

Swiss eball

GV Einladung

Aktuell

Tempo 100 mit Anhänger neue Racing Rules of Sailing

F

www.fireball.ch

Das war 2020 ...



Inhalt



Editorial

Liebe Fireball Seglerinnen und Segler

Das Bild hat sich geändert. Nicht nur der Blick auf den Davosersee, sondern auch die Zuversicht, Euch so bald wieder zu sehen! Persönlich habe ich die Saison zwar durchaus erfreulich mit einer Woche Ferien mit meinen Brüdern und 3 Fireballs am Gardasee Anfang Oktober abgeschlossen. Seither haben wir uns jedoch nicht mehr aus dem Prättigau gewagt, obwohl auch hier Covid massiv zugeschlagen hat.

Immerhin fördert das Wetter nun das Stillsitzen am PC und ich habe die etwas vor mir her geschobenen Aufgaben angepackt.

Eine davon ist natürlich die vorliegende Gazette. Sie kommt ganz ohne Regattabericht daher! Dank Ruedi greift sie aber doch aktuelle Themen auf, und ich hoffe, dass wir Euer Interesse wecken! Speziell wichtig ist mir hier Eure Meinung zur neuen RRS Regel 50.1 (c) Hier können wir nämlich als Internationale Fireball Klasse reagieren: Wollen wir diese Regel für unsere Klasse übernehmen oder nicht? Eure Meinung ist gefragt!

Die weiteren Aufgaben betreffen Fireball International. Die Wahlen sind zwar vorbei. Danke Linus! Es bleibt die Ernennung der vom Commodore zu bestimmenden Mitglieder des Fireball International Executive und der Jahresbericht. Trotz Covid war ja doch Einiges zu tun!

Wer sich diesbezüglich informieren will findet die Unterlagen (hoffentlich!) bald auf der FI Homepage: www. fireballinternational.com

Neu möchte ich das Technische Komitee etwas vergrössern und damit auf die gestiegene Bedeutung von möglichen Veränderungen der Klassenregeln reagieren. Ich hoffe, damit auch allfälligen Bedürfnissen von jungen Segelnden entgegenzukommen. Wichtig wird aber bleiben, dass der Fireball preislich günstig bleibt. Die Entwicklung des 505ers ist da sehr anders verlaufen!

Fürs SF-Gazette Team

Christina Härdi



Schneibel DinghyTech

für Jollensegler

Beratung

Service



Reparaturen

Schneibel DinghyTech Zubehör Industriestrasse 7a 8620 Wetzikon

info@sdyt.ch

+41 44 945 15 70

www.sdyt.ch

Allen, Clamcleat, Harken, Holt, Liros, Marlow, Protect Tapes, Ronstan, Sandiline, Seasure, Seldén, Spinlock, Wichard, Zhik, ...



Der Präsident hat das Wort

Gedanken zum Jahresende

Hoi zäme

Das Jahr neigt sich dem Ende zu, es ist Zeit sich einige Gedanken zu machen. Das vergangene Jahr war für alle ein verrücktes Jahr. Alles war anders als üblich, und dies alles nur wegen so einem winzig kleinen «Käfer», dem Corona-Virus, das alles verändert hat. Jeder war und ist immer noch in irgendeiner Form betroffen.

Auch das Segeln hat es sehr stark getroffen, war doch das Regattieren anfangs der Regattasaison in der ersten Pandemie-Welle verboten, und gegen Ende der Regattasaison hat dieses Virus doch wieder die Regatten verhindert. Von unseren 11 geplanten Regatten für den Swisscup konnten gerade mal 4 Veranstaltungen durchgeführt werden. Unsere Trainings in Port Camargue und Mammern mussten ebenfalls gestrichen werden.

In den vergangenen Jahren wurde immer wieder diskutiert und von einigen Seglern angenommen, dass eine Reduktion der Anzahl Anlässe die Meldungen für die jeweils durchgeführten Anlässe erhöhen würde. Diese Saison, bei der die die Anzahl der Regatten gezwungenermassen reduziert werden musste, hat nun aber gezeigt, dass diese Meinung offenbar ein Trugschluss ist. Wir hatten vier großartige Anlässe, aber nur an der SM in Davos mit 24 Booten und auf dem Walensee mit 15 Booten haben wir die Qualifikationskriterien von Swiss Sailing für die Berechtigung zur Durchführung einer Schweizermeisterschaft erreicht. Mit ie 13 Booten sind wir auf dem Thunersee sowie in Romanshorn unter dem Limit geblieben.

