar
Trainers:	Andrew Davies (GBR) und Tomas Musil (CZE)
Teilnehmer:	Sichere Teams aus der Schweiz und anderen Nationen
Preis:	ca. Fr. 700.- / Person
Sponsor:	Swiss Fireball
Anmeldung:	bis 31.1.2007
Anmeldeadresse:	François Schluchter, Wylerstr. 36, 3014 Bern Francois.schluchter@bit.admin.ch

new **technology**
new **design**
various **colors**



www.henrilloyd.com

THE SHADOW JACKET

HENRI  LLOYD

SHADOW

Einladung zur Generalversammlung 2007 mit anschliessender WM-Party



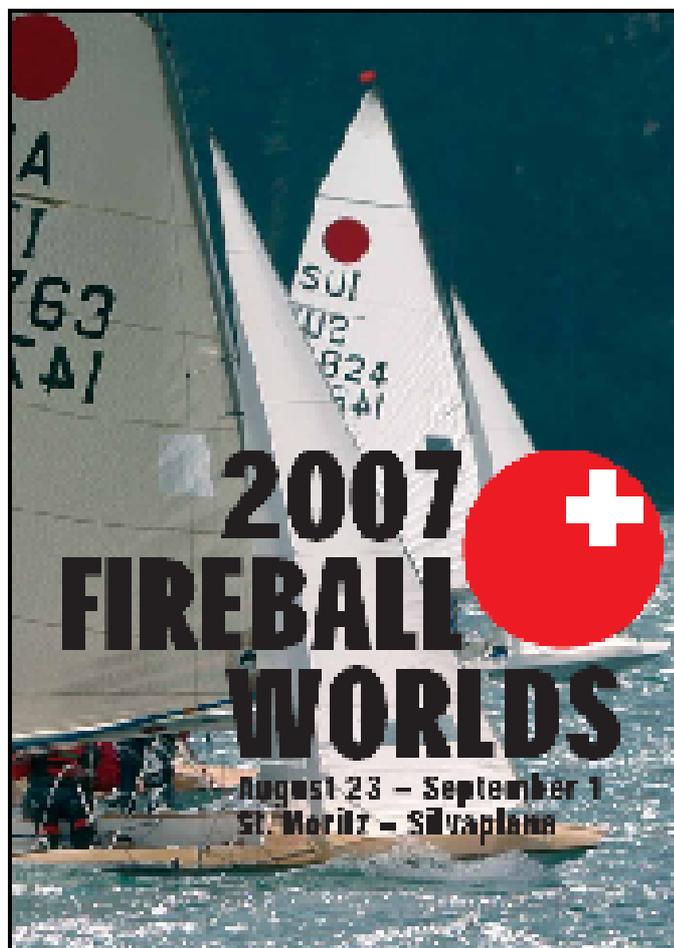
Datum: 17. Februar 2007

Ort: Bärtschihus, Dorfstrasse 14, 3073 Gümligen

Beginn: 18.00 Uhr

Traktanden der Generalversammlung 2007

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmzähler
3. Protokoll der GV 2006 (siehe Gazette 1-2006)
4. Bericht Vorstand
 - 4.1 Regattawesen
 - 4.2 Gazetteteam
 - 4.3 Sekretariat
 - 4.4 Kassierer
 - 4.5 Präsident
5. Statuten Swiss Fireball: Annahme der Statuten
6. Swiss Cup 2006 mit Preisverleihung
7. Vorschau 2007
 - 7.1 Regattaplan
 - 7.2 Trainings
 - 7.3 SM 2007 in Romanshorn
8. WM 2007 in St. Moritz
9. Wahlen
 - 9.1 Vorstand
 - 9.2 Ehrenmitglieder
10. Mitgliederanträge
11. Ehrungen
12. Verschiedenes



Anträge:

Sind schriftlich bis zum 6. Januar 2007 an das Sekretariat einzureichen.

WM 2007 Fest

Im Anschluss an die Generalversammlung 2007 organisiert das OK ein Fest zur WM 07 in Silvaplana.

Nachtessen

Raclette à discretion (16 Franken pro Person)

Salat: wird durch die Flotten Bielersee und Zürichsee organisiert

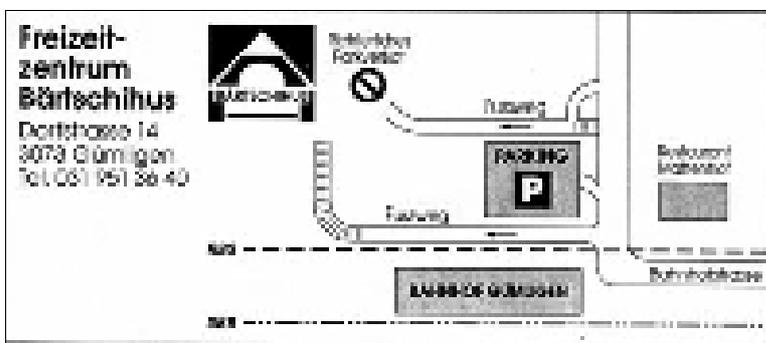
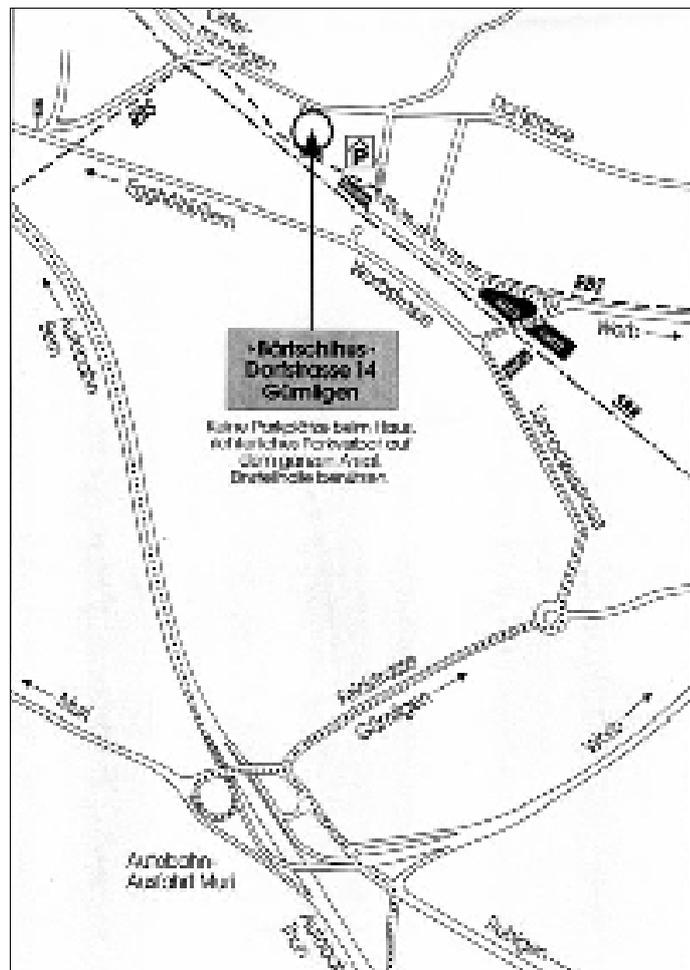
Dessert: wird durch die Flotten Hallwilersee und Walensee organisiert

Wichtig

Für das Essen müssen wir wissen, wie viele Leute teilnehmen (Menge Käse und Kartoffeln). Wir bitten Euch deshalb um Eure An- oder Abmeldung bis am 10. Februar 2007.

An- oder Abmeldungen bitte an Hansueli Bacher richten:

Email: hbacher@gmx.ch, Tel: 021 601 70 27, Natel: 079 291 32 32



HENRI LLOYD

Schiffsladen
Lager
Werft Jung und Bosman
Techniker

www.schiffsladen-steakborn.ch
Tel. 052 761 28 55 • Fax 052 761 94 00

Advanced Marine Technology

HENRI LLOYD

Swiss Fireball verfügt im Moment über keine gültigen Statuten mehr.

Der Vorstand hat dies zum Anlass genommen, die letzte bekannte Version der Statuten zu aktualisieren. Dabei handelt es sich um Anpassung im kosmetischen Bereich. So wurde unter anderem die Bezeichnung "USY" durch "Swiss Sailing" ersetzt, "Kontaktnahme" im Art. 3 durch "Kontaktpflege", sowie das Geschäftsjahr dem Kalenderjahr angepasst.

Angepasst wurde zudem der Art. 8 der Statuten, welcher die Aufnahme von Neumitgliedern betrifft. Wie bis anhin kann der Vorstand Neumitglieder aufnehmen, wobei die Generalversammlung nach wie vor das letzte Wort hat. Neu ist Art. 8 weniger widersprüchlich formuliert und die Aufnahmeprozedur wurde vereinfacht.

Weiter wurden die Art. 13.2 und 13.3 (Einnahmen des Vereins aus Spenden und Aktivitäten) in einem Artikel zusammengefasst. Die beiden Artikel hatten den fast gleichen Wortlaut und wiederholten sich.

Die vorliegende Form der Statuten entspricht somit immer noch zu etwa 95% der früheren Version.

Um handlungs- und damit auch zahlungsfähig zu sein, braucht Swiss Fireball gültige Statuten. Der Vorstand von Swiss Fireball beantragt deshalb der Generalversammlung die vorliegende Version der Statuten anzunehmen.

**Hansueli Bacher
Präsident Swiss Fireball**

SWISS FIREBALL S T A T U T E N

I. Name und Sitz des Vereins

Art. 1 Unter dem Namen "Swiss Fireball", abgekürzt SF und im Folgenden so genannt, besteht ein konfessionell und politisch neutraler Verein im Sinne von Art. 60 - 79 ZGB, sofern die vorliegenden Statuten nichts anderes bestimmen.

Art. 2 Er hat seinen Sitz am Wohnsitz des Präsidenten.

II. Zweck

Art. 3 SF bezweckt:

- die Organisation und die Verbreitung der Fireballklasse in der Schweiz
- die Förderung des Breitensports und des am Leistungssport orientierten Regattasegelns
- die Zusammenarbeit mit Fireball International
- die Kontaktpflege mit Swiss Sailing und ausländischen Fireballvereinigungen
- die Förderung von Wettfahrten und Meisterschaften
- die Pflege der Kameradschaft unter den Fireballseglern
- die Unterstützung von regionalen Flotten
- den Verkauf von Plänen und Lizenzen an Amateurbauer sowie die Ausgabe und Kontrolle der Messbrief-Formulare

III. Mitgliedschaft

Art. 4 SF besteht aus Aktiv- und Passivmitgliedern. Mitglied kann jede natürliche oder juristische Person sein, die sich den Statuten von SF unterzieht.

Art. 5 Aktivmitglieder sind:

- Einzelmitglieder
- Junioren
- Ehrenmitglieder

- 5.1 Junioren sind Mitglieder unter 21 Jahren. Sie bezahlen einen reduzierten Jahresbeitrag.
- 5.2 Zum Ehrenmitglied kann von der Generalversammlung mit Dreiviertelmehrheit der Stimmenden ernannt werden, wer sich um das Jollensegeln oder um die Interessen von SF besonders verdient gemacht hat. Die Ehrenmitglieder sind von der Beitragspflicht befreit.
- Art. 6 Passivmitglied kann werden, wer die Ziele von SF unterstützt, sich aber nicht aktiv am Vereinsgeschehen beteiligen will.
- Art. 7 Stimm- und wahlberechtigt an Generalversammlungen sind alle Aktivmitglieder.
- Art. 8 Eintrittsgesuche sind schriftlich an das Sekretariat zu richten. Der Vorstand entscheidet über die Gesuche und gibt diese den Klubmitgliedern anlässlich der nächsten Generalversammlung bekannt. Klubmitglieder können dagegen begründete Einsprache erheben. Einsprachen sind bis 10 Tage nach der Generalversammlung schriftlich an den Vorstand zu richten. Über die Einsprachen entscheidet die nächste Generalversammlung. Die Ablehnung eines Gesuches muss dem Kandidaten gegenüber begründet werden
- Art. 9 Der Austritt ist jederzeit möglich. Die schriftliche Austrittserklärung ist an den Vorstand zu richten. Der Beitrag für das laufende Geschäftsjahr (Art. 15) bleibt geschuldet.
- Art. 10 Ein Mitglied kann durch Beschluss des Vorstandes jederzeit aus wichtigen Gründen ausgeschlossen werden. Diese Gründe sind ihm zu eröffnen. Gegen einen Entscheid des Vorstandes kann bei der Generalversammlung Rekurs geführt werden. Der schriftliche Rekurs ist innert 20 Tagen, von der schriftlichen Eröffnung des Entscheides an gerechnet, dem Vorstand zuhanden der Generalversammlung einzureichen.
- Art. 11 Mitglieder, die trotz mehrmaliger Mahnung ihre Beiträge bis zum Ende des betreffenden Geschäftsjahres nicht bezahlen, verlieren ihre Mitgliedschaftsrechte bis zur Nachzahlung des verfallenen Beitrags. Ein Ausschluss der säumigen Mitglieder nach Art. 10 bleibt vorbehalten. Der Ausschluss hebt die Verpflichtung zur Zahlung des geschuldeten Beitrags nicht auf.
- Art. 12 Ausgetretene oder ausgeschlossene Mitglieder verlieren alle Rechte auf Vereinsleistungen und Ansprüche auf das Vereinsvermögen.

IV. Finanzielle Mittel

Art. 13 Die Mittel der SF bestehen aus:

13.1 Jahresbeiträgen der Mitglieder:

- Aktive
- Junioren
- Passive

Die Mitgliederbeiträge werden auf Antrag des Vorstandes durch die Generalversammlung festgesetzt. Wird an der Generalversammlung kein neuer Mitgliederbeitrag beschlossen, so ist der im Vorjahr festgesetzte Beitrag zu bezahlen.

Während der letzten vier Monate des Geschäftsjahres eintretende Mitglieder sind von der Beitragspflicht befreit.

13.2 Einnahmen aus Spenden und Aktivitäten des Vereins

Art. 14 Für die Verpflichtungen von SF haftet nur das Vereinsvermögen. Jede persönliche Haftung der Mitglieder ist ausgeschlossen.

V. Rechnungsabschluss

Art. 15 Das Geschäftsjahr von *SF* läuft vom 1. Januar bis zum 31. Dezember. Die Jahresbeiträge der Mitglieder sind bis spätestens 30. April zahlbar.

