

BILLET DU PRÉSIDENT

Il arrive dans les meilleures familles que les événements évolurent trop rapidement, que l'on est pris de court n'ayant pas prévu d'aller si vite! Pourtant, le développement du Fireball en Suisse était assez remarquable par la croissance soutenue du nombre des bateaux et l'ascension rapide dans l'estime de l'USY. Nous avons des tas de projets pour contrôler l'évolution et consolider notre succès. Et tout d'un coup viennent Vuithier et Walt, dépassent tout le monde et deviennent champions d'Europe! A vrai dire, cela nous l'avions pas prévu. Que dorénavant un Fireball soit inscrit juste après le champion du monde, Claude Bigar (sauf erreur) sur la liste des célébrités suisses yachting, que 94 équipages venant de 18 pays considèrent la Suisse à l'avenir comme berceau de champions à prendre au sérieux; avouons-le, cela nous avons hésité d'oser de l'espérer! Or c'est précisément ce manque de fantaisie qui fait que nous ayons aujourd'hui quelque peine à réaliser ce que nous est tombé dessus et de prendre connaissance en toute conscience des conséquences résultant de ce

BRIEF DES PRÄSIDENTEN

Es gibt Dinge, die sich so schnell entwickeln, dass man von ihnen einfach überrumpelt wird, weil man es unterlassen hat, weiter als die Nasenspitze vor auszusehen. Zwar hat sich der Fireball in der Schweiz erstaunlich schnell entwickelt, durch die rapide zunehmende Zahl der Boote und das ständig wachsende Interesse der USY. Auch hatten wir uns einiges ausgedacht, um die Expansion zu kontrollieren und den Erfolg zu festigen. Doch da kommen plötzlich Vuithier und Walt, rauschen an uns vorbei und werden Europa-meister! Wir müssen es bekennen, wir hatten das nicht vorgesehen. Dass von jetzt an ein Fireball auf der Liste der schweizer Segelprominenz gleich hinter 5,5m Weltmeister Claude Bigard verewigt ist und dass 95 Fireballisten aus 18 Ländern in Zukunft die Schweiz als Wiege von ernstzunehmenden Champions betrachten, das, müssen wir zugeben, haben wir nicht gewagt im Traum zu hoffen. Aber eben dieser Mangel an Phantasie ist der Grund unserer Mühe zu begreifen, was uns da eigentlich eingebrockt wurde und zu erkennen, bewusst und aufgeschlossen, welche Kon-

coup d'éclat magnifique de Vuithier et Walt.

Si nous admettons que le fantastique peut préfigurer une réalité qu'il nous soit permis d'ores et déjà rêver et de nous habituer au fait que Vuithier et Walt peuvent très bien rentrer d'Amérique avec le titre de Champion de monde! Cette préparation mentale à rebours de nous tous, ce qui est d'ailleurs un soutien moral comme un autre pour notre équipage de choc, doit commencer par l'enthousiasme avec lequel nous portons à la connaissance de tout le monde les performances de nos champions. Sans fausse modestie, conbaincus de l'importance nationale et fier pour Fireball!

Ensuite prenons consciencieusement la valeur effective et assimilons les leçons de nos deux si sympathiques neuchâtelais. Incontestablement, ils vont vite, mais encore Vuithier, venant du Finn et Walt du 505 se sont imposés dès le début de la saison avec une telle aisance qu'il est permis de ce demander ce que nous fabriquons depuis plusieurs années. Eh bien, nous n'avons pas besoin de nous perdre dans des analyses forcément subjectives. Il suffit d'admettre une fois pour tout que l'évolution rapide nous a amenés à ce stade à partir duquel nous ne devons plus "faire" du Fireball, mais naviguer!

sequenzen diese Meistertat mit-sichbringt. Wenn wir uns also im klaren darüber sind, dass Phantastisches die Zukunft ahnen lässt, dann sei uns schon jetzt gestattet, uns im Traum an den nicht unmöglichen Weltmeistertitel von Vuithier und Walt zu gewöhnen!

Diese nachträgliche intellektuelle Vorbereitung beginnt mit dem Enthusiasmus durch den wir das freudige Ereignis aller Welt zu erkennen geben.

Ohne falsche Bescheidenheit, überzeugt von der nationalen Bedeutung und Stolz für Vuithier und Walt, was übrigens moralisch unterstützt.

Dann sollten wir uns der effektiven Leistung unserer beiden sympathischen Neuenburger bewusst werden und die daraus erwachsenden Lehren zu Herzen nehmen. Unbestritten ist die Geschwindigkeit, sowie auch die mühelose Art, mit der der Finnsegler Vuithier und der 505 Steuermann Walt seit Saisonbeginn uns um die Nase fährt, als hätten wir in den letzten Jahren nur gebastelt. Nun, wir brauchen den Fall gar nicht lange zu analysieren, es genügt, wenn wir für ein und alle Mal zur Einsicht kommen, dass wir plötzlich zu dem Punkt gekommen sind, von dem an wir nicht mehr Fireball, sondern Hochleistung segeln müssen.

Schlussendlich, als endgültige

Enfin, conséquence ultime de ce titre européen, nous savons maintenant qui sont les meilleurs, nous pouvons donc laisser tomber nos jalousies, nos critiques désabusés et sourires indulgentes et nous mettre tous ensemble pour créer par l'amitié cette atmosphère traditionnelle qui lie tant les navigateurs.

Konsequenz dieses Europatitels, wissen wir jetzt, wer die Besten sind. Deshalb können wir von nun an unsere Eifersüchte, erhabene Kritiken und nachsichtige Geschmunzel begraben, um unvoreingenommen, durch Freundschaft und Respekt, diese traditionelle, alle Seeleute vereinigende Atmosphäre entstehen zu lassen.