Wenn wir als Klasse schweizermeisterschaftswürdig bleiben möchten, müssen wir dringend etwas ändern, denn wenn wir 2021 die Qualifikation nicht erreichen, können wir 2022 keine Schweizermeisterschaft mehr durchführen. Die einfachste Änderung läge bei jedem einzelnen Segler und wäre einfach: durch die Teilnahme an sämtlichen Anlässen. Das Regattaprogramm ist bereits publiziert, und jeder kann dies in seiner Jahresplanung fürs nächste Jahr berücksichtigen!

Nur darauf zu drängen, das Schweizermeisterschafts-Reglement beziehungsweise die Qualifikationskriterien niederschwelliger anzusetzen, bringt unserem Sport längerfristig nicht viel. Nur bei einer grossen aktiven Beteiligung gewinnt auch die Bedeutung des Segelsports und unsere Freude.

Wir könnten eventuell auch andere Änderungen ins Auge fassen: sei es das Format der Regatten wie z.B. die Änderung der Dauer einer Regatta oder etwas mehr Fun als die Leistung in den Vordergrund zu stellen und so die sozialen Begegnungen fördern? Das oberste Ziel muss es sein, die Teilnehmerzahl an den Anlässen zu steigern und neue Segler für unsere Klasse zu gewinnen. Natürlich braucht es Mut zu Veränderungen, aber ohne diesen Mut mit entsprechenden Änderungen laufen wir Gefahr allmählich unterzugehen.

Es scheint bei uns in der Schweiz einen eher sehr ruhigen Jahreswechsel zu geben, und so hätten sicher einige von uns Zeit sich Gedanken zu machen und Ideen zu entwickeln, wie wir uns für die Zukunft wappnen können. Wie auch bei der Bewältigung der Coronakrise, liegt es an jedem Einzelnen, eine Änderung der Lage zu bewirken. Habt Mut, und bleibt vor allem gesund!

Ernst

Der Präsident hat das Wort





TEDAG Dichtungstechnik und Industriebedarf AG

Innovations Partner

Dichtungssysteme – von der Idee zum Endprodukt

www.tedag.ch +41 52 212 06 45 info@tedag.ch CH-8400 Winterthur

Tempo 100 mit Anhänger

Ab 1.1.2021 darf auf Schweizer Autobahnen und Autostrassen mit Anhängern bis 3½ Tonnen 100 km/h gefahren werden.



Dazu braucht es keine zusätzliche Prüfung durch das Strassenverkehrsamt.

Das gilt aber nicht auf deutschen Autobahnen, wo nur mit der 100er Erlaubnis so schnell gefahren werden darf.

Die Frage, ob unsere Anhänger überhaupt für 100 km/h gebaut sind, klärt bei neueren Trailern der Fahrzeugausweis im Feld 24. Dort ist die Typengenehmigung angegeben.

Im Schweizerischen Fahrzeug-Datenblatt der entsprechenden Typengenehmigung findet man unter Punkt 17 die maximal zugelassene Geschwindigkeit (Vmax) für den Anhänger.

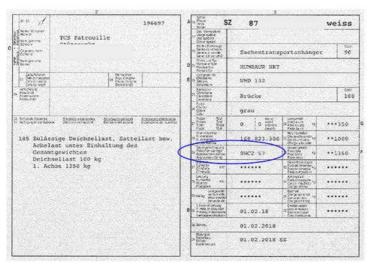
Hast du dieses Datenblatt nicht, kann der Verkäufer (z.B. Duvoisin) oder Importeur Auskunft geben.

Die WestMersea Trailers für unsere 275er Rollis sind definitiv für 100 km/h gebaut. Das steht auch auf dem CoC (=Certificate of Conformance), das beim Kauf ausgehändigt wurde.

Zwischenzeitlich (2004 – 2013) hatte Dixon-Bate WestMersea übernommen. Für die Anhänger aus dieser Produktion besteht kein CoC, d.h. keine offizielle Zulassung! WM275 Modelle ab 2013 sind jedoch wieder für 100 zugelassen.

Dazu ist zu sagen: Die Geschwindigkeitslimite für Anhänger in GB ist 60 mph, was ca. 97 km/h entspricht. Also müssten sie technisch auch 100 km/h aushalten. Ob dieses Argument aber bei einer Polizeikontrolle Bestand hat, steht in den Sternen...