VI. Organisation

Art. 16 Die Organe von *SF* sind:

- 16.1 die Generalversammlung
- 16.2 der Vorstand
- 16.3 die Revisionsstelle

Art. 17 Generalversammlung

- 17.1 Die ordentliche Generalversammlung wird einmal jährlich vom Vorstand einberufen. Das Datum der Versammlung wird spätestens 2 Monate im Voraus bekannt gegeben. Die Einladung unter Angabe der Traktanden erfolgt durch schriftliche Mitteilung an alle Aktiv- und Passivmitglieder und muss mindestens 30 Tage vor der Versammlung verschickt werden.
- 17.2 Ausserordentliche Generalversammlungen werden abgehalten auf Beschluss einer Generalversammlung, des Vorstandes oder auf Begehren eines Fünftels der Aktivmitglieder, sofern ein solches Begehren schriftlich unter Anführung des Grundes an den Vorstand gestellt wird. Im übrigen gelten die Bestimmungen von Art. 17.1
- 17.3 Anträge von Mitgliedern sind schriftlich und begründet spätestens 6 Wochen vor der Generalversammlung dem Sekretariat einzureichen. Später eingereichte Anträge werden an der Generalversammlung nicht behandelt.
- 17.4 Der Generalversammlung stehen folgende Befugnisse zu:
- Abnahme der Jahresberichte des Vorstandes und der Kommissionen
 - Abnahme der Jahresrechnung und des Berichts der Revisionsstelle
 - Entlastung des Vorstandes für seine Tätigkeit
 - Wahl des Präsidenten, der übrigen Vorstandsmitglieder und der Revisionsstelle
 - Genehmigung des Budgets und Festsetzung der Mitgliederbeiträge
 - Erlass von Bestimmungen über die Selektion für Europa- und Weltmeisterschaften
 - Entscheid über Anträge von Vorstand und Einzelmitgliedern
 - Ernennung von Ehrenmitgliedern
 - Änderungen der Statuten
 - Behandlung von Rekursen gemäss Art. 8 und 10
 - Beschlussfassung über alle ändern der Generalversammlung von Gesetzes wegen, durch Statuten vorbehaltenen oder vom Vorstand an sie überwiesenen Gegenständen
 - Auflösung des Vereins
- 17.5 Die Beschlussfassung und Wahlen erfolgen in der Regel durch Handerheben mit einfachem Mehr der abgegebenen gültigen Stimmen. Der Präsident hat Stichentscheid und stimmt nur bei Stimmengleichheit. Auf Antrag kann eine Abstimmung oder Wahl auch geheim durchgeführt werden. Darüber ist zuerst offen abzustimmen. Für Statutenänderungen ist die Zweidrittelmehrheit der anwesenden Stimmen notwendig. Änderungen von Mitgliederbeiträgen gemäss Art. 13.1 erfordern lediglich das einfache Mehr der abgegebenen gültigen Stimmen.
- Für die Auflösung der *SF* sind drei Viertel der anwesenden Stimmen notwendig. Es muss mindestens die Hälfte aller stimmberechtigten Mitglieder anwesend sein. Ist die Generalversammlung in diesem Punkt nicht beschlussfähig und liegt ein Antrag auf Auflösung vor, so ist frühestens nach zwei und spätestens nach sechs Monaten mittels eingeschriebenem Brief zu einer zweiten Generalversammlung einzuladen. Diese beschliesst über die Auflösung des Vereins mit drei Vierteln der anwesenden Stimmen.
- 17.6 Jedes Aktivmitglied verfügt über eine Stimme. Stellvertretung ist ausgeschlossen.
- 17.7 Die Generalversammlung wird vom Präsidenten und bei dessen Abwesenheit von einem anderen Mitglied des Vorstandes geleitet.
- 17.8 Über die Beschlüsse der Generalversammlung ist ein Protokoll zu führen. Das Protokoll ist allen Mitgliedern bekannt zu geben.
- Art. 18 Die Versammlung wählt in offener Abstimmung die erforderliche Anzahl Stimmenzähler.

- Art. 19 Der Vorstand
- 19.1 Der Vorstand besteht aus 5 bis 9 Mitgliedern:
- Präsident/in
 - Sekretär/in
 - Kassier/in
 - Regattachef/in
 - Pressechef/in
 - 0 - 4 Beisitzer/innen
- 19.2 Die Mitglieder des Vorstandes müssen Aktivmitglieder von SF sein.
- 19.3 Der Vorstand arbeitet ehrenamtlich und seine Mitglieder sind von der Beitragspflicht befreit.
- 19.4 Die Amtsdauer beträgt zwei Jahre; nach deren Ablauf sind sämtliche Mitglieder des Vorstandes wieder wählbar. Während einer Amtsdauer neu gewählte Mitglieder treten in die Amtsdauer derjenigen ein, an deren Stelle sie gewählt sind. Freiwilliger Rücktritt muss vier Monate vorher dem Vorstand bekannt gegeben werden.
- 19.5 Der Vorstand entscheidet über alle Vereinsangelegenheiten, die nicht ausdrücklich der Generalversammlung oder anderen Organen übertragen sind. In seine Kompetenzen fallen insbesondere:
- Vollzug der Vereinsbeschlüsse
 - Vertretung des Vereins nach aussen
 - Einberufung der Generalversammlung
 - Entscheidungen über die Anhebung von Prozessen, Rückzug und Annerkennung von Klagen, Abschluss von Vergleichen
 - Festlegung des Regattaplans
 - Einsetzung von ständigen und temporären Kommissionen zur Lösung besonderer Aufgaben
 - Beschlüsse über Eintrittsgesuche und Ausschlüsse gemäss Art. 8 und 10
 - Erlass von Bestimmungen über die Bildung regionaler Flotten
- 19.6 Die vom Vorstand eingesetzten Kommissionen unterstehen seinem Weisungsrecht. Die ständigen Kommissionen erstatten der Generalversammlung über ihre Tätigkeit Bericht.
- 19.7 Die SF verpflichtet sich durch die gemeinsame Unterschrift des Präsidenten und eines weiteren Vorstandmitgliedes.
- 19.8 Der Vorstand versammelt sich auf Einladung des Präsidenten, so oft es die Geschäfte erfordern, bzw. wenn mindestens 3 Mitglieder es beantragen. Die Einladung erfolgt unter Angabe der Traktanden.
- 19.9 Beschlüsse werden mit dem einfachen Mehr der abgegebenen Stimmen gefasst. Der Präsident hat den Stichtscheid und stimmt nur bei Stimmgleichheit. Mindestens die Hälfte des Vorstandes muss anwesend sein.
- 19.10 Die Flottenchefs, sowie die Vorstandsmitglieder von Dachverbänden (Swiss Sailing und Fireball International) haben das Recht, an Vorstandssitzungen teilzunehmen. Sie sind antrags- und diskussionsberechtigt.
- 19.11 Über die Beschlüsse des Vorstandes wird ein Protokoll geführt.
- VII. *Allgemeines*
- Art. 21 Im Falle einer Auflösung des Vereins fällt das Vereinsvermögen an eine andere Organisation, welche sich die Förderung des Jollensegelns in der Schweiz zum Ziele gesetzt hat.

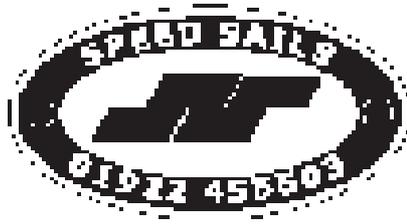
VIII. **Schlussbestimmungen**

Art. 22 Als Urtext der Statuten gilt die deutsche Fassung.

Art. 23 Die Generalversammlung vom 17. Februar 2007 hat diesen Statuten zugestimmt. Sie treten sofort in Kraft und ersetzen die bisherigen Statuten.

Hans Ulrich Bacher
Präsident

Sonja Zaugg
Sekretärin



2005 Pinball Results

- 1st Tampere
- 1st Grand Malak
- 1st UK Yabarak
- 1st French Yabarak
- 1st Irish Yabarak

**72-page full colour
mail order catalogue
now available**

*Crammed full of the latest
gear & products.*

sails@speedsails.co.uk
www.speedsails.co.uk

New

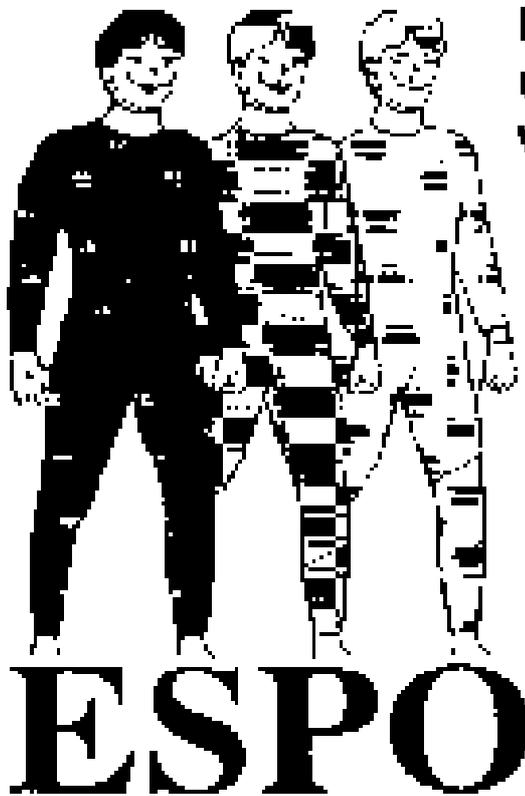


**Call now:
01922 455503**

Speed Sails, Unit 20, Sunrise Industrial Park,
Dracopod Road, Giddego, West Midlands, B65 1RT
Tel / Fax: 01922 455503

HURT 77 marlin 2000 2000 2000 2000

ESPO AG, Neoprentechnik
Schwäbis 12, 3605 Thun



ESPO

NEOPRENTECHNIK

Neoprentechnik ESPO AG Thun, Tel: 033 437 44 35

**Reparaturen, Verkauf
und Modifikation
von Wassersportanzügen**

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

Wie halte ich mich als FireballseglerIn über den Winter fit? – Spätestens jetzt beginnt die persönliche Vorbereitung für die WM Silvaplana!



Liebe Segler und Seglerinnen,
da die WM Silvaplana vor der Tür steht, wurde ich gebeten ein paar Fitnessstipps abzugeben. Das mache ich natürlich gerne, obwohl ich ja keine erfahrene Seglerin bin! Aber zum Glück verstehe ich ja etwas von Konditions- und Krafttraining.

Das Segeln mit dem Fireball ist eine facettenreiche Sportart, welche verschiedenste Muskelgruppen beansprucht. Hier nur ein paar Beispiele, ohne den Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben:

- Es werden gute konditionelle Fähigkeiten im Ausdauerbereich bei Laufzeiten von 30 bis 60 Minuten und max. 4 Läufen pro Tag verlangt. Zu bedenken ist natürlich, dass man zwischen den Läufen Pause hat und z.B. etwas essen und trinken kann, was den Gesamtumfang der Belastung wiederum etwas reduziert. Im Zusammenhang mit dem Gesamtausmass der Belastung über den ganzen Tag verteilt, spielt sicher auch die Konzentrationsfähigkeit und die mentale Stärke eine grosse Rolle.
 - Die Feinmotorik in Händen und Armen braucht man bei der Führung des Spis.
 - Bei verschiedensten Manövern ist ein gutes dynamisches Gleichgewicht meist im Sitzen gefragt.
 - Schnellkraft / Kraftausdauer in Beinen, Armen und Rumpf ist gefragt bei Manövern mit mehr Wind.
 - Beim Aufstellen eines gekenterten Fireballs, besonders beim Raufklettern auf das Schwert, beansprucht man besonders die Finger-Arm- und Schultermuskulatur im Bereich der Maximalkraft. Das Aufstellen an sich erledigt man zum grössten Teil durch Ausnützung des Hebelgesetzes...
 - Zum Ausbalancieren des Fireballs werden Oberschenkel und Bauchmuskulatur von beiden Seglern (Stürli und Vorschoter) im Bereich der Kraftausdauer gefordert.
- Weiter ist ein grosses Mass an Antizipation Grundvoraussetzung für das Regattieren mit dem Fireball.

Die Grundlage für alle oben genannte Fähigkeiten ist eine gute Ausdauer.

Diese kann mit einem extensiven Ausdauertraining 2 - 3x pro Woche aufgebaut werden. Die Intensität sollte wie unten beschrieben gewählt werden oder sich im Pulsbereich 130-150 Schläge / Minute bewegen. Wobei die Herzfrequenz genau genommen individuell von einer Fachperson festgelegt werden sollte.

Konkret kann man ohne Pause 20-30 Minuten Nordic Walking ,Velofahren, Jogging oder Schwimmen betreiben. Der Anstrengungsgrad sollte so stark sein, dass man mit einer Begleitperson in ganzen Sätzen sprechen kann, problemlos durch die Nase atmen kann oder nach Beendigung des Trainingsprogrammes das Gefühl hat, das Ganze ohne grosse Anstrengung nochmals durchführen zu können. Das Motto lautet: Tiefe Intensität, je länger desto besser!

Ergänzt werden kann ein Training durch Uebungen in Koordination / Gleichgewicht, Kraft und Dehnen.

Ein Ablauf einer Trainingseinheit sähe dann so aus:

- Aufwärmen (5-10 Minuten auf Hometrainer oder vergleichbarem Gerät, Intensität wie oben beschrieben)
- Koordination / Gleichgewicht möglichst funktionsnah (siehe Bilder)
- Krafttraining für Rumpf, Beine und Arme im Kraftausdauerbereich (siehe Bilder)
- Ausdauertraining (ca. 30 Minuten auf Hometrainer oder vergleichbarem Gerät, Intensität wie oben beschrieben)
- Dehnen Beine (siehe Bilder), ev. Rumpf und Arme.

Die wichtigsten Uebungen in Bildern:

KRAFT:

Grundsätzliche Anweisungen zum Krafttraining:

3 Serien à 20 Wiederholungen, dazwischen 30-60 Sekunden Pause. Bewegungen zügig, aber nicht mit Schwung ausführen. Während der Uebung ruhig weiteratmen.

Intensität so hoch, dass man nach einer Serie ausbelastet ist. Ausbelastet bedeutet, z. B. dass in der beanspruchten Muskulatur ein Ziehen, Brennen etc. spürbar ist und weitere Bewegungen nicht mehr kontrolliert ausgeführt werden könnten.

Alle im weiteren abgebildeten Uebungen können mit Gewicht z.B. in Form von Hanteln verstärkt werden.



Koordination

Das Ziel der Uebung ist es eine gute Rumpfkontrolle zu erreichen. Bitte einige Minuten ausführen! Das Gewicht sollte in alle Richtungen kontrolliert verlagert werden. Auf dem Bild ist eine Verlagerung nach rechts sichtbar. Aehnliche Uebungen können auch auf einem grossen Sitzball ausgeführt werden.



Bauch

Rumpfbeugen zur Kräftigung der schrägen Bauchmuskulatur. Oberkörper nur bis und mit Schulterblätter abheben.



Rücken

Kräftigung der Rückenstrecker. Füße sollten den Kontakt zur Unterlage nicht verlieren und der Blick ist nach unten gerichtet, damit der Kopf / Nacken in Verlängerung der Wirbelsäule gehalten werden kann.



Kräftigung der Beinmuskulatur

DEHNEN: jede Muskelgruppe 3 Mal à 30 Sekunden in jener Position, in der in der zu dehnenden Muskulatur ein Ziehen spürbar ist, halten. Nicht wippen. Dabei ruhig atmen, nicht die Luft anhalten.