Hans Fröhlich

SFA-MITGLIEDER-ZUWACHS (1.3.72. - 1.12.72)

7175	Adam, Bernhard	Dorfacherstr. 5	Forch/ZH
1386	Aeberli, Fritz	Pilgerweg 13	Rüschlikon
6948	Aebi, Werner	Hauptstr. 109	Twann
7850	Bopp, Peter	Luegislandstr. 21	Zürich
4920	Eckert, Markus	Mattenhofweg 7	Männedorf
6457	Feusi, Ernst	Eidmattstr. 13	Wädenswil
2573	Frick, Hans Peter, Dr.	Loorenrain 15	Zürich
8073	Friedli, Peter, Dr.	Ensingerstr. 24	Bern
5154	Fuchs, Kurt	Auberg 4	Basel
	Furrer, Herbert	Schloss-Str. 122	Bern
	Gloor, Kurt	Ch. de Renens 47	Lausanne
4472	Gretener, Pius	Eichmattweg 2	Meggen
3466	Hallauer, Anita	Badhausstr. 9	Biel
1767	Hasler, Jacques	Pettenses 8	Colombier
7892	Mehr, Bernhard	Ch. du Vauil 12	Lausanne
4470	Mennel, Kurt	Warzhalden	Meilen/ZH
7362	Mercanton, Jean-Pierre	Le Petit-Basset 154	Clarens
7887	Meyer, Urs	Grütstr. 40	Adliswil
2573	Pestalozzi, Andreas	Stallikerstr. 24a	Uitikon
7119	Roth, Christoph	Wasserfluhweg 7	Aarau
6947	Siebenhaar, Willi	Burriweg 159	Zürich
6464	Spitt, Max	Aaraustr. 146	Olten
7873	Treib, Fritz	Untermoosen	Wädenswil
	Tschiemer, Jürg	Riedthaldenstr. 24	Steckborn
	Vuithier, Jean-Claude	Rue du Bassin 2	Neuchâtel
	Wieland, Hermann	Heinrich-Stutzstr. 23	Urdorf
7318	Züger, Kurt	im Langhaus 4	Egg/ZH
2029	Zullig, D.	Rue des Paquis 18	Genève

C.M. USA

Championnat du monde des
Fireballs 1972

Traduction d'un article de
Jack Knights paru dans "Yachts
and Yachting", octobre 1972
(traduit par J. Fröhlich)

C'est sur la côte des azalées
au plus profond du Dixieland
qu'a lieu ce sixième Championnat
du monde des Fireballs, premier
gagné par un non-britannique.

Jörg Diesch, 20 ans, étudiant
en médecine de Friedrichshafen
n'a pas seulement gagné mais
dominé ce Championnat. Il avait
emporté son titre devant 35 ba-
teaux venant de 13 pays avant
la dernière journée déjà, son
plus mauvais résultat à ce mo-
ment étant une troisième place.
Trois premières et une deuxième
sont les autres. Lors de la der-
nière course, celle gratifiée
des plus forts vents, il était
deuxième à la première marque
derrière le jeune suédois Fal-
kengreen et avant d'être obligé
d'abandonner avec une ferrure
de gouvernail cassée.

La semaine précédente il avait
gagné avec la même aisance le
Championnat de l'Amérique du
Nord également avec premières
et deuxièmes places. Il y a long-
temps que je n'ai plus eu l'occa-

WM. USA

FIREBALL WELTMEISTERSCHAFT 1972

nach einem Bericht von Jack
Knights erschienen in Yachts
and Yachting Oktober 1972.

An der Azaleen-Küste, tief
unten im Dixieland, wurde die
6. Fireball-WM abgehalten,
die erste, die von einem Nicht-
britten gewonnen wurde.

Der neue Weltmeister, der 20
Jahre alte Medizin Student
Jörg Diesch, aus Friedrichs-
hafen, gewann nicht nur die
Meisterschaft, er beherrschte
sie. Er hatte schon vor dem
letzten Tag gewonnen, zu
welchem Zeitpunkt sein schlech-
testes Ergebnis unter 35 Booten
aus 13 Ländern ein 3. Platz
war. Neben diesem, hatte er
drei erste und einen zweiten
Platz zu verzeichnen. Im
letzten Rennen, in dem am
meisten Wind war, rundete er
die Am-Wind-Marke als 2.
hinter dem jungen Schweden
M.Falkengreen, musste danach
aber mit einem gebrochenen
Ruderbeschlag aufgeben.

In der Woche vorher hatte er
mit gleicher Leichtigkeit die
Nordamerikanische Meister-
schaft gewonnen und zwar aus-
schliesslich mit 1. und 2.
Plätzen. Es ist lange her,
seitdem ich Gelegenheit hatte,
eine solch offenbare Begabung
zu beobachten. Es war ein
Genuss zuzuschauen, wie Diesch

sion d'observer un talent aussi manifeste. Il était un vrai plaisir de voir Diesch chercher son chemin par petits airs et vents légers et toujours changeants. Aux aguets des moindres sauts de vents il n'oublia pas de les considérer en fonction de la position des bateaux concurrents dès qu'il ne s'éloignait jamais par des bords trop longs. Son sens tactique ne l'abandonna jamais; même lorsqu'il fut méchamment enfermé au départ d'une des manches il rattrappa à chaque occasion une place pour finir en deuxième position.

Je n'ai plus vu une telle supériorité tactique d'un jeune barreur depuis quelques années quand Willi Kuhweide, également un allemand, gagnait son premier Championnat d'Europe des Finn près d'Ostende.

Et pourtant, on ne peut pas dire qu'il avait un bateau supérieurement rapide. Il navigait avec le suédois Sten Warfvinge comme équipier, le Fireball-Fan mondialement connu, qui avait apporté son Fireball construit en 1969 par son frère Carl-Erich (methode Pfander, assemblages par collages laminés). D'aspect plutôt primitif, le bateau pesait 16 kg de trop (Sten l'affirmait du moins) et les aides élémentaires telles que barre d'écoute, filoirs d'écoute de foc réglables et Barberholer manquaient complètement!