Steht im Fahrzeugausweis bei Typenscheinnummer ein X, muss beim Hersteller selber nachgefragt werden. Das ist insbesondere bei Selbstbauten der Fall. Dann geben die Achsen-Typenschildchen





guten Hinweis. Ist "über 25 km/h" angegeben, ist die Achse für 100 km/h zugelassen.

Bei alten Anhängern ist es wahrscheinlich, dass weder ein Datenblatt vorliegt, noch ein Typenschild auf der Achse ist. Dann ist es vielleicht besser, lediglich wie bisher unterwegs zu sein... Das hat sich ja bewährt.

Im Gegensatz zur 100-Regelung in Deutschland muss der Anhänger bis 750 kg keine Bremsen aufweisen. Auch beim Auto sind keine zusätzlichen Assistenten gefordert, also auch kein ABS.

Die Verantwortung für sicheres Fahren liegt bei der lenkenden Person.

Wichtig dabei sind die Komponenten für die Betriebssicherheit wie Reifen, Aufhängung, Kupplung und Beladung.

Die Reifen übernehmen bei der Fahrt natürlich eine sehr wichtige Rolle. Geschwindigkeitsindex und Alter sind ebenso entscheidend wie der korrekte Reifendruck.

Die Reifen müssen für mindestens 100 km/h zugelassen sein. Das entspricht mindestens dem auf der Pneuflanke angegebenen Index J

www.youtube.com/watch?v=RMtqY98duFQ





Index	Geschwindigkeit
F	80 km/h
G	90 km/h
J	100 km/h
K	110 km/h
L	120 km/h
M	120 km/h
N	140 km/h

Über das Alter der Reifen gibt die ebenfalls irgendwo an der Reifenflanke aufgebrachte DOT Nummer Auskunft: für Reifen vor 2000: dreistellig, z.B. 489 = Kalenderwoche (KW) 48 1999. Die sind eh zu alt!

DOT Nummern ab 2000 sind 4 stellig: z.B. 2914, heisst KW 29 2014

Bei Reifen älter als 10 Jahre ist Vorsicht geboten und an Ersatz zu denken.

Die Gewichtsverteilung durch die Ladung hat eine grosse Bedeutung auf das Fahrverhalten des Anhängerzuges. Je höher die Geschwindigkeit, desto kritischer. Je kleiner die Deichsellast wird, desto instabiler wirds. Dazu gibt es Videos zur Veranschaulichung:

www.youtube.com/watch?v=RwY61EVa9R4



Ruedi Moser



DUVOISIN NAUTIQUE

Alles für Ihren Boot und für Sie: Beschläge, Bekleidung, Reparaturen...

*** Versandkostenlos* ab frs. 100.- ***

*Dies schliesst sperrige Güter...

www.duvoisinnautique.ch

Colombier/NE - 032 841 10 66 - info@duvoisinnautique.ch

Racing Rules 2021-24: Was ändert

World Sailing hat die Racing Rules of Sailing 2021-2024 veröffentlicht. Änderungen sind zum grossen Teil nur Umformulierungen und Neustrukturierungen. Es hat aber auch einzelne relevante Änderungen

darin. Regel-Experte Uli Finckh gibt Auskunft, auf welche Neuerungen sich die Seglerinnen und Segler ab dem 1. Januar 2021 einstellen müssen.





Signale

Eine orange Flagge(n) definiert nun den Peilstab der Startlinie

Eine blaue Flagge(n) definiert nun den Peilstab der Ziellinie.

Die Flagge



V (Viktor) wird in Zusammenhang mit einer neuen Regel 37 eingeführt, die besagt, dass bei Zeigen der Flagge Viktor mit einem Schallsignal alle Boote

und Begleitboote den Funkkanal des Wettfahrtkomitees abhören sollen, um Such- und Sicherheitsinstruktionen zu empfangen.

Definitionen

Start und Zieldurchgang: Es gilt nur mehr der Rumpf des Bootes, nicht mehr die Ausrüstung oder Besatzung. Wenn der im Trapez stehende Vorschoter beim Startsignal über der Startlinie ist, der Rumpf aber noch nicht, dann ist dies kein Frühstart. Und im Ziel ist man erst, wenn der Bootsrumpf im Ziel ist und nicht wie bisher der bereits vorher über die Ziellinie gehende Spinnaker oder Gennakerbaum.