Oberschenkel hinten:

Im Bereich der Wade, Kniekehle, hinterer Oberschenkel hinten des rechten Beines ist ein Ziehen zu spüren.



Oberschenkel vorne:

Im rechten Oberschenkel vorne ist ein Ziehen spürbar.



Wade:

Im hinteren Bein in der Wade sollte ein Ziehen spürbar sein.

Optimal ist es die Trainingseinheiten in der Woche regelmässig zu verteilen (Montag-Mittwoch-Freitag) und dazwischen der Regeneration Beachtung zu schenken: Gesundes Essen, viel Trinken besonders unmittelbar nach dem Training (Wasser!), genug Schlaf , ev. Sauna.

Wichtig ist auch das Training etwas abwechslungsreich zu gestalten. Der Hometrainer kann auch durch einen Stepper, Rudermaschinen ersetzt werden. Ebenso können die Kraft- und Koordintionsübungen durch Uebungen aus dem eigenen Repertoire ersetzt werden -einfach Dosierung und Ablauf sollten gleich bleiben. Schliesslich ist so der Spassfaktor gewährleistet und das ist ja das wichtigste am Ganzen. Denn nur durch regelmässiges Training ist ein Fortschritt zu erwarten.

Nicht entmutigen lassen und die Sache anpacken- viel Spass. Silvaplana wir kommen!

Christine, noch SUI 12147

Alles klar im Bild !

HD
ready



LCD-Femseher mit HD Ready LT-32A61

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

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

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

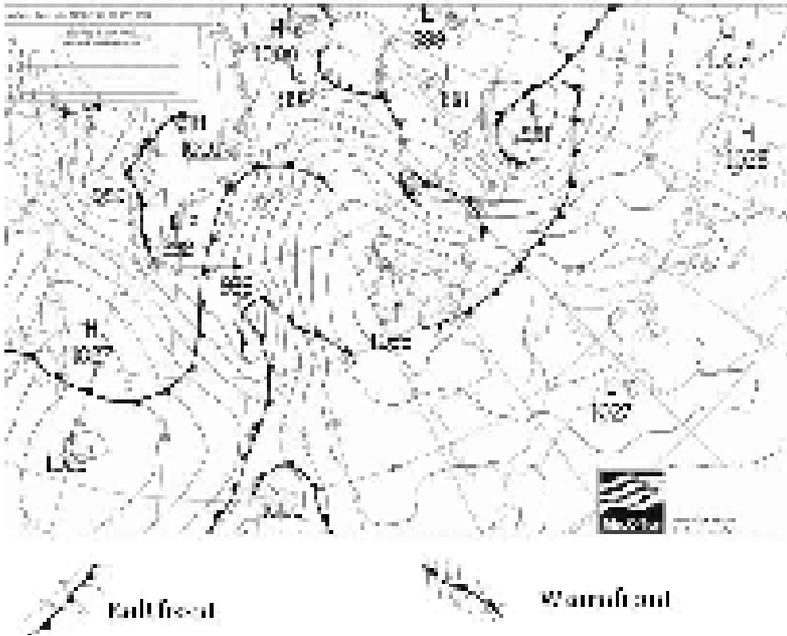
JVC

The Perfect Experience

expert  **Venhoda**

5070 Frick, Hauptstrasse 69, Telefon 062 471 38 32
www.expert-venhoda.ch

Wolken und Wind – Teil 2



Neben den vorwiegend im Sommer Wolken und Wind produzierenden, im Tagesverlauf entstehenden, lokalen Gewitterherden gibt es auch die Luftmassenänderungen: Man nennt sie auch Fronten. Die haben eine viel grössere Ausdehnung. Es ist deshalb auch zu erwarten, dass durch sie hervorgerufene Windeffekte länger anhaltend sind. Man unterscheidet Kaltfronten und Warmfronten, die recht unterschiedliche Charaktere haben. Aber beide produzieren Wolken und die sind sichtbar ...

Fronten sind in Wetterkarten und Satellitenbildern auch von Laien recht deutlich zu sehen. Meistens findet ihr Herannahen auch im Wetterbericht Erwähnung. Die zu erwartenden Böen und Winddreher sind aber kaum so exakt vorauszusagen, dass die Prognose für einen speziellen Kursschenkel von unseren kurzen Regatten von Nutzen sein könnte. Das einzige was helfen kann, ist das Wissen, wie sich der Wind im Vorfeld der Front, bei Durchgang und dahinter verhalten wird.

tenden Böen und Winddreher sind aber kaum so exakt vorauszusagen, dass die Prognose für einen speziellen Kursschenkel von unseren kurzen Regatten von Nutzen sein könnte. Das einzige was helfen kann, ist das Wissen, wie sich der Wind im Vorfeld der Front, bei Durchgang und dahinter verhalten wird.

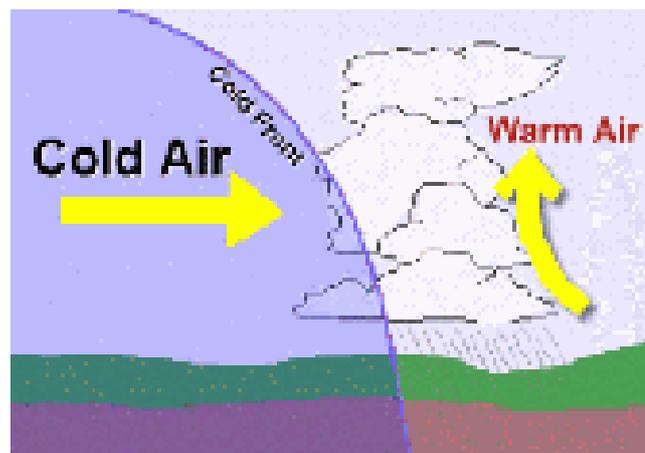


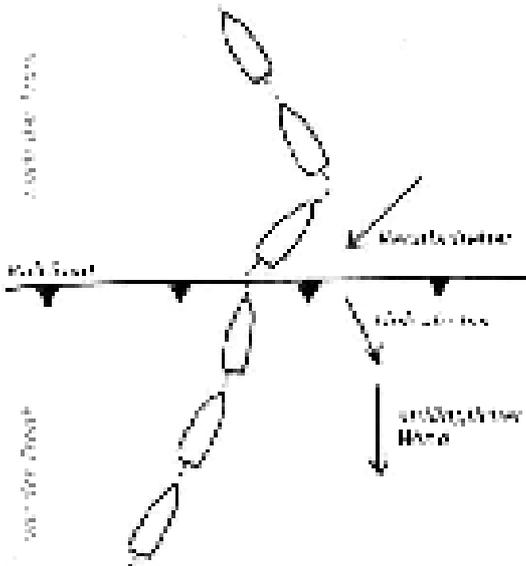
Aufziehende Fronten bringen, je nach ihrer Art, stetige oder abrupte Änderungen der Windrichtung mit sich.

im Beispiel: Winddreher bei Warmfront

Kaltfront:

Grenzfläche zwischen warmen und kalten Luftmassen, wenn kältere Luft die wärmere Luft am Boden verdrängt. Beim Durchzug einer Kaltfront dreht der Wind unter Auffrischen nach rechts (meist von SW auf NW), die Lufttemperatur sinkt plötzlich (Temperatursturz) und der Luftdruck beginnt zu steigen. Das Wetter nach Frontdurchgang: windig, kühl, häufig Regenschauer (das sog. "Rückseitenwetter"). Unmittelbar nach Durchzug einer Kaltfront ist es jedoch für einige Stunden wolkenlos infolge einer abwärts gerichteten Kompensationsbewegung in der Atmosphäre ("postfrontale Aufheiterung"; im Satellitenbild oft deutlich erkennbar).



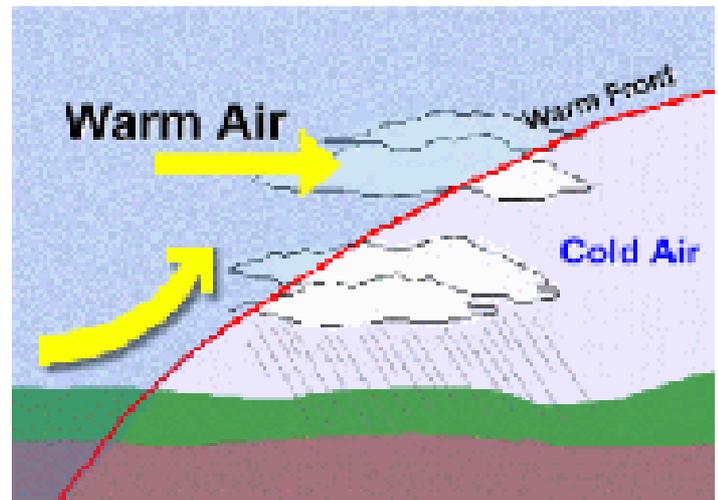


Eine Kaltfront zum Beispiel kündigt sich meist durch ein klar erkennbares, dunkles und breites Wolkenband an. Es kann auch ein Band von mehreren Cumuluswolken sein, die sich quer zum Wind angeordnet haben. Beim Nähern ist auf der Nordhalbkugel ein heftiger Rechtsdreher zu erwarten. Kurz vor dem Eintreffen der Front dreht der Wind zwar noch für kurze Zeit nach links. Der folgende Rechtsdreher ist mit einer plötzlichen Windzunahme verbunden. Strumböen sind häufig. Das genaue Timing, d.h. wann genau welcher Dreher eintrifft, ist sehr schwierig abzuschätzen. Aber zumindest ist man auf das, was kommen wird, etwas vorbereitet. Je grösser der Temperaturunterschied der beiden aufeinander treffenden Luftmassen ist, desto heftiger wird auch der Wind ausfallen.

Skizze: ideale Kaltfrontpassage

Warmfront:

Die schwach geneigte Grenzfläche, auf der, an der Vorderseite eines Tiefs, Warmluft auf die sich zurückziehende Kaltluft aufgleitet. Daher bildet sich vor der Warmfront ein mehrere hundert Kilometer breiter Wolkenschirm aus dem langanhaltende Niederschläge fallen. Der Warmfront folgt ein mehr oder minder ausgeprägter Sektor mit Warmluft und Aufheiterung, bevor die zum Tiefdrucksystem gehörende Kaltfront zum Wettersturz (Kaltlufteinbruch) führt.



Eine Warmfront ist, ganz im Gegensatz zur Kaltfront, ein recht diffuses Gebilde, unter dem es zu meist auch noch regnet. Der Wolkenaufzug ist genauso: Es beginnt mit Schleierwolken, die sich allmählich verdichten. Der Wind wird unter mässiger Zunahme langsam und stetig nach rechts drehen (Nordhalbkugel). Die Ankündigung erfolgt ebenfalls über eine kurzfristige Linksdrehung, die aber sehr schnell der weitaus bedeutenderen Rechtsdrehung weicht. Die Windstärke erreicht unmittelbar vor Frontdurchgang ihr Maximum und flaut mit dem einsetzenden Landregen ab.

Neuer Wind:

Wolken verraten, wenn man sie eingehend beobachtet, die Windrichtung – das wurde schon am Anfang erwähnt. Es kann vorkommen, dass du noch in Wind segelst, der in völlig unterschiedlicher Richtung bläst, als die Wolken ziehen. Vielleicht stehst du auch schon fast in der Flaute. Es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis der neue Wind, der die Wolken treibt, bei dir eintrifft. Also aufgepasst ... (Prinzip 2 aus Gazette 3-06 beachten!).

Nebel:



Am Meer kann das Heranziehen einer Nebelbank das Einsetzen der Seebrise ankündigen. In den meisten Fällen aber bedeutet Nebel eher stillstehende Luft. Also kein Wind! Ist ausserhalb des Nebels noch leichter Wind, wird dieser im Nebel absterben. Darum ist Nebel zu meiden, Bogen darum herum.

Im Internet finden sich viele Sites, die Wetterfronten erklären: z.B. SF Meteo mit Herr Bucheli und Freunde (<http://www.sfdrs.ch/sfmeteo/lexikon/index.html>)

Ruedi Moser



Besuchen Sie unseren neuen Onlineshop.

www.ycnautica.ch



YC Nautica-Sport Bern AG

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

www.ycnautica.ch

Mail: info@ycnautica.ch

Postadresse: Postfach

CH - 3000 Bern 25

Schweiz



**Fireball Weltmeister 2006
Erich & Ruedi Moser**





2 0 0 6



Aus vollen Rohren



Zu selten kommt er, wir hoffen ständig und freuen uns darauf – Starkwind! Dann ist er plötzlich da: wir turnen, kämpfen, baden. Damit die Ausfahrt zum grossen Spass wird, braucht's ein paar Anpassungen an Boot und Handling. Einige Tipps...

Das wichtigste Prinzip zum Anfang: Keep it flat! Auch schon gehört?! Zumindest im Training mit Andrew in Port Camargue. Ein aufrecht gefahrenes Boot ist der Schlüssel zu Speed und das ist bei Starkwind besonders wichtig, um sicher über den Kurs zu kommen. Leicht gesagt, aber wie schaffen wir's?

Segel:

Dampf ist im Überfluss vorhanden. Druck muss weg! Das Gross wird flach getrimmt. Unterliek- und Cunninghamstrecker sind fest angezogen, der Mast ist nach hinten geraked, die Wantenbolzen in den Püttingeisen wandern nach unten (Mastfall 680cm oder darunter). Dadurch biegt er sich ganz nett, was uns hilft, das Gross-Profil wirklich flach zu kriegen. Die natürliche Biegekurve (volle Riggspannung, ohne Cunningham und Baumniederholer) wird mit dem Mastkontroller fixiert. An dieser Stelle muss es eine mal am Trockenen angebrachte Marke haben, denn auf dem Wasser weisst du nicht mehr, was die natürliche Biegung ist! Das Rigg rattert und schüttelt dann wie wild. Der Baumniederholer ist das Gaspedal. Zu wenig und du kommst nicht an gegen den Wind, zuviel und du wirst abgeworfen. Mit der Schot kontrolliert man den Ausstellwinkel. Idealerweise ist der Baum immer in Bewegung, das Baumende pendelt von leicht innerhalb bis raus zur Deckskante. Das gibt vollen Schub und Böen lassen sich leichter abfedern. Ist der Baumniederholerzug ok, fällt das Grosstuch bei den stärkeren Böen gleichmässig über die volle Länge des Vorlieks ein. Flattert es nur oben, ist



Stimmt der Grundtrimm, lässt sich das Boot gut aufrecht halten...

zuwenig Zug drauf. Bockt das Schiff wie ein störrischer Esel, ist er zu fest angezogen. Die Fock muss natürlich auch zu diesem Arrangement passen. Absolut wichtig ist die Düse zwischen den beiden Segeln. Sie muss weiter offen sein als bei Säuselwind: Fockholepunkte raus, schrittweise, deutlich. Der Schotwinkel darf auch etwas flacher sein (passiert schon durchs Raken des Mastes!). Die Fock darf aber nicht den ganzen Bauch verlieren, wenn man die Schot dicht holt, sonst fehlt Vortrieb und es wird schwierig zum Steuern. Die Kontrolle des Twistes geschieht über die angebrachten Strömungsfäden. Der oberste darf schon etwas mehr liften als seine Kumpels weiter unten (kleiner Tipp: ab und zu die Fäden imprägnieren, dass sie weniger kleben). In den stärksten Böen wird die Fock beim Eintreffen simultan mit dem Gross leicht geöffnet. So beschleunigt der Fireball, statt dass der Bug ins Wasser gedrückt wird und stecken bleibt, was unweigerlich zu Krängung führt. Der Fockcunningham ist so stark gezogen, dass es am Vorliek keine Querfalten mehr gibt.