sich seinen Weg bei sehr leichten und immer unsteten Winden bahnte. Er hielt immer Ausschau nach Windschralungen, vergass aber nie, seiner Stellung bezüglich der anderen Boote Rechnung zu tragen und leistete sich keine, ihn von der Konkurrenz zu weit abbringende Schläge. Nie liess ihn sein taktisches Gefühl im Stich. Einmal war er beim Start böse eingeschlossen, aber auch dann holte er sich bei jeder Gelegenheit einen Platz, um schliesslich in 2. Position zu enden. Dabei kann man nicht sagen, dass er ein überlegen schnelles Boot gehabt hätte. Er segelte mit Sten Warfvinge, dem wohlbekanntesten Fireball-Fan aus Schweden, an der Vorschot. Sten hatte ein von seinem Bruder Carl-Erich 1969 selbstgebautes Boot (nach der "tape-together"-Methode) mitgebracht. Es sah ziemlich primitiv aus, Sten behauptete sogar, das Boot habe 16 kg. Uebergewicht, und es liess solche elementare Hilfen wie Grossschotschlitten, einstellbare Fockholepunkte oder Barberholer vermissen. Dazu kam noch das Segeldurcheinander. Jörg hätte die Segel mitbringen sollen und hatte seine Mutter gebeten, diese aus Deutschland zu schicken, aber Mami hatte sie nicht per Luftpost geschickt und so kamen sie eben nicht an. Sten hatte eine Nilson-Fock mitgebracht und bestand darauf, dieses

A cela s'ajoute le mélange des voiles.

Jörg Diesch devait apporter les voiles et avait demandé à sa mère de les lui faire suivre, mais la mama économisa en ne les envoyant pas par avion et ils n'arrivèrent jamais. Sten avait un Nielsen foc avec lui et insistait que ce produit suédois soit utilisé. La voile et le spi leur furent prêtés par un concurrent français et à mon avis, ces nouvelles voiles Cheret étaient aussi bonnes que beaucoup d'autres. Ainsi c'était peut-être une chance que la mama ait économisé les taxes pour l'avion.

Le mât était un Proctor D. 1967. Les écoutes de foc passent dans des poulies "ficelées" au renfort du point à environ 2/5 de la mi-largeur d'un part et d'autre de l'axe du bateau. La quète du mât était telle que le foc touchait la poulie déjà sous faible tension.

A part de ça notons que Diesch était deuxième au Championnat du monde 1971 à Beiruth, cette année il a gagné le Championnat d'Europe des Pirates et il a navigué avec succès avec le 420, 470 et le Soling. Il dit qu'il préfère le Fireball au 470 notamment parce que, avec son frè-

schwedische Produkt zu segeln, in dessen Mitte er grosse S's genäht hatte.

Als Grosstuch und Spinnacker benützten sie schliesslich von einem französischen Teilnehmer mitgebrachte neue Betrand Cheret Tücher, die meiner Ansicht nach so gut aussahen wie irgendwelche andere. So war es vielleicht ein Glück, dass Mami mit dem Porto gespart hatte. Der Mast war ein 1967 Proctor D. Der Fockholepunkt lag etwa 2/5 der halben Decksbreite von mitschiffs entfernt und bestand aus einer an der Deckverstärkung einfach festgezurrten Rolle. Dabei war der Mast soweit nach hinten geneigt, dass die Fock schon bei mässiger Spannung der Schot die Rolle berührte.

Nebenbei gesagt war Diesch 1971 2. bei der WM in Beiruth und hat dieses Jahr die EM der Piraten gewonnen und mit Erfolg in den Klassen 420, 470 und Soling gesegelt. Er sagt, er zieht den Fireball dem 470er hauptsächlich deshalb vor, weil er und sein Bruder in letzterem bei strammem Niederholer und dichter Grossschot einfach nicht genügend Platz beim Wenden haben. Eine solch taktische Ueberlegenheit eines jungen Steuermannes sah ich selbst zum letzten Mal vor Jahren, als ein anderer Deutscher, nämlich Willi Kuhweide, seine erste Finn-EM auf einem See in der Nähe von Ostende gewann.

Rondar Fireball

Das neue Fiberglasboot aus England

Möchten Sie mehr über diesen
Fireball erfahren?
Wenden Sie sich an

bucher
+ walt

5, rue du Musée
2001 Neuchâtel
Téléphone 038 24 21 15

Le secrétariat de la SFA tient
à votre disposition:

Blason en tissu	Fr. 7.--
Car-Sticker	Fr. 2.50
Badge automobile (en plastique)	Fr.15.--
Cravate avec motif "Fireball" soie noire ou bleu	Fr.12.--
Fichu (en soie)	Fr.17.--
Boutons de manchette	*Fr.22.--
Porte-clefs	*Fr. 6.50
Anneau de foulards	*Fr. 5.50
Rond de serviette	*Fr. 5.50
Bracelet	*Fr.11.--
Insigne de boutonnière	*Fr. 6.50

* en acier inox

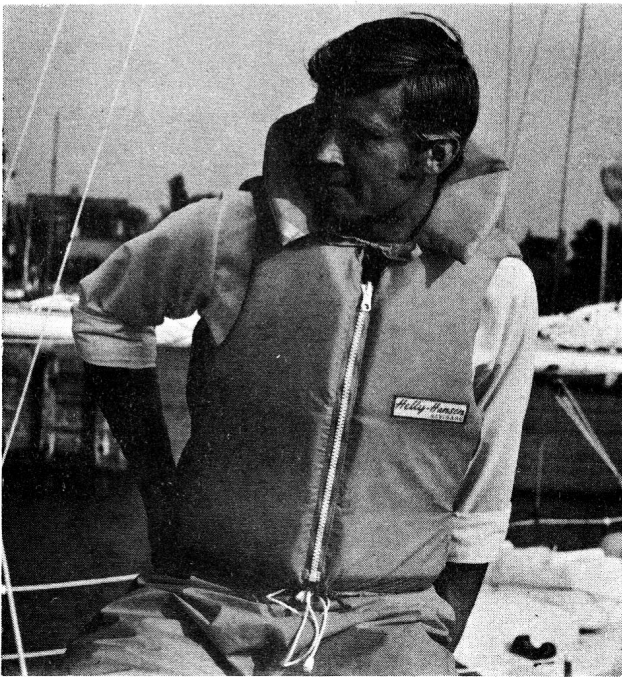
Durch das Sekretariat der SFA
kann bezogen werden:

Blazer-Abzeichen	Fr. 7.--
Car-Sticker	Fr. 2.50
Auto-Plakette (Kunststoff)	Fr.15.--
Krawatten mit Fireball- motiv (Seide schwarz oder blau)	Fr.12.--
Damen-Kopftücher	Fr.17.--
Manchettenknöpfe	*Fr.22.--
Schlüsselanhänger	*Fr. 6.50
Halstuchringe	*Fr. 5.50
Serviettenringe	*Fr. 5.50
Armband	*Fr.11.--
Abzeichen zum Anstecken	*Fr. 6.50