Absegeln der Bahn: Die bisherige Regel 28.2 (oft als Schnur-Regel bezeichnet) ist in die Definition verschoben worden. Die in diesem Zusammenhang gemachten Änderungen in den Regeln 63.1 und A5 geben aber dem Wettfahrtkomitee das Recht, ein Boot ohne Protest mittels Abkürzung NSC (did not sail the course) zu disqualifizieren, wenn es eine Bahnmarke auslässt oder an der falschen Seite lässt.

Zurufe: Es darf eine andere Sprache als Englisch für die durch die Regeln verlangten Zurufe verwendet werden, vorausgesetzt, dass es von allen betroffenen Booten vernünftigerweise verstanden wird. Ein Zuruf in Englisch gilt immer. Dies betrifft den Protestruf in Regel 61 und die Zurufe bei Raum zum Wenden in Regel 20. In Regel 20 wurde eine Regel 20.4 zusätzlich eigeführt, die besagt, dass bei Bedingungen, wo ein Zuruf schlecht zu hören ist, zusätzliche Signale zu machen sind, die die Notwendigkeit des Raums zum Wenden oder der Antwort darauf verdeutlichen.

Regel 2: Faires Segeln

Die vor vier Jahren gemachte Änderung, dass ein Verstoß gegen Regel 2 auch ein streichbares DSQ sein kann, wurde zurückgenommen, ein Verstoß gegen Regel 2 ist nun immer eine nicht streichbare Disqualifikation (DNE).

Wegerechts-Regeln

Die eigentlichen Wegerechts-Regeln (WR –Teil 2) sind bis auf geringfügige Umsortierungen praktisch unverändert. Nur bei Regel 16.2 wird die Begegnung auf "auf einer Kreuz nach Luv" beschränkt (vorher: "nach dem Startsignal").

Pumpen

Eine neue Ausnahme-Regel 42.3(c) zum Pumpen beim Einleiten des Foilens wurde eingeführt.

Entlastungsregeln

Die bisherigen Entlastungsregeln 14(b), 21 und 64.1(a) wurden in der neuen Regel 43 zusammengefasst und klargestellt, dass im Fall einer solchen Entlastung keine Strafe angenommen werden muss und es auch hinterher keine Strafe gibt.

Kleidung und Ausrüstung

In Regel 50 Kleidung und Ausrüstung der Teilnehmer (bisher 43) ist neu:

Das Höchstgewicht für die Kleidung von 8 kg kann durch die Ausschreibung (nicht mehr die Segelanweisung) gesenkt oder bis zu 10 kg erhöht werden.

Das Maximalgewicht für den Ausreitoder Trapezgurt wurde auf 6 kg erhöht.

Eine neue Regel 50.1(c) wird ab 1.1.2023 eingeführt, die besagt, dass eine Trapezeinrichtung mit einem Sofortauslöser gemäß ISO 10862 ausgestattet sein muss.

Neue Regeln für Spezialfälle beim Protestieren

Für uns das Relevanteste:

- Es gibt neue Formulare zum Download bei World Sailing.
- Neu in Regel 62.1(b): Bei Wiedergutmachung muss das regelverletzende Boot unbedingt bestraft sein. Der Fall, dass man nur Wiedergutmachung auf Grund des Schadens beantragt aber nicht gegen das die Regel verletzende Boot protestiert, ist damit ausgeschlossen.

Wertung

• Eine neue Regel 90.3(c) wird eingeführt, die vom Wettfahrtkomitee verlangt, die auf Grund Entscheidungen des Protestkomitees oder des Nationalen Verbands verlangten Wertungsänderungen zu übernehmen.

• Eine neue Regel 90.3(d) wurde eingeführt, die es erlaubt, durch die Ausschreibung einen Zeitpunkt festzulegen, an dem die Ergebnisse mit Ausnahme von Berufungsentscheidungen endgültig sind.