Riggspannung:

Die Spannung auf Fockdraht (normal ~180kg) und Wanten muss möglichst lange satt bleiben. Gering-füliges Lösen der Spannung kann beim Depowern helfen. Die Wanten bambeln aber nie lose! Das Fockvorliek darf keinen Durchhang kriegen.

(Genauere Trimmdaten sind übrigens auf www.fireball.ch unter *Fireball* und dort unter *Trimm* zu finden.)

Schwert:

Der Stolperstein unter dem Boot kann zum Glück auch den Verhältnissen angepasst werden: Das ganze Rigg hat den Druckpunkt weiter hinten. Der Rumpf gleitet, der Bug ragt aus dem Wasser, auch dieser Druckpunkt wandert nach hinten. Da ist es nur logisch, dass der Druckpunkt der Schwert- und Ruderfläche auch nach hinten muss, damit alles wieder ins Gleichgewicht kommt. Das mit dem Gleichgewicht ist der ganze Zauber, um den Fireball zum Galoppieren zu bringen! Stimmt es, ist das Fräsen ein wahrer Genuss! Stimmt es nicht, sitzt man auf einem störrischen Bock. Das Schwert gehört zwischen einem Viertel und halb hochgeholt, je nachdem, wie viele Pfunde am Draht hängen.

Alles im Gleichgewicht: Die Düse ist gut geöffnet, Gross- und Fockachterliek parallel. Das Boot galoppiert!



So wird sich das Boot gut auf ebenem Kiel halten lassen. Bis etwas über 30 Knoten (um 7 Bft.) sollte das machbar sein. Fühlt sich der ganze Starkwindgrundtrimm erst mal etwa richtig an, können die einzelnen Trimmelemente noch angepasst werden: Feintrimm von Baumniederholer, Mastkontroller und Fockholepunkten.

Ballert's wirklich wie der Teufel, darf die Toplatte des Grosssegels auch falsch herum gebogen sein. Das stabilisiert. Das Gross sollte nicht permanent ganz killen, das bremst zu stark. Lieber etwas Fock und Baumniederholer fieren ... dann geht wieder die Post ab. Je schneller es fährt, desto geringer ist die Gefahr zu kentern!

Pinne:

Es ist sehr ungemütlich, wenn sich die Pinnenverlängerung überraschend beim Gummigelenk von der Pinne löst. Vermeiden lässt sich's, wenn man das Beschlag mit Tape oder Gummiseil vorgängig sichert. Die ausziehbaren Pinnenverlängerungen können auch zu ungewollten Kurven führen. Dann nämlich, wenn man sich angewöhnt, am Endstück zu halten! Schnell ist dieses gedreht, der Klemmmechanismus gelöst, das Teil ausgefahren. Also nur am Griff halten, nicht an der Kugel!

Kleidung:

Neben etwas Mut braucht's noch festen Stand. Gute Kleidung ist dabei nicht zu unterschätzen. Ist man wasserscheu oder neigt schnell zum Frieren, ist ein komfortabler Trockenanzug angesagt. Die Psyche friert nämlich mit! Manche mögen auch Mützen. Wenn sie einem aber lieb ist, angebunden – sonst droht Verlust. Das gilt auch für Brillen, seien sie gegen die Sonne oder gegen Spritzwasser

Aus vollen Rohren

(einige schwören drauf). Schuhe haben mit Vorteil aquaplaningsichere Sohlen (Politur gehört übrigens nicht aufs Seitendeck!). Handschuhe mit lediglich an Daumen und Zeigfinger entfernten Kuppen vermeiden Blutzoll in hektischen Zeiten. Die eng anliegende Schwimmweste sollte eine Selbstverständlichkeit sein.

So, jetzt zur Sicherheit noch das Tape an den Klappen der Lenzrohre durch den Achtertank entfernen – das eingelassene Badwasser fliesst so tausendmal schneller ab – und rein ins Vergnügen!

Crew:

Die wichtigste Devise: Unbedingt auf dem Boot bleiben! Ein entscheidender Faktor dabei: Fitness (dazu irgendwo mehr in diesem Heft!). Ohne geht's nicht lange gut.



Koordiniertes Steuern mit konstantem Schottrimm trägt sehr viel zur Ruhe im Boot bei. Gibt es Unruhe wird's schwierig mit dem Gleichgewicht, für beide! Mann oder Frau über Bord gehört zu den häufigeren Kenter-ursachen...

Oben ohne nach Frau über Bord im Training Port Camargue 2006!

Zuerst einmal muss die Steuerperson eine gute und sichere Ausreitposition finden. Das hängt in grossem Mass mit der Einstellung der Ausreitgurte zusammen. Raus und rein muss ohne Probleme gehen, der Pinnenausleger darf nie in die Quere kommen. Wellen, die gegen Oberkörper und Kopf schlagen oder unter dem Po durchwaschen,

dürfen einen nicht aus dem Gleichgewicht werfen! Stehen im Boot sollte vermieden werden (schlechte Angewohnheit beim Spisetzen!). Das Belegen der Grossschot und vor allem das Lösen aus der Klemme muss ganz leicht gelingen! Allenfalls ist die Höhe der Klemme anzupassen. Sonst ist man schnell bis über beide Ohren im Wasser!



*Immer
atmen*

und im Gleichgewicht bleiben! Wellen und Gischt entwickeln grosse Kräfte!

Wenn der oder die Hintere mal sattelfest ist, steht sich's am Draht einiges leichter. Je tiefer hängend, desto effektiver ist das Moment des Vorschoters. Die Höhe wird ständig der Wellenhöhe angepasst. Anschlagen an Wellen ist sehr gefährlich und bremst. Kompromiss ist gefragt. Je näher die Füße zusammen sind, desto besser können sie als Gelenk zwischen den Bewegungen des Bootes und dem Vorschoter agieren. Gerät man trotzdem aus dem Gleichgewicht, kann man sich mit einem Ausfallschritt retten.



Soviel Akrobatik ist nicht immer gefordert, gute Standfestigkeit aber verhindert manchen Abflug!

Um den Bug möglichst zu entlasten ist die Standposition etwa auf Duchthöhe oder noch etwas dahinter. Dabei trotzdem versuchen, sich möglichst zu strecken und locker zu bleiben. Um den Druck auf die Füße zu erhöhen, kann man Zug auf die Fockschot geben. An die Füße klatschende Wellen können einen von den Latschen hauen. Dabei kann auch mal der Griff an die Schwimmweste am Steuer bitternotigen Halt bieten. Wer die Wellen im Blick behält, ist besser davor gefeit und kann seine Höhe entsprechend anpassen.

Gute Stabilisierung: Füße eng zusammen, Druck auf den Füßen durch Zug auf der Fockschot, Vor-



derfuss angewinkelt, Blick auf kommende Wellen.

Wellen:

Mit Starkwind sind auch Wellen verbunden, die die Fahrt nach Luv mehr oder weniger ruppig machen. Neben dem Steuern ist die Position der Crew entscheidend, wie leicht der Rumpf durch die Wellen geht. Gewichtsverlagerungen nach hinten können bei den grössten Bergen nötig werden: Der Vorschoter wandert auf der Scheuerleiste vor und zurück, die Steuerperson arbeitet mit dem Oberkörper. Idealerweise soll der Bug grad knapp über die Kämme steigen. Belastet man das Heck zu stark, ragt der Bug zu hoch aus dem Wasser und hindert die schnelle Fahrt. Taucht der Bug zu oft direkt in die Welle, transportiert man zuviel Wasser...

Crew-Gewicht konzentriert, der Bug steigt leicht über die Kämme.



Kleine Unachtsamkeit: von einer Böe überrascht!

Je weniger Rodeo, desto länger bleibt man auf dem Gaul. Oft passieren die Malheurs in der Nähe der Bojen, wo mehr Verkehr herrscht und der Fokus schon auf den kommenden Schenkel gerichtet ist. Häufige Fehler sind: Abfallen mit zu dichtem Baumniederholer und zu dichter Fock hinter einem anderen Boot durch oder Umblasen in starker Böe, weil nicht schnell genug gefiert wird. Kleine Konzentrationsmängel führen zum Fiasko, selbst kleine Fehler lassen sich eben nicht so leicht korrigieren.

Wenden:



Ruppiger Wellengang und starke Böen erfordern gute Koordination zwischen den beiden Segeln. Manchmal ist es nötig, sie gleichzeitig zu fieren, um ein Kentern zu vermeiden...

Dass Wendemanöver 100 Prozent klappen müssen, ist wohl kein Geheimnis. Ein klarer Ablauf mit präzisen Kommandos erhöht die Chance, ohne Probleme auf den anderen Bug zu kommen. Immer mit viel Fahrt durch den Wind! Man sucht sich am besten ein ruhigeres Plätzchen mit den kleinsten Wellen dafür aus. Gross und Fock gehören rechtzeitig aus den Klemmen. Auf dem neuen Bug dosiert wieder dichtnehmen, so dass nie grosse Schräglage entsteht.

Mit gutem gegenseitigem Vertrauen schwingt sich der Vorschoter direkt, nur an der Hand hän-



Ab ins Trapez nur an der Hand hängend. Sich einhaken kann man später!



Die backgesetzte Fock und die Rollbewegung unterstützen die Drehung in den Wellen.

gend, wieder raus. Das bringt schnell wieder Speed und dadurch zusätzliche Stabilität. Während dem Manöver möglichst jede Hektik vermeiden: Dezent und mit den Wellen koordiniert Ruder legen (Die Welle hoch anluven, auf dem Kamm durch den Wind, abfallen ins Tal.). Wie bei weniger Wind unterstützen weiterhin eine Rollbewegung des Rumpfes und eine leicht backgesetzte Fock die Drehung. Nie die Fock einfach flattern lassen! Das bremst enorm.

Spi:

Ist die Luvboje in der Nähe, beginnt die Vorbereitung auf den kommenden Schenkel: Vorbereitung ist alles! Das gilt schon bei wenig Wind und ist bei Sausefahrt das A und O. Sonst droht das schnelle Bad. Fürs Abfallen den Baumniederholer schon etwas lösen – aber nicht so stark, dass der Vorschoter am Draht grad getaucht wird! Hier ist gute Kommunikation gefragt. Laut und deutlich. Sicherheitshalber bleibt der Spi auf der Kreuz bis am Schluss noch ganz im Sack. Das Schothorn wird nicht wie bei weniger Wind durch das Setzen des Barbers aus dem Sack gerissen. Die Gefahr, dass der ganze Spi dadurch ins Wasser gewaschen wird, ist zu gross! Beim Mastkontroller muss unbedingt der Hochholer belegt werden. (Der Spibaum hat die Tendenz, den Mast nach hinten zu biegen. Das will man auf keinen Fall!) Die Entscheidung ob mit oder ohne Spi weitergefahren wird, muss vor der Bojenrundung gefällt sein.



Zu wenig Baumniederholer und unentschlossen!

Das Boot ist langsam und instabil.

Generell kann gesagt werden: Der Fireball fährt unter Spi stabiler als ohne – wenn er mal gesetzt

ist! Als Entscheidungsgrundlage macht man vor dem Start einen Raumschlag, setzt den Spi und prüft, welche Höhe zu schaffen ist. Geht's mit Spi, muss er ohne zögern hoch. Dazu stark abfallen, Barber setzen, Spi hoch (Achtung, dass Tuch ist schwer, da viel Wasser drin ist!). Möglichst nur kurz stehen zum Hochziehen, nachher wieder sitzen und für Stabilität sorgen. Gleichzeitig den Spibaum einpicken, bevor angeluvt wird. Die Steuerperson schnappt sich möglichst schnell die Spischot und füllt den Spi.



Schlecht fürs Gleichgewicht: Stehen im Schiff

Möglichst nur kurz stehen zum Hochziehen, nachher wieder sitzen und für Stabilität sorgen. Gleichzeitig den Spibaum einpicken, bevor angeluvt wird. Die Steuerperson schnappt sich möglichst schnell die Spischot und füllt den Spi.

Aufgepasst bei garstigen Wellen: Braucht der Voschoter länger beim Einhängen des Spibaums, besteht die Gefahr einer U-Bootfahrt, wenn sich der Bug in eine Welle bohrt. Ein Blick gehört immer auf den Bug. Droht der Nosedive, muss die Arbeit sofort unterbrochen und das Gewicht hinter die Ducht verlagert werden! Die Steuerperson sitzt sowieso schon zuhinterst im Cockpit. Besser zweimal am Spibaum fummeln, als einmal Füße baden! -

Nach der Schotübergabe hängt der Vorschoter das Trapez ein. Erst jetzt ist man bereit zum gefahrlosen Anluven. Sofort den Rhythmus der Wellen suchen! Allzu heftige Ruderbewegungen sind zu vermeiden, da dies den Vorschoter leicht aus dem Gleichgewicht bringen kann. Raumschots darf der Fireball auf der Kante gefahren werden. Er fährt so wie auf Schienen und die Gefahr, dass der Vorschoter an einer Welle anhängt, ist viel kleiner.

Der Spibaum ist raumschots eine gute Handbreite vom Vorstag entfernt, damit mehr Vortrieb als Krängung entsteht. Ausserdem besteht beim Berühren des Vorstages die Gefahr, dass der Baum dort bricht.

Bei der hohen Geschwindigkeit droht, dass die Füße des Vorschoters regelrecht weg-gewaschen werden. Um das zu verhindern, kann die Steuerperson auf dessen hinteren Fuss sitzen. Sie sollte auch darauf gefasst sein, dass sich der Vorschoter mal an ihr abstützt. Also unbedingt sicher sitzen und sich nicht ins Boot drücken lassen.



Um das zu verhindern, kann die Steuerperson auf dessen hinteren Fuss sitzen. Sie sollte auch darauf gefasst sein, dass sich der Vorschoter mal an ihr abstützt. Also unbedingt sicher sitzen und sich nicht ins Boot drücken lassen.

Vor dem Spi-Setzen nichts überstürzen! Zuerst sauber vorbereiten und in unkritische Wellensituation fahren. Erst dann Manöver schnell und sicher ausführen.

Ist der Ritt haarig, fährt man den Gross-Cunningham angezogen und die Fock nur so geschotet, dass sie nicht flattert. Das lässt einem genügend Spielraum im Kurs: Abfallen und

Anluven ist so ohne Segelkorrektur problemlos möglich. Ist die Fock zu dicht, wird der Bug zu tief ins Wasser gedrückt und man fällt! Sicht kann für die Steuerperson zum Problem werden, die Gischt knallt häufig direkt ins Gesicht. Dagegen ist nicht viel zu machen. Einige tragen spezielle Antispritzbrillen (z.B. Adidas). Der Vorschoter kann zumindest das Böen-spotting übernehmen und deren Eintreffen möglichst präzise ansagen (am besten in verbleibenden Sekunden). Es gibt dann für beide weniger Überraschungen.