* aus rostfreiem Stahl

Helly-Hansen

NAVIGARE SCHWIMMWESTE



SICHERHEIT FÜR SIE UND IHRE FAMILIE

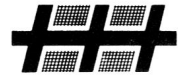
- Die NAVIGARE-Weste bringt eine bewusstlose Person sofort in die richtige Schwimmlage und lässt sie sicher schwimmen, d.h. mit Mund und Nase über dem Wasser.
- Die Weste kann beidseitig getragen werden.
- Der orangefarbige Bezug ist zu 100% aus besonders kräftigem und reissfestem Nylon hergestellt.
- Haltbarer Reissverschluss aus nichtrostendem Delrin.
- Der Auftrieb wird erzielt durch eine Schaumplastikfüllung. Die einzelnen Zellen sind jede für sich in einem Plastikbeutel eingeschweisst. Hierdurch wird ein hoher Schutz erreicht.
- Der fest angeschnittene Kragen stützt den Kopf im Wasser.
- Die Konstruktion garantiert sowohl an Bord als auch im Wasser grösste Bewegungsfreiheit.
- Lieferbar in 7 Grössen – von Babies bis zu Erwachsenen.

Die Helly-Hansen NAVIGARE Schwimmweste wurde unter den verschiedensten und auch härtesten Bedingungen geprüft und ist dabei allen Anforderungen gerecht geworden. Sie ist anerkannt von den Warentest-Ausschüssen in Norwegen, Dänemark, Schweden und der Schweiz.

Preis: Erwachsene Fr. 62,50

Die NAVIGARE ist nur eine Weste aus dem umfangreichen Helly-Hansen-Schwimmwesten-Programm.

In allen führenden Sport-Fachgeschäften und bei Schiffsausrüstern erhältlich.



Bezugsquellennachweis durch:

Helly-Hansen
of Norway

HELLY-HANSEN SUISSE
St. Peterstrasse 1, 8022 Zürich
Telefon 051/277576

re, il est trop à l'étroit pour virer quand le halebas et la voile sont bien serrés.

Diesch navigue selon un style très personnel: au vent arrière il se tient le plus souvent debout dans son bateau tenant la barre à piong fermé, la paume vers le bas, plustôt que de la maintenir simplement. Cette main si jamais elle est immobile repose sur ses genoux, mais la plupart du temps elle imprime à la ralonge de barre un mouvement de balais (contrairement à la plupart des barreurs que tirent ou poussent sur la barre) de même qu'avec son poids pour forcer le bateau par dessus les vagues. Aux allures des vents arrière il ne dédaigne pas quelques subtiles et savants "pompages" à l'aide de la voile.

Le temps était, sauf pour les spécialistes du gros temps, parfait pour tous. La plupart des concurrents vivaient en costume de bain et portaient par pure habitude des combinaisons de plongé.

Les lignes de départ étaient bien orientées, les parcours me paraissaient assez longs, cependant qu'ils correspondaient exactement aux instructions.

Les anglais étaient là avec 7

Diesch hat einen eigenen Segelstil, vor-dem-Wind steht er meistens im Boot und umklammert seine Pinne mit geballter Faust, Handfläche nach unten, als dass er sie einfach nur hält. Wenn diese Hand je ruhig ist, so liegt sie in seinem Schoss, meist aber wird die Pinnenverlängerung in einer Wischbewegung aus dem Handgelenk im Bogen bewegt (die meisten Steuerleute benützen dagegen die Verlängerung, um eine Zug- und Schubbewegung auf die Pinne auszuüben). Diesch arbeitet im Seegang viel mit dem Ruder wie auch mit seinem Körpergewicht, um das Boot über Wellen zu zwingen. Vorwind ist er auch nicht erhaben über einiges geschicktes Pumpen mit dem Grosstuch. Das Wetter war für alle ausser für die Schwerwettersegler perfekt. Die meisten lebten im Badeanzug und es trugen nur einige wenige aus reiner Gewohnheit Taucheranzüge. Die Starts waren genau ausgelegt, die Bahnen schienen mir lang, waren jedoch genau wie in den Instruktionen beschrieben. Diese Instruktionen waren übrigens das Einzige, was kritisiert werden könnte. Die Engländer waren mit 7 starken Booten vertreten, obwohl Peter Bateman und Mike Mountifield fehlten und Caig merkwürdig ausser Form schien. Mit ihm segelte - wie immer im Fireball- Jack Davis. Diese

des plus forts bateau même s'ils manquaient Peter Bateman et Mike Mountifield et que Caig semblait curieusement hors forme. Comme toujours en Fireball Jack Davis était son équipier. Ces deux défendaient leur titre, mais malgré le fait qu'ils aient déjà gagné deux Championnat du monde, ils n'ont jamais donné l'impression cette fois d'avoir une chance. Ils n'ont pas seulement été battus par Diesch, mais jusqu'à la dernière manche qu'ils ont gagné quand cela ne servait plus à rien, ils ont fait des résultats à deux chiffres seulement soit 12, 17, 17, 11 et un abandon lors de la cinquième régates dégoutés qu'ils étaient par les sauts de vent. Caig accusait son vieux "Jumping Jack" (son bateau et non son équipier N.d.f.) et le jeu excessif de la dérive. Certes le "Jumper" a vieilli, mais ce qui est plus évident c'est que Caig a fait cette année très peu de Fireballs et qu'il s'est occupé les deux derniers mois avec le très différent Soling. Et quand je vois leur vieux Proctor B mât au tire-bouchon qu'ils utilisent sans barres de flèche ni losange, je suis surpris que cet équipage ait jamais gagné quoi que ce soit. Leur garde-robe consistait en une voile Jack-Holt fatiguée et vermée à la chute, d'un foc Musto et d'un spi Sea-Horse de belle allure.

beiden waren die Titelverteidiger, aber obwohl sie schon zwei WM's gewonnen hatten, sah es nie aus, als ob sie dieses Mal eine Chance hätten. Sie wurden nicht nur durch den beeindruckenden Diesch geschlagen, nein bis zum letzten Lauf, welchen sie gewannen, als der Titel schon verloren war, machten sie nie ein einstelliges Resultat, sondern die Plätze 12, 17, 17, 11 und Aufgabe im 5. Lauf, als sie von den drehenden Winden völlig degoutiert waren.