Übersichtliche und ausführliche Zusammenfassung auf finckh.org:



Ruedi Moser

Einladung zur SF GV am 31. März 2021

Einladung zur Generalversammlung 2021

Datum: 13. März 2021 Beginn: 16:00 Uhr

Ort: ZSC Zürcher Segel Club, Clubhaus, Bellerivestrasse 146, 8008 Zürich



Zürichhorn

Tiefenbrunne

Traktanden der Swiss Fireball Generalversammlug 2021

1. Begrüssung

2 Brunau

- Wahl der Stimmenzähler
- 3. Protokoll der GV 2020 (siehe Gazette 1-2020)
- 4. Jahresberichte und Entlastung des Vorstandes
- 5. Vorschau 2021, Regattaplan, Trainings, SM, Gazette und Budget
- 6. Wahlen und Wiederwahlen in den Vorstand
- 7. Mitgliederanträge
- 8. Preisverleihungen Swiss Cup 2020 und Ehrungen
- 9. Ort und Datum der GV 2022
- 10. Verschiedenes

Anträge

sind schriftlich bis zum 30. Januar 2021 an das Sekretariat einzureichen. Eingereichte Anträge werden ab dem 31. Januar 2021 auf www.fireball.ch publiziert.

Apéro und gemeinsames Abendessen

im Anschluss an die GV. Details werden auf www.fireball.ch angekündigt.

Anmeldungen

an Ernst Schneibel: schneibel@bluewin.ch oder 079 387 24 86

Wichtig: Der Vorstand bittet Euch um Eure An- oder Abmeldung bis 29. Februar 2020.

Racing Rules: Die neue Regel 50.1(c)

Ab 1. Januar 2023, zwei Jahre nach Beginn des kommenden Regel-Zyklus, müssen alle Trapezgurte vom Typ mit Schnellverschluss gemäss ISO 10862 sein, was dem Träger ermöglichen soll, sich jederzeit von ihm zu lösen. Dies ist eine Reaktion auf Unfälle mit Ertrinkungsgefahr oder sogar -tod.

Die zweijährige Verzögerung des Inkrafttretens soll noch nötige Zeit geben, Ersatz für nicht konforme Gurte zu (er)finden.

Klassenregeln können die Weiterverwendung von Trapezgurten ohne Schnellverschluss erlauben, nicht aber die Pflicht zu ISO 10862 bei Schnellverschlüssen aufheben.



Darum geht's:

Die neue Regel 50.1(c)

A trapeze harness worn by a competitor which may be used to support the competitor on a trapeze shall be of the quick release variety complying with ISO 10862 which allows the competitor to detach from the hook or other method of attachment at any time.

A class rule may change this rule to permit trapeze harnesses that are not of the quick release variety, but a class rule may not change the requirement that a quick release harness comply with ISO 10862.

Note: Rule 50.1(c) does not take effect until 1 January 2023.

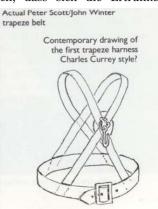
In Regel 50 "Kleidung und Ausrüstung der Teilnehmer" (bisher 43) ist neu:

Das Höchstgewicht für die Kleidung kann durch die Ausschreibung (nicht mehr die Segelanweisung) unter 8 kg gesenkt oder bis 10 kg erhöht werden. Das Maximalgewicht für den Ausreit- oder Trapezgurt allein wurde von 2 kg auf 6 kg erhöht. Die neue Regel 50.1(c) soll ab 1.1.2023 eingeführt werden. Sie besagt, dass eine Trapezeinrichtung mit einem Sofortauslöser gemäß ISO/Norm 10862 ausgestattet sein muss.

Blick zurück:

Die Erfindung des Trapezes änderte den Segelsport auf Jollen markant. Als es 1938 bei den International 14s beim Prince of Wales Cup in Grossbritannien erstmals eingesetzt wurde, war der erzielte Vorteil so eklatant, dass die RYA (GBR Segelverband) die Einrichtung als unsportlich taxierte und sofort verbot. Mit der Entwicklung von immer extremeren Jollen um die 2000er Jahre, mit zum Teil breiten Auslegern und mehrfach verstagten Masten kam es zu mehreren gefährlichen und leider auch tödlichen Unfällen, welche auf den Gebrauch vom Trapezgurt zurück zu führen waren. Es gilt als sehr wahrscheinlich, dass sich die Ertrunkenen





15 Jahre später hatte das Trapez trotzdem bei den damals modernen Rennjollen Einzug gehalten und war in der Folge nicht mehr wegzudenken.