Halse:

Irgendwann kommt die Stunde der Wahrheit: Die Halse! Herz und Zuversicht braucht's! Ist nichts für Zögerer! Am besten geht's mit Vollspeer. D.h. durch den Wind, wenn es eine Welle runter geht. Dann ist die Last auf den Segeln am kleinsten. Am problemlosesten funktioniert's, wenn der Spi ständig stehen bleibt: Das Schiff kommt nicht ins Rollen, das Umhängen des Spibaums wird nicht durch das Flattern des Segels behindert. Dazu müssen beide Spisshot-Barber angezogen sein und die Schoten nicht losgelassen.



Beherzt mit Speed durch die Halse. Der Spi steht. Der Spibaum kann noch warten...

Der Zeitpunkt der Halse ist absolut entscheidend für das Gelingen. Wird der Bug grad durch eine Welle angehoben, kann sie nicht gut gehen! Der Druck im Gross wird ansteigen und lässt sich nicht schiften, der Rumpf will zuerst dem Ruder nicht gehorchen und dreht nachher sprunghaft. Das Bad ist fast unvermeidlich.



**Schlechter Zeitpunkt für die Halse!
Gut nur, wenn's die Welle runtergeht...**



...sonst droht eine Pirouette mit Vollbad!

Vorwind:

Vorwindfahren gehört bei groben Wellen zu den grösseren Herausforderungen. Es drohen ständig U-Bootfahrten. Damit das nicht so leicht passiert, muss von beiden stark mit Gewichtsverlagerung gearbeitet werden. Auch der Vorschoter sitzt ständig im hinteren Teil des Cockpits. Den grössten Wellenberg vor einem muss mit Abfallen oder Anluven ausgewichen werden. Durch schnelles Überschoten des Spis kann im Notfall vorübergehend das Tempo etwas gebremst werden. Die Krängung des Bootes wird relativ zur Wasseroberfläche beurteilt: Fährt man quer auf einem Wellenhang, fühlt sich das strub an, obwohl nur die Wasserfläche stark geneigt ist und nicht etwa das Boot krängt. Also keine unmittelbare Kentergefahr! Das

Schwert sollte in solchen Bedingungen zur Sicherheit nur halb hochgenommen werden. Das gibt bessere Traktion und verhindert überraschendes Wegrollen des Rumpfes.



Beide verlagern ihr Gewicht bei Gefahr weit nach hinten!

Im Fireball kommt man ab etwa 4 Bft. und entsprechender Welle mit Vorwind-Kreuzen und Vorschoter im Trapez schneller nach Lee als konventionell platt vor dem Wind. (Etwas anluven bis Vollgas, Vorschoter im Trapez. Unter Ausnutzung der Wellen immer wieder ohne Geschwindigkeitsverlust möglichst tief fahren). Die viel schnellere Fahrt wiegt den Umweg mehr als auf! Ein weiterer Vorteil: Man ist deutlich sicherer unterwegs. Nosedives kommen kaum vor, Gefährliches Rollen fällt weg. Und es macht erst noch viel mehr Spass! Die Schwierigkeiten: Die Anliegeline richtig zu erwischen, also den richtigen Zeitpunkt der Halse, braucht ein gutes Auge. Und eben die Halse, die muss sitzen.

Egal, wie der Vorwind-Kurs absolviert wird, am schlimmsten sind die Situationen, wo man sich einfach treiben lässt, unentschlossen: Beide müssen eine klare Sitzposition im Boot haben, länger überplatt zu fahren endet meist mit Bad, eine Patenthalse oder eine zögerlich angesetzte und abgebrochene Halse auch!



Kentern:

Wer mit Spi umfällt, schwimmt länger! Bei viel Wind und Wellen kentert das Boot schnell durch. Das auf die Seite Drehen des Rumpfes gelingt nur zu zweit auf dem Schwert rasch genug. Auf der Seite liegend muss der Spi unbedingt sofort in den Spisack geborgen werden, sonst treibt er unkontrolliert und wickelt sich um Vorstag oder Salinge. Sehr ungemütlich! Ein Aufstellen mit ist nicht ratsam und oft schlicht unmöglich. Es besteht zudem die Gefahr, dass die Spibaumendbeschläge dabei brechen.

zeigt schnell nach Luv!

Der Mast

Bei Wellen und Wind zeigt der Mast immer schnell nach Luv. Da ist nichts zu machen! Das erfordert spezielle Aufrichtetechniken. Sobald das Segel aus dem Wasser gehoben wird, fasst der Wind darunter, das Schiff schnell mit Schwung hoch und kentert sofort nach Lee. Verhindern lässt sich das, wenn eine Person sich im Wasser liegend in die Ausreitgurten einhängt und den Schwung so bremst. Die andere Person steigt vom Schwert ins Cockpit, sobald sich das Segel vom Wasser löst und klettert behende weiter auf die andere Seite. So sollte das Boot stehen bleiben. Eine andere Technik: Der Vorschoter ist zwischen Mast und Fock, fasst den Trapezgriff und lässt sich zum Bremsen so aus dem Wasser hieven. Am besten versucht man zum Ausprobieren verschiedene Methoden. Die schwerere Person ist dabei mit Vorteil auf dem Schwert. Eine Kentierung kostet in jedem Fall sehr viel Kraft und nicht selten entsteht Materialschaden!

Eine besondere Gefahr sind die geöffneten Lenzklappen. Sie sind messerscharf! Am besten drückt man sie zu, bevor man auf den Rumpf klettert.

Spibergen:

Kurz vor der Leetonne steht noch die kritische Phase des Spibergens an. U-Bootfahren ist wieder die grosse Gefahr. Lieber frühzeitig mit dem Bergen beginnen, als an der Boje mit dem Einpacken nicht fertig zu sein. Zuerst wird der Spibaum entfernt und sicher verstaut. Die Steuerperson führt in dieser Zeit den Spi, so dass er nicht einfällt. Der Vorschoter steht dazu möglichst kurz vorne im Boot. In der nächsten Phase packt der Vorschoter das Luvschothorn des Spis und zieht es nach hinten ins Cockpit. Erst jetzt wird das Spifall gelöst. Der Vorschoter setzt sich auf die Ducht, um das Vorschiff zu entlasten. Gleichzeitig zieht er den ganzen Spi in den Schoss und ballt ihn zu einem kleinen Päcklein. Mit einer kurzen Bewegung stopft er dieses als Ganzes in den Spisack, immer darauf bedacht, wieder nicht lange im Vorschiff zu stehen. So bleibt der Bug hoffentlich immer über Wasser.

Noch eine Runde ...?

Üben, üben, üben!

Starkwindsegeln lernt man nicht im Trockenen! Will man es lernen, gibt's nichts anderes, als raus zu gehen, wenn's in den Wanten pfeift. Am sichersten übt man anfänglich in begleiteten Trainings. Dann ist ein Motorboot in der Nähe, das im Notfall Hilfe geben kann. Häufig fühlt sich der Wind an Land stärker an, als dass er auf dem Wasser wirklich ist. Schlagende Segel und heulende Wanten verbreiten eine ungemütliche Stimmung. Gehört man nicht zu den Mutigsten, richtet man am besten geschwind das Schiff, zieht sich weg von den Booten um, hisst schnell die Segel und fährt sofort raus. Auch 30 Knoten Wind sind zu meistern!

Nur Mut ...



Ruedi Moser

Coupe des amis –23./24. September 2006 in Bevaix am Neuenburgersee



Bei unserem Eintreffen am Neuenburgersee wurden wir von einer schon fast mediterranen Stimmung, eingebettet in die Weinberge an einem schönen Spätsommertag empfangen. Im Hafen von Bevaix, gefunden nach einer mässig langen Irrfahrt trotz GPS..., standen schon 21 Fireballs in voller Montur bereit. 21? Richtig 12147 war (wie schon öfter) noch nicht ganz soweit und froh,

dass der Wind noch etwas auf sich warten liess!

Gerade als sowohl Crew wie auch unser bestes Möbelstück bereit waren, wurden wir dank einer leicht aufkommenden Brise auf das Wasser geschickt. Dank den milden Temperaturen konnte man sich in den Shorty stürzen.

Also 22 Fireballs machten sich durch den Hafen auf den Weg Richtung See. Dort wurde dann auch der erste Lauf tatsächlich gestartet, musste aber wegen abflauendem "Wind" abgekürzt werden, was natürlich Anlass zu Diskussionen gab. Es gab auf dem Wasser neben klebenden und hängenden Spis auch sonst noch allerlei Interessantes zu sehen und zu hören, wie z.B. der Austausch der Vorschoter auf Fione, Pic-nic der Crews und aus (fast) jedem Boot erfrischende Kommentare über die Windverhältnisse.

Am Abend wurden wir vom Club Nautique de Bevaix mit einem tollen Apéro und einem herbstlichen Festmahl überrascht. Un grand merci! Das hebt die Stimmung sofort und lässt viele den fehlenden Wind vergessen. Es geht doch nichts über ein gemütliches Zusammensitzen in der Fireball-Familie. Besonders gefreut hat auch das zahlreiche Erscheinen von Fireballs aus der Westschweiz. Das lässt doch wünschen, dass mehr Regatten in der Westschweiz ausgetragen werden.

Am Sonntag standen alle wieder um 9 Uhr bereit und wurden vom Wettfahrtsleiter auf Deutsch begrüsst, so dass auch die Ostschweizer den Tagesplan 1 zu 1 mitbekamen. Zuerst konnte man sich aber einen zweiten Morgenkaffee gönnen, da auch am 2. Regattatag der Wind spärlich wehte. So konnte allerlei Fachwissen ausgetauscht werden. Insbesondere war es eine ideale Gelegenheit für Interessenten eines neuen Schiffes oder solchen mit Aenderungswünsche sich Frederic Duvoisin vorzuknöpfen....

Es wurden schliesslich noch 2 Läufe gestartet, wobei der letzte abgeschossen wurde. Dies mischte die Rangliste etwas ducheinander!

Gewonnen wurde die Regatta vom Geburtstagskind Christine Haerdi und ihrem Mann Urs. Dicht auf deren Fersen natürlich Erich und Ruedi Moser und als Dritte Hansueli Bacher und Mirjam Hollenwäger. Den drei Ersten und allen TeilnehmerInnen herzliche Gratulation!

Nach der Rangverkündigung reiste der Ostschweizer teil der Fireballs ziemlich zügig ab - schliesslich lag auch noch ein weiter Weg gespickt mit einigen Staus vor ihnen. Schön, dass mehrere Teams auch aus der äussersten Ecke der Schweiz, Davos, angereist sind. Andere liessen das gemütliche Wochenende bei einem "Monaco" in der Hafenkneipe ausklingen und nahmen dann die (etwas kürzere) Heimreise in Angriff.

Nochmals vielen Dank den Organisatoren, notabene nicht Fireball-Segler, respektive ehemalige Fireballer, et à bientôt! Nächstes Jahr hoffentlich bei Bise oder einem rechten Westwind!

Christine, 12147

Bevaix 23./24.9.2006

Rang	Boot	Team	Club	R1	R2	Total
1	SUI 14859	Härdis-Landerer Christine, Härdis-Landerer Urs	DSSC	2	4	6
2	SUI 14799	Moser Ruedi, Moser Erich	SCoW	1	9	10
3	SUI 14149	Bacher Hansueli, Hollenwäger Mirjam	SCWe	5	7	12
4	SUI 14739	Ganz Theo, Schaub Lukas	YCB	6	6	12
5	SUI 14863	Duvoisin Fred, Buchkalter Yann	GCNA	11	3	14
6	SUI 14419	Schwerzmann Romy, Helbling Ivo	SCoZ	3	12	15
7	SUI 14802	Giovanoli Gian, Giovanoli Susanne	DSSC	7	8	15
8	SUI 12152	Düscher Urs, Düscher Monika	DSSC	4	15	19
9	SUI 14594	Erne Mianne, Hofmann Claudia	SCH	9	11	20
10	SUI 14491	Louis Pierre, Louis Aurèle	BdT	12	10	22
11	SUI 14897	Venhoda Kurt, Zaugg Sonia	SCoW	DNF	1	24
12	SUI 14495	Baumgartner Schärer Regula, Schärer Stefan	SCM	OCS	2	25
13	SUI 12147	Mueller Dominik, Mebes Christine	YCB	8	17	25
14	SUI 14726	Liechti Kurt, Ernst Gabriela	SCH	DNF	5	28
15	SUI 14604	Robert Simone, Scheidegger Katja	YCB	10	18	28
16	SUI 14293	Hausammann Christof, Käser Samuel	SCH	14	14	28
17	SUI 14540	Schlötzer Joachim, Streuly Evelyne	RVS	13	16	29
18	SUI 6207	Guidoux Vincent, Eggimann Aude	CVG	15	19	34
19	SUI 14921	Suter Brunner Maja, Schluchter François	YCB	OCS	13	36
20	SUI 10245	Diener Hans-Peter, Bärswil Helena		17	21	38
21	SUI 7532	Tinembart Jean-Marie, Vuillemin Arnaud	CNB	18	20	38
22	SUI 14147	Gallbraith Sofia, Krstulovic Nila-Pia	YCB	16	DNS	39



Micro Compass

Le choix des champions...

Votre spécialiste *Fireball* de l'opti au 49er...

- ◆ Vêtements : Magic Marine
Dry Fashion
Zhik
- ◆ Voiles : Pinnell & bax Sails
Speed Sails
Rush Sails, ...
- ◆ Gréements: Superspars
Proctor
- ◆ Bâches, chariots, remorques..
- ◆ Accastillage (Ronstan, Harken, Holt)
- ◆ Demandez notre catalogue

Duvoisin nautique, 2013 Colombier, 032 841 10 66
www.duvoisinnautique.ch

Regattawochenende in Romanshorn/Bodensee 7. + 8. Oktober 2006



“Neulinge schreiben bei uns immer den Bericht für die Gazette.” Mit diesen Worten wurden wir aus Romanshorn verabschiedet. Also gut, wir wollen es mal versuchen.