Caig gab seinem alten Boot "Jumping Jack" und dem Spiel seines Schwertes die Schuld. Der Jumper ist sicher alt geworden, aber noch sicherer ist, dass Caig dieses Jahr wenig ernsthaft mit dem Fireball gesegelt hat und die letzten 2 Monate im sehr verschiedenen Soling verbracht hat. Und wenn ich seinen alten verbogenen Proctor B Mast anschau, welchen sie ohne Saling oder Daimonts fahren, wundert es mich, dass dieses Paar überhaupt je irgendetwas gewonnen hat. Sie müssen schon sehr gute Segler sein. Ihre Besegelung bestand aus einem müde aussehenden, im Achterliek schliessenden Jack Holt-Grosstuch, einer Fock von Musto und einem gut aussehenden Sea-Horse Spinnacker. Zweiter im Gesamtklassement und Gewinner zweier Läufe war der neue Europameister Jean-Claude Vuithier, auch ein Binnensee-

Deuxième au classement général et premier de deux manches fut le nouveau Champion d'Europe, le suisse J.-C. Vuithier, également un navigateur d'eau douce. Utilisant un tout nouveau Rondar et des voiles Bruce-Banks, Vuithier n'était pas particulièrement régulier, mais quand il était devant, sa vitesse et ses nerves lui permettaient d'y rester. Troisième fut Bryan Inns d'Australie, qui appartient aussi à ce typ léger et osseux de Fireballistesque gagnent actuellement. Il navigait avec une très grande concentration et tellement recroquevillé que nous parlames bientôt de la position au "oeuf australienne". Il avait un très beau bateau plastic-bois de Davis Binks (Australie) qu'il vendit facilement sur place, un grément De-Havilland, des voiles Tasker et un tanguon rangé à l'australienne sous la bôme.

Il utilisait son avaleur de spi, contrairement à Diesch qui décida de recouvrir le sien, afin d'envoyer un spi toujours sec, quitte à devoir l'amener beaucoup plus tôt.

Le quatrième est un grand maigre à la face pâle, 18 ans et suédois, Morgan Falkengreen, qui jour par jour tirait des bords remarquables pour perdre au vent arrière. Cela pourrais'expliquer par le

segler, aus der Schweiz. Vuithier, welcher ein brandneues Rondar Vollplastik-Boot und Bruce Banks verwendete, war nicht besonders regelmässig, aber wenn er einmal vorne war, hatte er genug Nerven und Geschwindigkeit, um dort zu bleiben. Dritter war Bryan Inns aus Australien, der ebenfalls zu den leichten knöchigen Gestalten gehört, die in dieser Klasse zur Zeit vorne segeln. Er segelte sehr konzentriert und in einer zusammengekauerten Stellung, welche wir bald die australische Ei-Stellung nannten. Sein Boot war ein schönes Komposit von David Binks (Australien), das bald an Ort verkauft wurde, er benützte de Havilland-Rigg und Tasker Segel und trug seinen Spinnaker-Baum nach australischer Art unter dem Grossbaum festgemacht. Er benützte seine Spinnaker-Tüte, im Gegensatz zu Diesch, welcher zwar eine hatte, aber beschloss, sie zuzukleben, um den Spinnaker immer trocken hissen zu können, obwohl dieser deshalb viel früher heruntergenommen werden musste. Vierter war ein grosser schlanker, milchgesichtiger, 18-jähriger Schwede, Morgan Falkengreen, der Tag für Tag bemerkenswerte Am-Wind-Kurse segelte und nachher vor-dem-Wind Plätze verlor. Es mag dies mit seinem sehr runden und tiefen aber klein aussehenden Elvström-Spinnaker zu tun haben oder

fait qu'il utilisait un spi Elvström qui, très rond et très bas, semblait être trop petit ou alors par le poids non négligeable de son équipier Lennart Nilsson. En tout cas, Falkengreen a viré la première bouée plus souvent que quiconque en première position. Il utilisait un bateau suédois en bois et un gréement Proctor.

La plupart des barreurs anglais avaient leurs bons moments, mais il faut le dire: leur technique était meilleure que leur tactique dans ces vents irréguliers. Cela convenait aux navigateurs lacustres. Les jours où le vent soufflait le plus fort Jim Hawker gagna la régata d'entraînement (mais Diesch n'y était pas) et John Caig la dernière manche du Championnat (mais Diesch abandonna en deuxième position et Falkengreen chavira après avoir viré le premier la marque au vent). Lors d'une manche les premiers 7 représentaient 7 pays et 4 continents. Les premiers 5 du classement général viennent de 5 nations différentes.

Le Fireball est aujourd'hui aussi international que le 505, plus populaire que le FD, infiniment plus répandu que son grand rival le 470 et reconnu par toujours plus de nations. Qu'il soit olympique ou non, son grand avenir est assuré pour longtemps.

auch mit dem beachtlichen Gewicht seines Vorschötlers Lennart Nilsson. Jedenfalls hat Falkengreen wohl öfters die erste Boje als erster gerundet als irgend jemand sonst. Er benützte ein schwedisches Holzboot und Proctor-Rigg. Die meisten englischen Steuerleute hatten ihre guten Augenblicke, aber es muss gesagt werden, dass ihre Segeltechnik besser war als ihr taktischer Sinn in unsteten Winden. Dies war etwas für Binnenseesegler. Die windreichsten Tage waren die Trainingsregatta, die von Jims Hawker gewonnen wurde (aber Diesch nahm daran nicht teil) und der letzte Lauf, welcher John Caig gewann (aber Diesch gab wegen Ruderbeschlagbruch auf, als er an zweiter Stelle lag und Falkengreen kenterte, nachdem er an der 1. Boje geführt hatte). In einem Lauf kamen die ersten 7 aus 7 verschiedenen Ländern und 4 verschiedenen Kontinenten. Die ersten 5 des Gesamtklassements stammten aus 5 verschiedenen Ländern.