FD 1956

Fireballs wurden anfänglich noch ohne Trapez gesegelt. Erst 1966, 4 Jahre nach dem Start der Klasse, wurde es durch die Klassenregeln erlaubt. Wenn auch nicht ganz ungefährlich, führte das Trapezen nicht zu gehäuften schweren Unfällen. Unser Segelsport galt weiter als relativ wenig riskant.

unter den Auslegern oder Trampolinen mit dem hervorstehenden Haken des Trapezgurtes verheddert hatten und sich nicht rechtzeitig befreien konnten. Die Opfer waren nicht einfach Ungeübte, sondern es starben dabei auch Topsegler. 2004 reagierte ISAF (heute World Sailing) mit einer Regel, die 2009 in Kraft treten sollte. Darin wurde gefordert: Ein Trapezgeschirr muss über eine Vorrichtung verfügen, mit der der Träger oder die Trägerin während des Gebrauchs jederzeit schnell von ihm getrennt werden kann. Durch dieses Timing sollten Hersteller und Segelnde Zeit haben, ihre Trapez-Ausrüstung zu aktualisieren.

Die Hersteller beeilten sich, Systeme zu entwickeln, die der erwähnten Regel entsprachen. Angesichts der eher vagen Parameter in der Regel - per Definition soll ein Trapezhaken ein einfach zu öffnender Schnellverschluss sein – entschloss sich ISAF später, die Implementierung der Regel auf unbestimmte Zeit zu verschieben.

Mit der Veröffentlichung der Regeln 2009-2012 gab es keine Erwähnung mehr von Schnellverschlüssen an Trapezgurten. Es machte den Eindruck, alle Systeme seien ok.

Die auf den Markt gekommenen Schnellverschlüsse waren aufgrund der verringerten Zuverlässigkeit durch bewegliche Teile nicht vollends überzeugend. Geschichten über solche Systeme, die sich unerwartet und unbeabsichtigt öffneten, haben viele dazu veranlasst, sie zugunsten traditioneller fester Haken zu meiden

2009 änderten sich die Rahmenbedingungen. Die Internationale Organisation für Normierung griff die Sache auf und es wurde die ISO Norm 10862 'Small Craft Quick Release System for Trapeze Harness' eingeführt.

Der Zweck der Norm besteht darin, einen Rahmen zu schaffen, auf Grund dessen Hersteller ein Gerät schaffen können, von dem sich ein Segler schnell entledigen kann, falls er von seinem Trapez gefangen wäre.

Die ISO Norm 10862

Wie bei jeder Norm ist der Geltungsbereich, die Leistungsbeschreibung, die Anforderung und die Prüfmethode beschrieben:

- **Geltungsbereich:** kleine Wasserfahrzeuge (small crafts)
- **Leistung:** Ziel ist, die Anzahl der Personen zu verringern, die unter Wasser gefangen bleiben, weil sie sich nicht vom Boot lösen können, wenn sich der Trapezgurt verfängt. Die Benützenden müssen innerhalb von fünf Sekunden zu lösen sein.

- Anforderung: Das Schnellverschluss-System muss einfach zu bedienen sein, auch mit einer behandschuhten Hand. Der Betrieb des Schnellverschlusses darf für die Benützenden kein wesentliches zusätzliches Risiko darstellen. Das Gerät muss unter normalen Segelbedingungen einer unbeabsichtigten Freigabe widerstehen und soll nach der Freigabe innerhalb von 30 Sekunden wieder "scharf gemacht" werden können. Es muss beständig sein gegen Schmutz (=Sand), Salzwasser und Korrosion.
- Das Schnellverschluss-System muss außerdem mit Text oder Bildern gekennzeichnet sein, die seinen Zweck und seine Verwendung angeben. Zum Beispiel "Pull!" Es muss orange oder rot gefärbt sein.

Trifft die Norm ins Schwarze?

Obwohl die tödlichen Unfälle nicht sehr zahlreich sind, ist jeder einer zu viel. Alles ist zu unternehmen, dass es nicht geschieht!