Ein kleiner Rückblick: Vor einem Jahr stehen wir, Ingo und Kerstin, an einem wunderschönen Herbstwochenende am Bodensee, schauen auf die Berge, das Wasser und die vielen Segelboote in Richtung Romanshorn. Segeln lernen und eine kleine eigene Holzjolle, das wär's. Gesagt, getan; die Segeltheorie war schnell absolviert, dann die Anzeige an der Pinnwand des Real – Supermarkts: Fireball – Segeljolle mit super Trailer zum Winterpreis. Fireball?... Nie gehört. Aber gut, ist aus Holz und segelfertig. Risse flicken, Antifouling und Decksfarbe abbeizen, neuer Lack und schon kann's losgehen.... dachten wir. Was folgte waren 350 Stunden Arbeit für uns und unseren Rotationsschleifer, ein Grillzelt wurde zur Werft, Backsteine zur Furnierpresse, und häufig kam der Gedanke aufzugeben. Aber eine Woche vor dem geplanten Segel – Lern - Urlaub war der Rohbau fertig. Was nun mit der Kiste sinniger und unsinniger Beschläge? Zum ersten mal bekamen wir Kontakt mit Swiss Fireball. Zuerst mit Roger über ewiglange Hilfs – Emails und dann kam Jörg eigens aus Schorndorf angereist, um uns in vier Stunden einen Fireball – Holzrumpf mit Beschlägen für Groß und Fock zu bestücken. Im Urlaub, nach einer Woche Segelunterricht, waren wir bereit zur Jungfernfahrt raus auf die Ostsee. Keine fünf Minuten hat es gedauert und alle Mühe war vergessen. Nach dem Urlaub vier-mal Flautensegeln auf dem Bodensee mit der Hoffnung und Vorfreude auf dieses Wochenende: Wind und viele nette Leute mit vielen guten Tipps, die richtig gut segeln können und niemand der vor “Akka” stehen bleibt und sagt: “Was ist das denn?”.

Unsere Erwartungen wurden absolut übertroffen! Schon Tage vorher war alles gepackt und vorbereitet. Mit einiger Verzögerung trafen wir in Romanshorn ein - unterwegs musste noch die Sabotage am Anhängerkabel geflickt werden. Schnell war ein Platz für unser Boot gefunden und wir konnten in die Bugkoje von Michael's und Melanie's Yacht kriechen.

Samstag früh dann das böse Erwachen. Regen wie Bindfäden, die Starkwind – Warnfeuer blitzen auf, es ist kalt. Was tun wir hier eigentlich? Aber da trudeln schon die ersten Autos mit den Fireballs im Schlepp ein und wir bereiten uns vor. Jörg kommt mit der Nachricht “Sturmwarnung für den Bodensee im deutschen Rundfunk”, wieder Skepsis. Die Anmeldung - einiges Gestammel unsererseits vor Aufregung, wie heißen wir noch gleich? Die Steuermannbesprechung – Schwizer-dütsch und nix verstanden. “Noch Fragen? Nein? Dann viel Spaß und Erfolg!” Plötzlich finden wir uns in unseren Neoprenanzügen wieder, und ein “So, geht ihr auch raus? Guuuut!” geben uns Mut und unserer alten “Akka” den letzten Schubs ins Wasser. Was dann folgt werden wir immer in Erinnerung behalten. Ein Kampf mit Wind,



Wellen und Wasser; das Boot das erste mal in Gleitfahrt, Ingo im Trapezharken auf der Schwertkastenkeule stehend (zu mehr fehlte noch der Mut), die spritzende Gischt ... das Rauschen und das Ziel, immer hinter den anderen Booten mit dem roten Punkt im Segel her. Schnell ist das Startgebiet erreicht. Es herrscht ein Getümmel aus Booten. Erste Wende – geklappt. Die Wellen sind für uns kurz und steil, der Wind böig und bei 4 - 5 Bft.; wie viel kann man einem alten Holzboot zumuten? Dann die ersten Schüsse. Aha, die H-Boote starten



und die Fireballs sammeln sich an der Startlinie (Wo ist die überhaupt genau). Wir wollen nicht in die Quere kommen und halten uns weit hinter der Startlinie, dann der Schuss und es geht los. Erst etwa vier Minuten später überqueren wir die Linie, vom Rennen bekommen wir nichts mit, müssen erst mal die Luvmarke suchen. Am Ende der 2. Vorwindstrecke ist der 150% Zeitaufschlag rum, wir geben auf und fahren zurück an Land. Erst später hören wir, dass Kentern keine Schande gewesen wäre, und wir nicht das einzige Boot ohne Spinnaker waren. Die erste Wettfahrt dieses Tages gewannen Moser/Moser vor Lederer/Schäfer und Nolle/Leemann. Der Wind blieb, die Sieger auch. In der zweiten Wettfahrt belegten Huber/Mauchle und Lederer/Schäfer die Plätze zwei und drei, in der dritten fuhren Liechti/Ernst auf den zweiten und Lederer/Schäfer auf den dritten Rang. An Land hatten wir derweil beschlossen, dass es langweilig ist, nur rumzustehen und auf die Regattierenden zu warten. Also kam "Akka" wieder ins Wasser um den Rückkehrenden nach hartem Kampf Geleit zu geben. Ohne den Druck einer Wettfahrt hatten wir einen wahnsinnigen Spaß. Für Ingo folgte dann noch das Highlight des Tages: In "Se sonbull and se faserbull" durfte er nochmals raus um mit Jörg als Steuermann Trapezsegeln zu lernen. Das Ergebnis waren leuchtende Augen und ein breites Grinsen für den Rest des Abends.

Nachdem alle Boote für die Nacht verpackt waren, wurde im Vereinslokal vom YCRo gespeist und die Spaghetti brachten alle müden Muskeln wieder in Schwung. Anlässlich des Geburtstags von Roger, nach eigenen Angaben "etwas runder als andere", wurde dann noch ein Kuchen- und Tortenbuffet aufgefahren. Mit der Erkenntnis, dass Fireball – Segeln jung hält und die geballte internationale Fireball – Kompetenz fest in Schweizer Hand ist, ging es ab in die Federn.

Der nächste Morgen machte einem Sonntag alle Ehre. Geweckt wurden wir vom Wind, jetzt etwa mit 3 Bfd. und einem wunderbaren Sonnenaufgang über den Bergen. Also raus aus dem Bett, für 9 Uhr war Auslaufen geplant, was in etwa auch eingehalten wurde. Mit dem Ziel, wenigstens eine Wettfahrt in der vorgegebenen Zeit zu beenden gingen wir etwas mutiger an den Start. Nach dem Startschuss folgten wieder Schüsse. Aha, allgemeiner Rückruf nach Frühstart und das ganze noch mal von vorn. Die erste Wettfahrt wurde von Nolle/Leemann als erste beendet. Es folgten Härdi-Landerer/Härdi und Moser/Moser. Auch wir kamen ins Ziel, mit Ingo diesmal richtig im Trapez. Schmetterlingssegeln hatte den fehlenden Spinnaker ersetzt. Ob auf dem Zielschiff oder auf unserem der Jubel größer war, lässt sich nicht sagen. Der Wind nahm nun kontinuierlich ab. Die zweite Wettfahrt wurde gestartet, wieder allgemeiner Rückruf – nicht zur Strafe, nur zur Übung – wieder alles noch mal. Als erster überquerten Schwerzmann/Helbig vor Lederer/Schäfer und Moser/Moser die Ziellinie. Der Wind flaute weiter ab, trotzdem wurde noch eine Wettfahrt gestartet, diesmal mit schwarzer Flagge, die ihre Wirkung nicht verfehlte. Der Start klappte auf Anhieb, aber das Ziel fand niemand, auch der Wind nicht mehr. Die Spinnaker hingen schon lange schlapp herunter, als die ersehnten drei Schüsse über die schon verkürzte Bahn erklangen. Vereinzelt hörte man Jubelschreie auf den weit verteilten Booten. Mit Schlepphilfe, Paddeln und vereinzelt sogar noch un-

ter Segel und Spinnaker in einer von Land her aufkommenden Biese ging es zurück in den Hafen. Bei herrlichstem Wetter wurde das Material wieder reisefertig verpackt und nach der Siegerehrung - Moser/Moser vor Lederer/Schäfer und Liechti/Ernst - hieß es Abschied nehmen. Für uns gab es noch wertvolle Tipps für den geplanten Umbau mit Heckschotführung und Spinnackerfunktion und Hilfestellungen bei der neuen Fock vom Weltmeister persönlich.

Ein Jahr nachdem alles anfang stehen, wir wieder bei wundervoller Herbststimmung am Bodensee und schauen Richtung Friedrichshafen. Für uns ist es ganz klar, die nächste Regatta fahren wir nicht erst in einem Jahr! Swiss Fireball – Ihr seid wirklich klasse, wie eure Boote – “fast, fun, friendly”!

Besonders bedanken möchten wir uns bei:

- Jörg Nolle und Roger Leemann für die vielen Stunden, die sie damit verbrachten, uns Neulingen zu helfen, auf jede noch so einfache Frage ausführlich zu antworten und uns mit gebrauchtem Material zu versorgen!
- Michael und Melanie Schäfer, die uns in Empfang nahmen und auf deren Schiff wir schlafen durften!
- Bei der Regattaleitung, die uns einen Gutschein “zuloste” mit dessen Hilfe wir uns einen neuen Großschotblock mit Ratschenrolle und winkelverstellbarer Klemme leisten können!
- Beim YCRo für die tolle und freundliche Organisation, die gute Verpflegung mit Weißwurst, Freibier und Abendessen.
- Bei Swiss Fireball für die tolle Homepage, das Forum und für die vielen lieben und aufmunternden persönlichen Worte an diesem für uns unvergesslichen Wochenende!



Ingo und Kerstin mit “Akka”, Fireball Nr. 5479

Romanshorn 7./8.10.2006									
Rang	Boot	Team	Club	R1	R2	R3	R4	R5	To-
1	SUI 14799	E. Moser / R. Moser	SCo	1	1	1	3	3	6
2	SUI 14658	M. Lederer / M. Schäfer	SVD	2	3	3	10	2	10
3	SUI 14726	K. Liechti / G. Ernst	SCH	4	5	2	4	10	15
4	SUI 14724	A. Huber / B. Mauchle	YC-	5	2	5	7	4	16
5	SUI 14921	M. Suter / F. Schluchter	YCB	dnf	4	4	5	5	18
6	GER 14508	J. Nolle / R. Leemann	SVD	3	7	10	1	9	20
7	SUI 14419	R. Schwerzmann / I. Helbling	SCoZ	7	6	9	9	1	23
8	SUI 14540	A. Schlötzer / E. Streuli	RVS/	6	9	6	11	8	29
9	SUI 14149	H. Bacher / M. Hollenwäger	SCW	10	dns	7	6	7	30
10	SUI 14594	M. Erne /P. Koebel	SCH	8	8	8	8	11	32
11	SUI 14859	C. Härdi / B. Härdi	DSS	dnf	10	dns	2	6	34
12	SUI 14293	C. Hausammann / C. Hofmann	SCH	9	12	11	12	12	44
13	SUI 14718	W. Schönholzer / E. Schönholzer	CCS	dnf	11	dns	ocs	13	59
14	GER 5479	K. Schulze / I. Schulze		dnf	dns	dns	13	14	64

Izola, Slovenische Meisterschaft 2006



Die Hauptprobe nach Bevaix ist gelungen. Jetzt gilt's ernst: Zu sechst mit 3 Schiffen und 1 Auto machen wir uns auf die Reise. Der Start ist easy: Michael verstaut sein und Maja's, (wir haben ja so viel Platz!) Gepäck und Punkt 13:30 Uhr treffen Fuchurs Mannschaft, 1 Auto und 3 Schiffe in Klosters auf die 4 echten Davoser. Aber... wie können 4 Zugfahrer Gepäck so voluminös wie 1 ganzer Espace mitnehmen?? Sie fragen zwar, wie können 2 Personen schon einen ganzen Espace füllen, aber irgendwie sind schlussendlich das Gepäck mit 2x Espace-Volumen + 6 teilweise nur halbe Portionen Menschen verstaut und wir schaffen auch die Steigung bis zum Vereina-Verlad problemlos. Bis Zernez wird niemand sehr beansprucht, und wir träumen von der Weiterfahrt im Zug bis Izola. Immerhin lässt sich die Landschaft ausserhalb des Tunnels und die Davoser Psychologie beim Autofahren sehr viel besser studieren, findet Michael. Um 23:00 sind wir auch konventionell angekommen und dank Majas Hilfe schnell in unsern Betten.

Ein erstes gemeinsames Terrassen-Zmorga über den Dächern Izolas beflügelt uns und bald sind alle am Aufmasten und schon geht's hinaus aufs adriatische Meer. Ein etwas enttäuschend zarter und zwischendurch auch ganz abflauer Wind beschert uns einen ersten Lauf. Dann sind Warten und einige Startversuche angesagt. Erst nach einer Positionsverschiebung des Startbootes kommt ein frischer Nordostwind bis ca. 4Bf auf. Jetzt ist wieder Meersegeln angesagt! Fuchur mag das: Ohne Rakeverstellung mit vollem Druck und Michael am Draht entwickelt er super Speed! Nach diesem 2. Lauf und unendlich vielen Startversuchen kehren wir um 16:00 Uhr zufrieden in den Hafen zurück. Der Auftakt ist geglückt, die Schweizer sind mit 1 Laufsieg und 3 Schiffen in den Top Ten gut dabei und lassen alle Möglichkeiten offen. Wenn Christine die deutschen Ausdrücke wie Topnant auch noch auf die Reihe krieg, könnte man schon fast von gutem Teamwork sprechen!

Abends fahren wir in riesiger Kolonne, bestens geführt von Miran auf dem Motocross-Töff (ohne Skrupel fährt er vor und zurück auf der Autobahn und geniesst das sichtlich!) nach Ankaran in ein nobles Fischrestaurant. Der Aperitif ist sehr viel versprechend und mit knurrenden Mägen setzen wir uns zu Tisch. Das Vorspeisen-Bufferet sieht wunderbar aus, aber wir halten uns zurück, schliesslich soll ja auch der Hauptgang noch Freude machen! Aber das dauert... Kathi kommt und macht einen dummen Witz: es gebe nichts Weiteres mehr! Wir warten weiter... aber leise Zweifel beschleichen uns jetzt... Das Bufferet ist längst abgetragen...jetzt steht auch Barbara auf und erklärt, dass es jetzt tatsächlich nichts mehr gebe! Aber unsere Mägen sind damit überhaupt nicht einverstanden. Schnell verziehen wir uns zurück nach Izola und freuen uns an den ehrlichen Pizzas im Napa.

Kurtli bringt uns zum Frühstück wieder auf Touren mit Bora-Geschichten und Vergleichen mit der aktuellen Windlage. Heute hat er recht: es sollte kein Schweizer-Tag werden. Bei guten 5 Bf und steiler Welle runden Düschers das Startboot erfolgreich, danach setzt sich Monika durch und Nepomuk kehrt ohne Kenterung und in atemberaubender Geschwindigkeit in den Hafen zurück. Maja, bestens mit 2 Masten gerüstet, verlegt sich auf Segelschäden. Im 1. Lauf reisst das Schothorn, im 2. ist sie



noch nicht zurück vom Segelwechsel und im 3. schliesslich geht das Fockfenster in Brüche. Giovanolis beschliessen aus versicherungstechnischen Gründen (sie haben keine Kasko!) nach dem 1. Lauf heimzukehren. Immerhin kommen sie zur neuen Erkenntnis, dass sich die Kommunikationslautstärke umgekehrt proportional zur Windstärke verhält. Auch Achim und Brigitte suchen nach einer Kenterung unmittelbar vor dem 2. Start ruhigere Gewässer auf, Und sogar der Mistral erprobte Kurtli und Gabriela treffen kurz darauf dort ein: O-Ton Liechti: "Man darf die weiblichen Vorschoter nicht kaputtmachen, schliesslich braucht man sie noch, und wenn's nur hinterm Herd ist".