Der Fireball ist heutzutage ebenso international wie der 505, beliebter als der FD, unendlich weiter verbreitet als sein grosser Gegner der 470, und wird von immer mehr Nationen anerkannt. Ob er olympisch wird oder nicht, ihm steht eine grosse und lange Zukunft bevor.

Europameisterschaft	1. und 2. Platz
Schweizermeisterschaft	1. Platz
Skiyachting	1. Platz usw.

**Was zu gewinnen war,
haben sie gewonnen!**

ausgerüstet mit

JACK HOLT

Slimline Masten



SUNIMPORT AG



Büro: 8804 AU/ZH Schweiz 01 / 75 49 93
Laden: Dufourstr. 49, 8008 Zürich 01 / 47 64 70

Ständige Verbesserungen haben unsere Boote zur absoluten Spitzenklasse gebracht,... zögern Sie nicht, jetzt schon Ihr neues Boot zu bestellen, wir diskutieren gerne auch eine individuelle Ausrüstung.



Viking Gummistiefel für Sport, Freizeit, Mode

Viking - das ist der Top-Stiefel aus Norwegen, von Seglern für Segler geschaffen. Die ebenso eleganten wie praktischen Schnürstiefel, Modell Kjendis, sind erhältlich in den Farben gelb, blau und weiss (Grössen 35-46, ab Fr. 44.50). Die kurzen Stiefel, Modell Regatta, gibt es in blau und weiss (Grössen 31-47, ab Fr. 34.50).

Das grosse Plus aller Viking-Stiefel: sie besitzen eine orthopädisch geformte Einlegesohle mit Luftkammern und sind sanitized.

Warum nicht gleich das Beste wählen? Verlangen Sie darum in Ihrem Sport- oder Schuhgeschäft ausdrücklich Viking, das weltweit bekannte norwegische Spitzenfabrikat.

Bezugsquellen-Nachweis durch:

Viking-Askim AG • J. Peter Schmid • Beckenhofstrasse 22 8035 Zürich • Telefon 01/26 86 36

C.E. TRAVEMUNDE 1972

Plutôt que de raconter de A à Z les événements et résultats que vous connaissez déjà, pour autant que vous ayez manifesté de l'intérêt auprès d'un participant, je me permets de relater quelques détails qui ont peut-être échappés à certains et qui ont pourtant leur importance.

Tout d'abord la disqualification de Vuithier et Walt pour n'avoir pas respecté l'article 36. Le jury a prononcé son jugement appliquant l'article 36 in extenso: "le yacht babord amure doit s'écarter de la route du yacht tribord amure afin qu'il soit impossible à celui-ci de toucher celui-là". Le jury a donc admis qu'il y ait des "salauds" qui font exprès (aulofée ou coup de frein) pour toucher un yacht babord qui passe tout près, mais qu'il est impossible pour le défendeur de le prouver et que de toute façon il n'a pas tout fait pour ne pas se laisser toucher!

Personnellement, j'ajouterai qu'un virement en position favorable s'imposait dans un tel cas.

A propos de tactique, il est pour nous lacustres toujours frappant qu'en mer cette position favorable sous le vent et la couverture a env. 45° au

vent fonctionne parfaitement, tandis que chez nous (sauf à Silvaplana) cela marche beaucoup moins bien. L'explication consiste probablement à ce que le vent souffle à l'horizontale en-dessus des mers et tombe ou roule de nos montagnes. Entre autre, il ne faut donc jamais suivre un autre bateau, surtout s'il s'agit d'un président qui a autre chose à faire que bien naviguer! Le protet déposé par un italien contre Cyril Sturm est significatif de la mauvaise préparation de certains concurrents, car sa méconnaissance du règlement a été fatale à l'italien, c'est lui-même qui a été disqualifié. Cyril peut vous expliquer! Les instructions de course prévoyaient qu'après chaque journée de régates 4 Fireballs soient contrôlés par le jaugeur. Beaucoup ont critiqué cette manière de faire, surtout celui qui s'est fait disqualifier parce que son axe de dérive était de 4 m/m en-dehors des tolérances admises. Ce qui laisse songeur car théoriquement ce suisse devrait être rayé du classement du championnat suisse comme ceux à qui j'ai pu faire modifier leur potence de spi hors jauge. C'est ridicule estimez-vous? Parfaitement ridicule en effet, de

croire qu'un Fireball marche plus vite avec une dérive déplacée de 4 m/m et une poulie à Fr. 3.50 pendue à la potence. Et si vous estimez que les Fireballs italiens sont hors jauge, que les anglais bénéficient de soins particuliers de la part de F. Berry et que les parcours soient (encore) trop courts, eh bien, déposez un protet et prouvez-le.

Mais arrêtez cette façon déplaisante de rouspéter et critiquer et gardez vos suppositions, estimations et suspi-

cions pour vous.

Par contre, nous devons intervenir auprès de l'USY et de nos jaugeurs pour obtenir une plus grande rigueur dans l'application de nos propres règles.

Pour finir, il me plait infiniment de constater que l'ambiance en particulier dans le camp suisse était sympathique et que la famille Fireball se porte bien!

Jean Fröhlich



„Weine nicht, Königin!“

RAPPORT DU SECRÉTARIAT

Fireball not for the Olympics:

J'étais tellement déçue, que nous n'y sommes pas parvenus. Ce n'est pas à cause de l'avenir du Fireball dans la Suisse que je me sens peureuse. J'étais déçue car le Fireball serait vraiment qualifié comme bateau olympique, parce qu'il est un des bateaux qui peut être construit par des amateurs et car le 470 ne me plaît guère. D'autant plus je me suis réjouie des téléphones que j'ai reçu des intéressés au Fireball. On pourrait penser, que le Fireball serait devenu olympique. Cet automne les demandes au sujet des bateaux d'occasion et des instructions pour la construction ont considérablement augmenté. Maintenant on peut reconstruire le Fireball dans 64 pays!