Die Norm wird nicht alles Verheddern verhindern können. Sie deckt nicht alle Arten von Einklemmunfällen ab. Es gibt drei grundlegende Ursachen, wo im Unfall eine Befreiung nicht möglich war. Normalerweise treten diese in Verbindung mit einem Kentern auf:

- 1. "Lochen", wenn der Trapezhaken ein Trampolin, das Deck oder den Rumpf durchstößt und dann stecken bleibt. Dies ist ein hohes Risiko auf Katamaranen oder Booten mit bespannten Auslegern, wie z.B. 18 Footers. Mit dem Auslösen des Hakens kann das Befreien in diesen Fällen gelingen.
- 2. Einhängen und einklemmen. Dies tritt normalerweise auf, wenn die Person beim Kentern so fällt, dass sich der

Haken an einer Wante einhängt. In einigen Klassen führen alle Wanten zum gleichen Pütting. Wenn der eingehängte Haken während dem Durchkentern dorthin gleitet, verklemmt er sich zwischen den Drähten schwer und kann nicht mehr frei kommen. Mit dem Auslösen des Hakens kann das Befreien in diesen Fällen gelingen.

3. Man kann sich beim Kentern leicht unter Segeln, in Beschlägen oder in Seilen verfangen. Dabei ist nicht immer der Haken der Schuldige. Auslösen des Hakens bringt nichts.

Vorhandene Systeme

Derzeit gibt es eine Vielzahl von Schnellverschluss-Systemen an Trapezgurten. Hersteller wie Gul, Magic Marine, RWO, Zhik verfügen über Systeme mit Schnellverschlusshaken, der aus dem Gurt selbst herausgelöst wird.

Jeder verwendet eine etwas andere Methode, aber das Ergebnis ist immer, dass der Gurt und der Haken getrennt sind. Wenn der Haken einmal abgelöst wird, ist es unwahrscheinlich, dass er wieder eingesetzt werden kann, um das Rennen fortzusetzen.

Alternativen

Es gibt andere Ansätze, die vermutlich den verlangten Standard nicht erfüllen, aber offensichtlich helfen. Bethwaite Design hat ein Konzept entwickelt, das den Haken vollständig beseitigt hat: das Keyball socket design

Dies geschah, weil Julian Bethwaite bemerkte, dass Segler die Zuglaschen an den Auslösesystemen abklebten, damit sie nicht versehentlich ausgelöst werden. Dies macht ein Sicherheitssystem natürlich überflüssig... und unterstreicht eine Schwäche der Regel 50.1 (c).



Magic Marine Quick Release Bar



RWO Quick Release



Keyball Socket System

Obwohl das Bethwaite Keyball-System ein brillantes Beispiel für Querdenken ist, verfehlt es die Norm und wäre zukünftig illegal, da kein "Schnellverschluss" ins System eingebaut ist.

Unabhängig davon rückt die Einführung dieser Norm die Diskussion über die Trapezsicherheit einmal mehr in den Vordergrund: Die Anzahl der Beinaheunfälle ist vermutlich nicht unerheblich. Sie kommen beim Jollensegeln sicher vor. Keine Frage.

Wir können persönlich einige Schritte unternehmen, um sicherzustellen, dass es nicht lebensgefährlich wird:

- Einen Plan haben, der jedem Besatzungsmitglied bekannt ist, was zu tun wäre. Z.B. wie die Schnallen am Trapezgurt zu öffnen sind um ein Aussteigen zu ermöglichen oder ein Messer an zugänglichem Ort bereit haben.

- Den Trapezgurt über allem anderen zu tragen wäre nicht unvernünftig So kann der Gurt in weniger als 10 Sekunden ausgezogen werden.

Fazit

Es ist zum jetzigen Zeitpunkt offen, welche bestehenden Systeme ISO 10862 wirklich erfüllen und welche Hersteller ihre Produkte zertifizieren lassen können.

Der Fireball gehört nicht zu den gefährlichen Booten: kleine Breite, Luftraum unter dem Boot, wenig Wanten, von einer Person aufzurichten.

Ich wäre dafür, mit den Klassenregeln Trapezgurte ohne Schnellverschluss erlaubt zu lassen.

Ruedi Moser

Ein Jahr lang einen Fireball besitzen.. gratis

Als Mitglieder von SF wisst Ihr bestimmt wie das geht! Dennoch denke ich, wäre es gut, Euch das wieder einmal in Erinnerung zu rufen.

SF kann zwei Boote zur Verfügung stellen. Für 2021 ist eines noch zu haben.

Und so sind die Bedingungen: Das Boot wird Anfang Saison an eine Crew übergeben. Die vorläufige Miete beträgt 1000.-

Also doch nicht gratis?? Doch durchaus: mit jeder Teilnahme an einer Regatta reduziert sich die Miete um 100.-; nach 10 Regatten ist es dann tatsächlich gratis! Was ist das für ein Boot?