Wir schliessen daraus: Da alle Männer am Draht draussen geblieben sind, scheint dies für Männer nicht der Fall zu sein. Auch Christine und Michael sind weniger souverän, sie versuchen sich in einfacher Rolle vorwärts, um anschliessend feststellen zu müssen, dass wir beim Wiederaufrichten beide jeweils den selben Part spielen, das heisst, jeder erwartet vom andern, dass er jetzt aufs Schwert klettert. Doch noch nicht optimales Teamwork! Das führt dann halt zu eher ausgiebigen Badepausen und folglich 2 nicht beendeten Läufen. Kati schliesslich bringt das Kunststück fertig, ihren Mast im Hafen so nachhaltig in den Boden zu rammen, dass sich ein Tscheche als edler junger Held opfert, Kati (und halt auch Gery) vom Ufer her schwimmend aus der misslichen Lage zu befreien.



Gut gibt es an diesem Abend reichlich Pasta und anschliessend darf, wer noch kann, seinen Körper in heissen Salsaklängen in Schwung halten. Natürlich können alle, aber so geschmeidig und professionell wie die Slowenen, allen voran Miran, hat kein Fireballsegler das Salsa-Fire intus!. Maja und Kati lassen sich anstecken und bis nach Portoroz entführen.

Sonntags müssen wir unsere Scharten wieder auswetzen. Sreco verspricht uns 20 kn Wind abnehmend auf 8 kn, was uns alle, etwas erleichtert, ermutigt, die Bora nochmals bei den Hörnern zu packen. Nicht dass der Wind abgeflaut hätte, aber wir haben nochmals alle unser Bestes gegeben.. Frafra zum Beispiel, scharf beobachtet von Düschers, führt das Um-die-Wanten-gewickelte-Kopf-unter-Wasser-Tea-Bagging in Perfektion vor. Düschers selbst bringen 2 Läufe nach Hause, genauso wie auch Kati (trotz ihrer nächtlichen Eskapaden?). Giovanolis segeln alle 3 Läufe und verpassen schon wieder (aus versicherungstechnischen Gründen?), endlich mal eine saubere Kenterung hinzulegen, und Christine und Michael fahren ihre Pole-Position im letzten Lauf heute tatsächlich bis ins Ziel. Ein schöner Abschluss!!



Die Preisverleihung wird mit Suppe, Kuchen und Bürgermeisterin zu einem weiteren Beweis der wunderbaren slowenischen Gastfreundschaft. Mit vollem Bauch stürzen wir uns in den venezianischen Stau. Alle müssen abwechselnd ans Ruder und Urs bringt das Gschleik erfolgreich über den San Bernadino, obwohl der 1. Gang definitiv der kleinste Gang ist.. 4:00 morgens verabschieden wir uns mit einem eleganten Schlüssel-in-allen- Taschen-such-und-find-Manöver so-



wie einer ebenso erfolgreichen 2-Tonnen-Diesel-Bus-Anschieb-Aktion voneinander.
Uff! Es hat sich mal wieder total gelohnt.

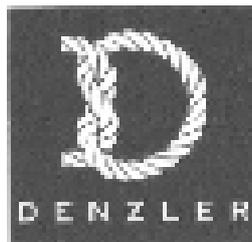
Fireball-Team Davos

SLO Meisterschaft. Izola 13.-15.10.2006

Ra	Boot	Team	Club	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	To-
1	CZE 14553	Svoboda/Sara		(21)	(12)	1	2	2	1	1	3	10
2	CZE 14521	Mudra/Mudra		(15)	3	2	1	1	2	2	(4)	11
3	SLO 14019	Kocjancic/Jadek		2	1	4	(9)	5	7	6	(dnf)	25
4	SUI 14859	Christine Härdi/Michael Schäfer	DSC	3	2	3	(dnf)	(dnf)	14	3	1	26
12	SUI 14726	Kurt Liechti/Gabriela Ernst	SCH	1	17	13	(dnc)	(dnc)	16	11	8	66
14	SUI 14802	Gian-Andrea / Susanne Giovanoli	DSC	10	6	15	(dnc)	(dnc)	13	16	13	73
19	SUI 14540	Achim Schlötzer/Brigitte Mauchle	RVS/	14	18	16	(dnc)	(dnc)	20	18	18	104
20	SUI 14921	Maja Suter/François Schluchter	YCB	8	15	(dnf)	(dns)	dnf	21	12	14	105
22	SUI 14890	Kathrin Pletscher/Gery Sauer	RVS/	5	19	(dnf)	13	(dnf)	19	17	dnc	108
30	SUI 12152	Urs Düscher/Monika Düscher	DSC	25	26	(dnc)	(dnc)	dnc	28	26	dnc	175

MUSTO
Separater Shop mit MUSTO -
Segelbekleidung

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



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

Ufos, Kornkreise und Tangas

Immer wieder tauchen in der freien Presse unglaubliche Geschichten von zweifelhafter Glaubwürdigkeit auf. Wir alle kennen die angeblichen Erlebnisse der dritten Art, Ufos welche durchs Wohnzimmer sausen und die Schwiegermutter wegbeamen, wilde Stories über kreisförmige Muster im reifen Getreide, und dann gibt es die immer wieder gern gehörte Geschichte von den Fireball-Frauen, die sich im Tanga von hinten fotografieren lassen – und sogar dafür bezahlen! Wie gesagt, alles erfunden... aber immer schön der Reihe nach:

Vorgeschichte:

In der tiefsten Provinz der Schweiz, dem Aargau, entstehen manchmal Werbekonzepte für die Fireball - WM, welche selbst einem abgebrühten Zürcher Eindruck machen. Da kam tatsächlich jemand auf die Idee, einige Fireball-Frauen im Tanga vor einem Fireball posieren zu lassen, das Ganze zu fotografieren und mit



Slogans wie "Try to get in front of us!" oder "Bring your fireballs to Switzerland" zu versehen. So ganz nach dem altbewährten und fröhlichen Werbemotto "Sex sells". Abgesehen davon, dass das Konzept schon an den Frauen scheitert - die machen so etwas nie!! – würde wohl die ISAF eine solche Unsportlichkeit nicht sanktionieren. Die männlichen WM-Konkurrenten wären nämlich von Anfang an im Nachteil. Die armen Kerle müssten sich beim Anblick jedes Trockenanzugs, mit einem Schweizer Girl drin, die Frage stellen ob, oder ob nicht.... Wer kann da noch an Taktik und Strategie denken? Also..., geht nicht.

Nun soll aber jemand in der tiefsten Provinz tatsächlich solche textilen Kleinteile, mit einem roten Punkt an der richtigen Stelle, in Auftrag gegeben haben. Anlässlich einer WM-OK Sitzung hat, laut notorisch unzuverlässiger Quelle, eine junge Frau (*) eine Vorführung dieser Geheimwaffe vorgenommen. Der Erfolg soll so umwerfend gewesen sein, dass sich ein OK-Mitglied vor Aufregung ein Bein gebrochen hat und seither an Stöcken geht. Solch zügelloses Treiben in der WM-Kommission beschäftigt mich als einfaches Mitglied natürlich schon!

Regattabericht:

Es begab sich also zu jener Zeit, dass alle nach Thalwil pilgerten um sich zählen zu lassen, pardon, um zu segeln (Weihnachten kommt erst). Dort standen sie und standen sie und warteten auf Wind.



Es war kalt und die tief stehende Sonne warf einige dünne Strahlen, welche Wärme suggerierten aber keine brachten, auf das Hafengelände. Der See spiegelte und dampfte und die teilweise aufgezogenen Vorsegel hingen bewegungslos an den Vorstagen. Die Regattaleitung war beim Kaffee. Unter Gekicher und Getuschel wurden schon am frühen Nachmittag kleine Päckchen unter der Hand ausgetauscht, aber die spürbare Aufregung hatte nichts mit bevorstehendem Auslaufen zu tun, denn es war flau, flau, flau... Ich sass auf der Ha-

(*) Name der Redaktion bekannt

fenmole und freute mich über meinen freien Samstag, den Sonnenschein, die idyllische Stimmung und liess die Gedanken treiben, genoss die Wärme der Daunenjacke...

Plötzlich waren sie da: Acht pralle Schönheiten mit teilweise exponierten Pobacken lehnten sich lasziv an einen Fireball und liessen sich im strahlend weissen Tanga vom Fireball-Hausfotografen ablichten. Die Europaflotte hatte ihre höchste Vertreterin vorbeigeschickt um nach dem Rechten zu sehen, echt vielseitig einsetzbar unsere Eurocommodorin. Mit Hingabe drapierte sie Neopren und Gore-Tex um die heissen Fireball-Teilchen welche keck hervorlugten, nicht zu viel zeigten und doch alles erahnen liessen. Wirklich hübsch! Aus rein beruflichen Gründen sah ich mich verpflichtet ein paar anatomische Studien durchzuführen. Ich erfrechte mich, die Models auch noch von vorne zu betrachten – Wahnsinn! Alles bestens bekannte, frech grinsende Gesichter. Gewisse Damen hatten eine diebische Freude daran, ihre beste Seite zu präsentieren. Der Fotograf fand pikante Details in Hülle und Fülle und die männlichen Begleiter der Damen popelten eifrig an ihren Handys herum – telefoniert hat wohl keiner!

Die Sonne verschwand gerade hinter dem Albis und die Temperaturen näherten sich dem arktischen Bereich, als ich wieder aufwachte. Ich war völlig durchgefroren und die Hafenmole schien steinhart. Ausserdem hatte ich wirklich seltsam geträumt.

Das anschliessende Nachtessen fand in gewohnt sympathischer Fireball-Ambiance statt, die Verlosung (von Insidern Adissimo genannt) war wie immer spektakulär, allerdings getrübt durch viele Absenzen.

Ach ja, gesegelt wurde am Sonntag auch noch ein bisschen. Bei einem drehenden und löchrigen Windchen quälten wir uns durch einen Lauf. Am Schluss waren die Üblichen vorn und die Üblichen hinten ... wir.

Beim Heimfahren war ich schon ein wenig deprimiert über unsere schwache Leistung auf dem See. Als Trösterli flüsterte mir meine Lieblingsfrau ins Ohr, sie zeige mir zuhause eine Überraschung: klein, weiss und mit einem roten Punkt darauf - für mich ganz allein!

SUI 14718 velvet green

Thalwil 4./5.11.2006					
Rang	Boot	Team	Club	R1	Total
1	SUI 14897	Kurt Venhoda / Sonja Zaugg	SCoW	1	1
2	SUI 14724	Adrian Huber / Brigitte Mauchle	YCRo	2	2
3	SUI 14921	Maja Suter / François Schluchter	YCB	3	3
4	SUI 14726	Kurt Liechti / Gabriela Ernst	SCH	4	4
5	SUI 14149	Hansueli Bacher / Mirjam Hollenwäger	SCWe	5	5
6	SUI 14799	Erich Moser / Gery Sauer	SCoW/	6	6
7	SUI 14419	Romy Schwerzmann / Ivo Helbling	SCoZ	7	7
8	SUI 14540	Achim Schlötzer / Evi Streuli	RVS/	8	8
9	SUI 14859	Christine Härdi / Francesco Camusso	DSSC	9	9
10	SUI 12152	Urs Düscher / Bea Härdi	DSSC	10	10
11	SUI 14293	Christof Hausammann / Claudia Hofmann	SCH	11	11
12	SUI 14542	Michi Osann / Stefan Pfeningner	YCAu	12	12
13	SUI 14802	Gian Giovanoli / Susanne Giovanoli	DSSC	13	13
14	SUI 14594	Mianne Erne / Phillip Koebel	SCH	14	14
15	GER 5479	Kerstin Schulze / Ingo Schulze		DNF	19
15	GER 14508	Jörg Nolle / Roger Leemann	SVD	DNF	19
15	SUI 14718	Wolfgang Schönholzer / Lisa Schönholzer	CCSR	DNF	19
15	SUI 14890	Richi Scheller / Linus Eberle	SCH	DNF	19

Flottenbericht Flotte Bodensee + Bericht Eisernerne2006

Wer hätte anfangs Saison gedacht, dass ausgerechnet der Bodensee mit der Swiss Cup Regatta in Romanshorn, die punkto Windbedingungen sehr enttäuschende Saison 2006, noch zu einem verständlichen Abschluss bringen würde? Ich jedenfalls hätte keinen Rappen auf Romanshorn gewettet. So kann man sich täuschen...

Für die ganz Vergifteten organisiert der Deutsch-Schweizerische Motorbootclub Konstanz jeweils zum Ende der Saison eine Regatta der besonderen Art. Die Regatta der Eisernen. Die Fireballs sind inzwischen fester Bestandteil dieser Regatta geworden. Regelmässig stellen wir mit 6 bis 10 Booten die grösste Einheitsklasse. Mit guten Rangierungen, fairem Segeln und geschlossenem Auftreten an Land, machen wir auf unsere Klasse aufmerksam. Die jahrelange Präsenz scheint sich auszuzahlen. Später mehr dazu.

Dieses Jahr fand die Regatta der Eisernen am Samstag, 2.12.06 bei überhaupt nicht eisigen Bedingungen statt. Mit 7 Meldungen und 6 startenden Booten stellten wir Fireballs wiederum die zweitgrösste Einheitsklasse. Ein grosses Dankeschön von meiner Seite, an Kurt Liechti und Gabriela Ernst, die den langen Weg an den Bodensee auf sich genommen hatten. Aber auch den anderen Teams möchte ich meinen Dank aussprechen.

Nach einer kurzen Stärkung im Restaurant Seegarten liefen wir alle bei 0 – 0.00 Wind aus und gesellten uns zu den High Tech Kats, Doppeltrapezjollen mit asymmetrischem Spinnaker, Vollcarbon 3 DL Rennziegen und den Oldtimer Booten. Der Wind, sofern man von Wind sprechen kann, konnte sich nicht zwischen Ost oder West entscheiden. So wurde 25 Minuten nach der Startverschiebung die erste Startgruppe auf den Westwindkurs geschickt. In 5 Minutenabständen die nächsten Startgruppen und ganz am Schluss, 15 Minuten später als die erste Startgruppe, die Jollen. Das ganze Feld schlich im Zeitlupentempo, zum Leid der zahlreichen Zuschauer auf dem Zuschauerboot, die Regattabahn ab. Kurt und Gabriela hatten wieder einmal den besten Riecher. Brigitte und ich sasssen im "Oel" und konnten nur zuschauen wir Kurt und Gabriela immer kleiner wurden und uneinholbar dem Klassen Sieg entgegen segelten. Als 4. Boot, der über 200 Gestarteten, überkreuzten Kurt und Gabriela die Ziellinie - noch vor den High Tech Kats, den 49er, und den teuren Luxus Rennyachten. Das ist Werbung, wie sie nicht besser sein könnte. Den zweiten Rang bei den Fireballs schien lange Zeit eine klare Sache für Michael und Melanie zu sein, die sich deutlich von Brigitte und mir abgesetzt hatten. Mit etwas aufkommendem Wind im Rücken und Fritz und Heike im Nacken nahmen Brigitte und ich die Verfolgung auf. Melanies und Michaels Vorsprung schmolz dahin wie Käse an der Sonne. Der dritte Bahnschenkel hatte es in sich. Michael und Melanie fuhren wiederum tief und wir blieben hoch. Fritz tat es uns nach. Wir legten sofort um, worauf Michael und Melanie mit einer Kontrollwende konterten. Wir liessen es leicht laufen und konnten etwas Boden gut machen. Dank dem Linksdreher gelang es uns Michael und Melanie zu überholen. Am Ende kreuzten wir ganz knapp vor Michael und Melanie die Ziellinie.