Assemblée générale 1972

Veillez noter s.v.p. que ce bulletin contient l'invitation pour l'assemblée générale. J'espère que vous viendrez très nombreux malgré les événements lors de l'assemblée générale passée. Si je pourrais exprimer un vœux: communiquez vos idées concernant les régates de qualification à vos chefs de flotte; faites-les organiser un meeting des membres de la flotte, afin que vous puissiez

SEKRETARIATSBERICHT

Fireballs not for the Olympics:

Ich war sehr enttäuscht, dass wir es nicht geschafft haben; nicht wegen der Zukunft des Fireballs in der Schweiz, um diese ist mir nicht bange. Ich war enttäuscht, weil ich den Fireball als Olympiaboot so sinnig gefunden hätte, da er eines der wenigen von Amateuren hergestellte Boote ist. Und weil mir der 470er so gar nicht gefällt. Aber über Geschmack lässt sich ja bekanntlich nicht streiten. - Um so mehr haben mich die vielen Telefonanrufe von Fireball-Interessierten gefreut. Man könnte denken, der Fireball sei olympisch geworden. Die Anfragen nach guten Occasionsbooten (wir hätten unser eigenes 8mal verkaufen können) und nach dem Selbstbau sind diesen Herbst ganz besonders häufig. International ist der Fireball nun in 64 Ländern anzutreffen. Das macht ihm so schnell keine andere Bootsklasse nach.

Generalversammlung für 1972:

Bitte beachtet, dass in diesem Bulletin die Einladung für die GV enthalten ist. Hoffentlich kommt Ihr alle zahlreich und sitzt Euch nicht noch der Schreck der letzten in den Gliedern. Dazu möchte ich doch nochmals folgendes bemerken: Die Unstimmigkeit, die bei letzten GV betreffend der Ausscheidungsregatten aufkam, rührte hauptsächlich daher, dass die Flottenchefs die Meinung ihrer Flottenmitglieder nicht kannten, und

y discuter vos propositions sur les modalités possibles et formuler finalement par écrit vos décisions. Le comité de direction les discutera et fixera les régates à la séance précédant l'assemblée générale. Ainsi celle-ci n'a qu'à vérifier cette décision car votre opinion est déjà soutenue par le chef de flotte.

Elections

Comme vous savez, les postes du président et du secrétaire deviendront libres. J'accepte volontiers des propositions pour une réoccupation!!!

L'année passée j'ai déjà plusieurs fois annoncé que je quitte définitivement le poste comme secrétaire. J'ai fait le travail avec beaucoup de zèle et beaucoup d'enthousiasme pendant quatre ans. Mais tout le zèle s'envole et tout l'enthousiasme disparaît si la vie familiale souffre à cause non seulement des devoirs de la secrétaire, mais partialement aussi de ceux du président, du caissier etc. etc.. Si nous trouverons des gens qui prendront vraiment au sérieux leurs postes, le travail du secrétariat se diminuera beaucoup et chacun de vous pourrait entreprendre ce poste. Comme ça il aiderait à répandre le Fireball encore de plus. Si donc nous voulons vraiment diviser le travail de façon plus efficace,

folglich an unserer Vorstandssitzung vor der GV ganz anders stimmten, als es den Ansichten ihrer Flottenmitglieder entsprach. Die Flotte 104, deren Mitglieder dann am meisten protestierten, hat sogar einen Delegierten geschickt, der zu allem ja und amen sagte und nie den Mund öffnete. Nun meine Bitte an alle: teilt Eure Wünsche betreffend Ausscheidungsregatten Eurem Flottenchef mit, verlangt von ihm eine Flottenzusammenkunft, diskutiert über die diversen Formen der Ausscheidungsregatten und legt dann Euren Vorschlag schriftlich nieder, wir werden dann an der Vorstandssitzung vor der GV über den Modus der Ausscheidungsregatten diskutieren und die Regatten bestimmen und diesen Beschluss an der GV verifizieren lassen, denn Eure Meinung ist ja dann bereits durch Euren Flottenchef vertreten.

Neuwahlen: Wie Ihr wisst, werden die Ämter Präsident und Sekretär frei. Vorschläge für die Neubesetzung werden gerne entgegengenommen!!!

Wie ich bereits mehrmals im Laufe des Jahres mitgeteilt habe, stelle ich meinen Posten definitiv (und ohne Interimslösung) zur Verfügung. Ich habe nun das Sekretariat 4 Jahre lang mit grossem Eifer und Enthusiasmus betreut. Die Arbeitsstunden, die ich aufgewendet habe, sind weit mehr als ein Ehrenamt verkraften kann. Nun riskiere ich, dass mein Ehebett

les postes suivants, seront
à pourvoir:

Président

Secrétaire

Caissier

Renseignements construction
amateur en français.

Renseignements construction
amateur en allemand.

Bureau régates, Suisse et
étranger.

Service de presse.

Je propose que chaque flotte
se charge d'un poste. Je prie
donc les chefs de flottes de
discuter avec leurs membres
de flotte quel poste elles
pourraient remplir.

M. Karl Pfander, de la flotte
53, s'est déclaré prêt à
s'occuper des constructeurs
amateur de langue allemande.

M. Martin Ingold, Flotte 293,
est prêt à se charger du
Bureau des régates, Suisse et
étranger.

Nous remercions tous deux
sincèrement à l'avance.

Bulletin

Certainement vous avez attendu
depuis longtemps cette édition.

Nous avons eu des pannes
diverses, car alternant l'un
des éditeurs était malade ou
surchargé de travail. Nous
vous prions de nous excuser.

Il faut que, pour l'année
prochaine, nous devions trouver
une autre forme du bulletin
pour que les nouvelles
apparaissent plus promptement.

eines Nachts im Garten steht, wenn
ich zu morgendlicher Stunde von
der Schreibmaschine weg ins Bett
steigen möchte. Auch der zukünftige
Vorschötler reklamiert schon
bedenklich, wenn ich tagsüber
ständig am Telefon hänge, Aus-
künfte über Selbstbau etc gebe,
anstatt mit ihm zu spielen.