Es heisst White Magic Segelnr.: SUI 14752 Baujahr: 2001

Werft: Duvoisin SUI

Rumpf: Epoxi-Schaum-Sandwich Segel: P&B Segel, Spi North Mast: Seldén Cumulus

Schwert: Duvoisin Ruder: Duvoisin liftbar

Trailer und Wasserungsrolli sind dabei... nur das Auto (mit Haken!) wird für den Transport vorausgesetzt.



Interessierte melden sich beim Sekretariat: Selina Zehnder

Ringstr. Nord 36a, 5600 Lenzburg (P) 062 558 84 43, (N) 076 517 52 41 email: selina.zehnder@bluewin.ch

Wichtige Adressen

Präsident

Ernst Schneibel, Stationsstr. 6, 8623 Wetzikon (P) 044 940 53 70 (N) 079 387 24 86 email: schneibel@bluewin.ch

Kassier

Linus Eberle, Feldhofweg 14, 5432 Neuenhof (P) 056 426 59 56

email: linus.sfa@bluewin.ch

Regattachefin

Manuela Liechti, Brauereiweg 7, 5033 Buchs (N) 079 261 39 87 email: fireballregatta@gmx.ch

Commodore Fireball International

Christina Härdi, Hauptstr. 36, 7240 Küblis (P) +4181 332 21 88 email: christina-haerdi@bluewin.ch

Eurocommodore

Jakub Napravnik, Dacickeho 1207/4, 14000 Praha, Czech Republic +420 737 330 694

email: kuba.napravnik@centrum.cz

Sekretariat

Selina Zehnder, Ringstr. Nord 36a, 5600 Lenzburg (P) 062 558 84 43, (N) 076 517 52 41 email: selina.zehnder@bluewin.ch

Presse

Julien Chiffelle, rue Baulacre, 9, 1202 Genève (N) 079 582 50 06 email: julien.chiffelle@hotmail.com

Webmaster

Beni Flück, obere Wangenstr. 14, 8306 Brüttisellen (P) 044 833 73 03, (N) 079 460 56 40 email: beni.flueck@gmail.com

Gazette

Ch. & U. Härdi, Hauptstr. 36, 7240 Kübllis (P) 081 332 21 88 email: sf-gazette@bluewin.ch

Postadresse

Swiss Fireball Ringstr. Nord 36a, 5600 Lenzburg PC-Konto: 80-61962-5 email: selina.zehnder@bluewin.ch

www.fireball.ch www.fireball-international.com

Flotte Bodensee

Adrian Huber, Wassergasse 13, 9320 Arbon (P) 079 355 93 87, (G) 071 844 85 07 email: chhuber@hotmail.com

Flotte Walensee

Kurt Venhoda Bleumatthöhe 25, 5073 Gipf-Oberfrick (P) 062 871 09 97 email: supidu@bluewin.ch

Flotte Hallwilersee

Mianne Erne, Hohlgasse 65, 5000 Aarau (P) 062 824 06 49 email: mianne_e@yahoo.com

Flotte Genfersee

Hansueli Bacher, Rummelring 3, 5610 Wohlen (P) 043 377 06 63, (N) 079 291 32 32 email: hbacher@gmx.ch

Flotte Bielersee

Simone Robert, Moosstr. 15, 2563 Ipsach (P) 032 331 88 84, (N) 078 821 60 11 email: simone.robert@gmx.ch

Flotte Bern

Mirjam Bacher-Hollenw., Rummelring 3, 5610 Wohlen (P) 043 377 06 63, (N) 079 484 16 14 email: mirjamh@gmx.ch

Flotte Zürich

Ernst Schneibel, Schneibel DinghyTech Industriestrasse 7a, 8620 Wetzikon (G) 044 945 15 70, (N) 079 387 24 86 info@sdyt.ch

Flotte Neuenburgersee

N.N.

Beitritt Swiss Fireball / Impressum





www.fireball.ch

Impressum: swiss fireball

Vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan mit einer Auflage von 150 Exemplaren Redaktion / Gestaltung: Christina & Urs Härdi-Landerer, Hauptstr. 36, 7240 Küblis Redaktionsschluss 1/2021: **15. April 2021**

Regattakalender





Das war 2020 ...



Das Letzte....

Träume ...

Schnäppchen oder Sandstrand Fake

... träumt weiter