Zurück an Land verwöhnten uns Michael und Melanie mit selbstgebrodeltem Glühwein und süssen Leckereien. Zum Nachtessen trafen wir uns wie gewohnt im Latinos zu Mexikanischen Köstlichkeiten in gemütlicher Runde.

Der Altnauer Segelclub ist auf unsere Klasse aufmerksam geworden. Ich denke nicht zuletzt auch Dank der jahrelangen Präsenz an der Eisernen. Wir sind vom Altnauer Segelclub eingeladen, anfangs März unsere Klasse zu präsentieren. Nicht schlecht, oder?

In diesem Sinne wünsche ich euch erholsame Festtage, einen guten Rutsch ins Neue Jahr und eine kurzweilige Winterzeit.

Rangliste Klassenwertung

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Kurt Liechti/Gabriela Ernst | 2. Adrian Huber/Brigitte Mauchle |
| 3. Melanie Lederer/Michael Schäfer | 4. Fritz Widmer/Heike Widmer |
| 5. Heinz Sonntag (GER) | 6. Elisabeth/Wolfgang Schönholzer |

Frasnacht, im Dezember 2006 **Adrian Huber**

Flottenbericht Hallwilersee

Até Logo, espresso, fruit de mere, Gráinne, Gromit, Potz Hagel, Shamal und SUI 14726, das waren die Namen der Boote, die dieses Jahr auf dem und vom Hallwilersee aus aktiv waren. Wie es seit ein paar Jahren üblich ist, begannen wir die Saison aber auf dem Lukas, unserem Startboot, als Regattaleitung des Ansegelns. Und dieses Jahr waren wir gleich noch einmal als Komitee gefordert: unter Mithilfe von Corsairen und Staren brachten wir den erstmals durchgeführten Laserplausch problemlos über die Bühne bzw. über die Wellen.

Erst nach den Sommerferien kamen die Regatten im Heimatgebiet, an denen wir selbst teilnehmen konnten: 4 Boote an der Clubmeisterschaft, 6 einheimische und 7 auswärtige am Jollenweekend, und 5 am nahezu windlosen Absegeln. Besonders gefreut hat uns da das Mitsegeln eines ehemaligen Juniorenteams, denen Ursi ihren alten Até Logo geschenkt hatte: herzlich willkommen in der Fireball-Familie, Nils und Michel!

Natürlich braucht's für erfolgreiches Regattieren auch Training. In Port Camargue waren wir gut vertreten, und zum schweizerischen Training am Walensee brachten wir nicht nur 4 Bölle, sondern auch 4 Junioren-420er samt Betreuer und Motorboot – natürlich mit dem Hintergedanken, den einen oder anderen auf den Fireball "gluschtig" machen zu können. Auch bei den wöchentlichen 7-o'clocks waren die Fireballs dieses Jahr häufig anzutreffen, sowohl zum Segeln als auch zum Bräteln.

Zum Saisonende fehlen jetzt nur noch der GV-Brunch und die dritte Ausgabe des Winter- oder, wie es neu heisst, "Eiszapfensegelns". Wir sind gespannt, wie viele von euch dieses Jahr im Dezember nochmals den Weg nach Beinwil finden – sei es wegen Wind und Wasser oder wegen Fondue im gemütlichen Clubhaus!

**Für die Flotte Hallwilersee,
Mianne Erne (Gráinne SUI 14594)**

Flottenbericht Bielersee



Traditionsgemäss startete die Bielersee-Flotte im Februar mit dem Ski-/Snowboardweekend in Les Savagnières. Schnee, Wetter und Laune waren super und das Fondueessen mit verstärkter Mannschaft im Klubhaus einmal mehr der Hit.

Den Swissscup in Wingreis werden wohl alle Beteiligten so schnell nicht vergessen: Von den Bielersee-Teams kam nur Thomas Gautschi mit Claudia Hofmann heil ins Ziel. Der Rest hatte mehr oder weniger grossen Materialschaden zu verzeichnen. Theo nahm anscheinend seinem Vorschoter das Loch im Grosssegel nicht allzu

übel, denn die beiden segelten diese Saison noch weitere Regatten zusammen. Ein grosses Merci an Aebis für das feine Apéro und den Schüttelikasten-der einmal mehr rege benutzt wurde.

Die beiden regionalen Regatten im Juni und September waren geprägt von wenig bis keinem Wind, guter Beteiligung und gemütlichen Beisammensein.

Weit, weit weg vom heimischen Gewässer, in Kanada, erzielten Maja und François an der WM den 18. Schlussrang!

**Mast und Schotbruch
Simone
SUI-14604**



Flotten-Bericht Walensee

Gestern nahmen wir unser Ermelyn mit nach Hause, es ist schliesslich ein Winterruher, und laut Wetterbericht naht er, der Winter.

So packen wir denn bald unsere neuen Spielzeuge aus, letzten Winter wurden wir nämlich vom Snowkite-Fieber heimgesucht, und das ist so was von ansteckend, also passt auf! Kommt uns nicht zu nah!

Seglerisch war auch im 06 voll was los. Wir verbrachten viele Superstunden mit diversen grossen (Mali 33, Esse 850) und v.a. kleinen Booten (Böllä, 49er, Laser) auf unserem Walensee.

Highlight unserer Walensee-Flotte war sicher das phänomenale XXL-Weekend, organisiert und durchgeführt von Kuk, Sonja und Co.. Den Bericht zu diesem Anlass findet ihr im 2. Heft dieses Jahres. Das diesjährige Jollenweekend (3./4. Juni) war dann im Gegenzug dafür seglerisch zum Abhaken.

Absoluter Höhepunkt rund um unseren Mühlehorner Standort ist aber seit April Sunneschyn Tobias, welcher uns mit seinem Charme und seinem Augenaufschlag um den Finger wickelt! Der süsse Kerl flirtet mit jedem und jeder: Die weibliche Mühlehorner Jugend wird sich in ein paar Jahren um das smarte Kerlchen streiten! Da kann man nur sagen: ganz de Bappä!

Natürlich sind auch wiederum die Spitzenleistungen unserer Elite nicht zu vergessen. Herzliche Glückwünsche an die neuen Weltmeister Moser/Moser, und Venhoda-Zaugg für die diesjährigen Erfolge im Inresp. Ausland. Super auch der dreifache Walensee-Crew Erfolg an der diesjährigen SM in Davos.

Und zum Schluss noch dies:

*Dr Rudi Moser isch uf d Nasä kiit
hät sich drum der Fuäss verhiit.
Prochä isch er gad drümal,
das isch für dä Typ doch abnormal.
Der Ruedi wird sich hindersinnä,
und wahrschinli fascht afu schpinnä.
Mir tüänd in tröschtä ganz fescht,
und wünsched ihm vu da nur s Besch.
Viel Geduld und gute Besserung!*

Und Euch allen einen ruäbigen Winter!

SUI 14539 "ERMELYN", Nelly und Markus

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: _____

Fireball 7850

Lallow GB, Holz, Unterwasser 2004 neu aufgebaut mit Epoxy 2-K- Lack dunkelblau, Mahagony Deck gebeizt und Klarlack, Schwert und Ruder neu lackiert, alle Fallen und Strecker neu, Fock, Groß, Spi, Slipwagen, evtl. Trailer. Oberpersenninge gut, seit Renovierung mangels Segelpartner nur 2 mal gesegelt. Liegeplatz Untersee bei Stein am Rhein.

Fireball 8987

Schoch-Fireball, Holz, Jahrgang 74, das Boot ist in sehr gutem und segelfertigem Zustand, der Mast müsste ev. nachgerüstet werden, ohne Trailer, Standort Nähe Weinfeld TG

SFR. 2000.-

Harald Stoller

N: 079 407 61 63

Fireball Material

1 Trainingssatz Segel

1x Unterpersenning, 1 x Oberpersenning

Preis auf Anfrage

Achim Schlötzer

N: 079 716 73 53

jschloetzer@bzag.com

Fireball Proctor Mast, Segel, Mastkontroller

für meinen Fireball Holz, Baujahr 1978, oder ein ganzes Boot, auch Reparatur bedürftig

Walter Detrich

P: 032 389 23 41

Remorque routière et mise à l'eau Fireball

Le tout est d'occasion et en état de fonctionnement

Pierre Meier

Moudon

m.pierre2004@caramail.com

Fireball und Trailer

Liek Mayer Holz, 12 jährig, 4 Jahre im Lager, gepflegter Zustand. Baum und Mast Proctor (Beta Minus), mit Segeln und Spi. **EUR 800,-** ausserdem Trapezhose: **EUR 60,-** Trailer mit TÜV bis 5.07 **EUR 480,-**

(11.06) **Hans Jung**

Ringgraben 5

D-35410 Hungen

P: +49(0)6402-2333

jung.christel@web.de

Fireball 14069

Winder all wood (1989), very fast (ex Euro champ). Recently varnished and painted, club sailed on a small pond, not raced. Alverbanks main, jib & spinnaker, Goacher main & jib, Superspars mast, boom, spinnaker pole, Winder lifting rudder, Top Foils centreboard, ball blocks throughout.

Banks top cover, Northampton under cover. Photos

Offers welcome

Andrew Davies

Tel/Fax: +44(0)1845 567 064

Skype: mr_fireball Andrew.Davies@Fireball.onyxnet.co.uk

Fireball Strassentrailer

mit Slipwagen, fixer Maststütze, demontierbarem Lichtbalken und Ersatzrad. Radlager im Winter 05 ausgewechselt und elektronische Installation überprüft. Trailer verhält sich äusserst gut auf der Strasse dank breitem Radabstand und breiten Räder. Slipwagen mit wasserabweisenden Auflagen (wichtig damit das Boot keine Feuchtigkeit aufnimmt).

Adrian Huber

P: 071 886 24 38

G: 071 844 85 07

adrian-brigitte@bluewin.ch

Impressum: swiss fireball

Vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan mit einer Auflage von 230 Exemplaren

Redaktion: Maja Suter, Grossholzweg 14, 3073 Gümligen

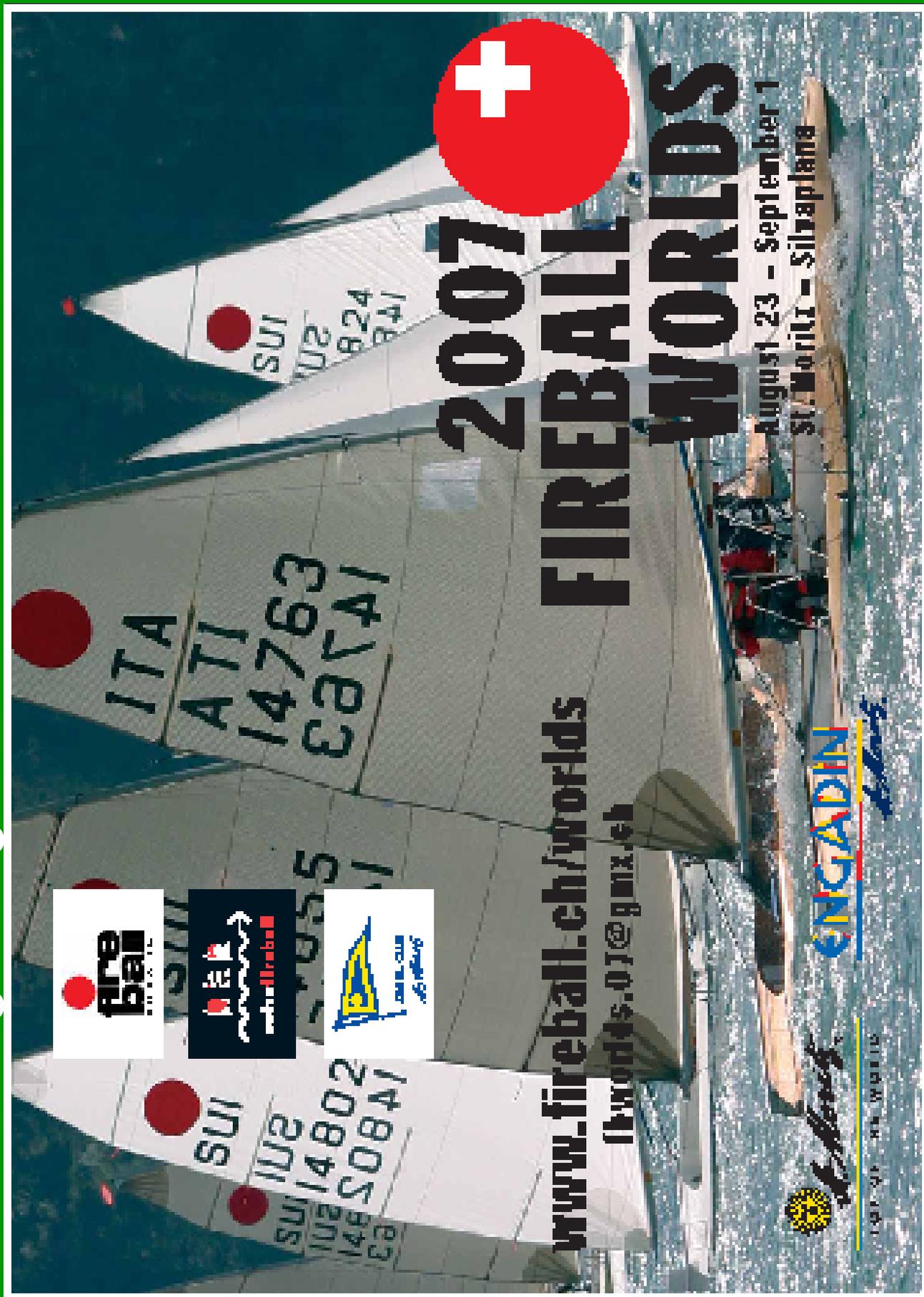
Layout: Michael Schäfer, Schulstrasse 6b, 8590 Romanshorn

Druck: Druckerei Ströbele, 8590 Romanshorn

**Erscheinungstermin GAZETTE 1-2007:
Februar 2007**

Fireballweltmeisterschaft

Das Highlight der Saison 2007



FAST FUN FRIENDLY - FIREBALL

Adressberichtigung an:
Swiss Fireball, Rüestelweg 6, 5073 Gipf-Oberfrick