Neben den Sekretariatsarbeiten habe
ich die Arbeit des Kassiers, 90%
der Arbeit des Präsidenten, den
Ressort Selbstbau, einen Grossteil
des Regattawesens, einen kleineren
Teil des Bulletins erledigt. Wenn
wir nun die einzelnen Gebiete
Leute finden, die ihren Posten voll
und ganz ausfüllen, so wird die
eigentliche Sekretariatsarbeit
gering und jeder von Euch könnte
den Posten übernehmen. Bitte
überlegt es Euch ernsthaft, ob
Ihr nicht durch Uebernahme des Sek-
retariats der Weiterverbreitung
des Fireballs helfen wollt. Es
braucht keine Vorkenntnisse.
Wenn wir also sinnvoller Weise
die Arbeit besser aufteilen,
wären folgende Posten zu belegen:

Präsident

Sekretär

Kassier

Selbstbau-Auskunftsstelle deutsch

Selbstbau-Auskunftsstelle franz.

Regattawesen In- und Ausland

Pressedienst

Ich möchte vorschlagen, dass jede
Flotte ein Amt übernimmt. Ich
bitte die einzelnen Flottenchefs
zusammen mit den Mitgliedern zu

Les régates du 1973

Le championnat de Suisse 1973 aura lieu du 29-8 au 2-9 à Morges, organisé par le C.N.M..

Le championnat du monde se comporte du 16 au 23 septembre à Torquay (Angleterre). La Suisse peut envoyer trois bateaux.

Semaine internationale du Fireball: La semaine qui précède le championnat du monde est déclarée comme semaine du Fireball. Tous les amis du Fireball se rencontreront à Torquay s'il en ont envie.

Championnat d'Europe: Le lieu et la date ne sont pas encore connus.

Championnat de flotte: L'année prochaine on pourrait organiser une régate dans chaque flotte (interne ou avec des invités) pour en trouver la meilleure équipe.

Team-Racing: Nous avons l'intention de faire un Team-racing-week-end. Les détails suivront.

Votre secrétaire démissionnaire vous souhaite une venteuse année 1973.

Lindy Preuss

besprechen, welches Amt übernommen werden könnte.

Für den Selbstbau deutsch hat sich Herr Karl Pfander Flotte 53 gemeldet.

Für das Regattawesen In- und Ausland hat sich Herr Ingold, Flotte 293 zur Verfügung gestellt.

Beiden schon im voraus herzlichen Dank.

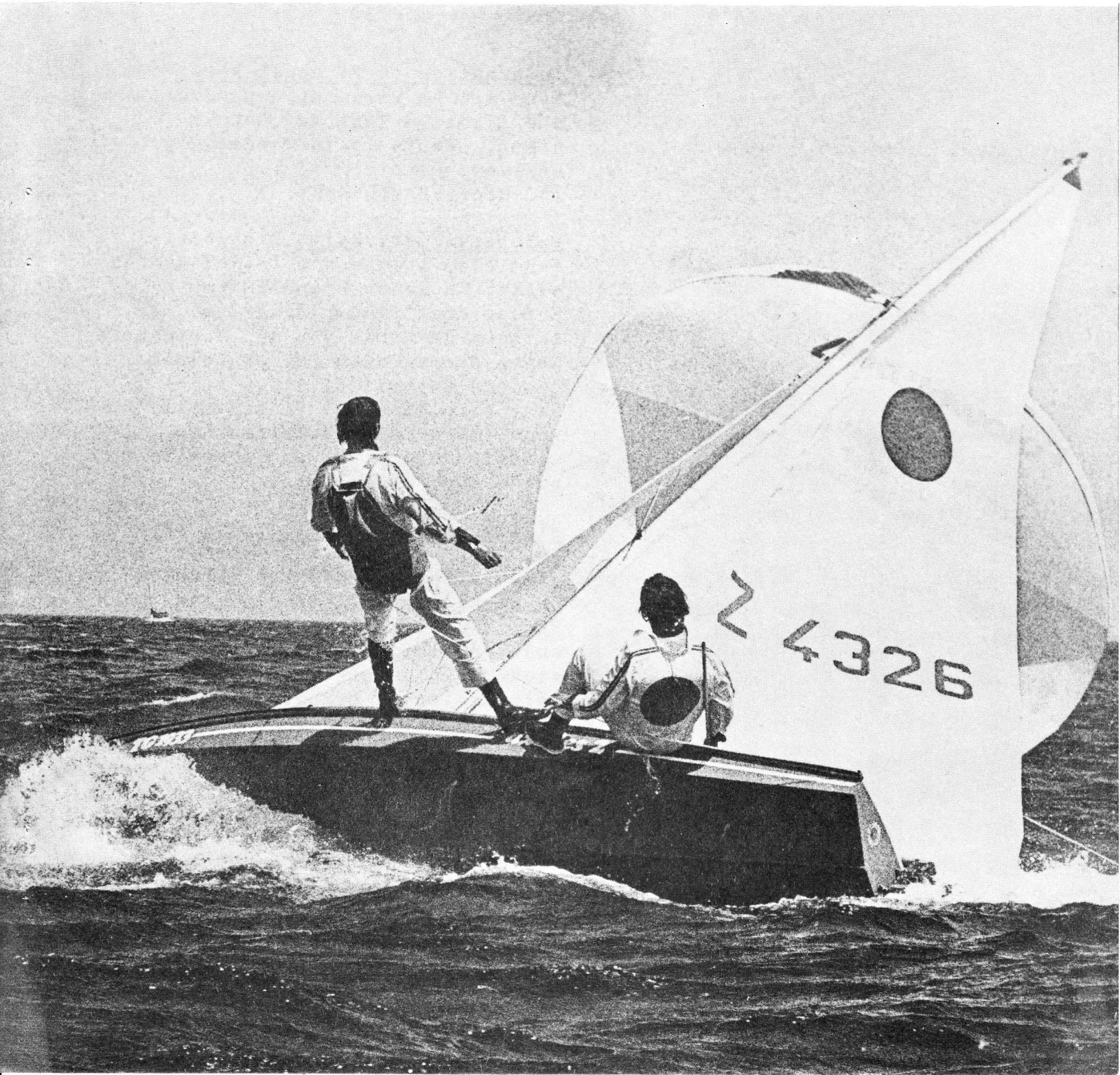
Bulletin: Sicher habt Ihr schon lange auf diese Ausgabe gewartet. Wir hatten diverse Pannen: abwechselungsweise war immer jemand, der sich dafür hätte einsetzen sollen, krank oder überbeschäftigt. In dieser Form ist das Bulletin ein sehr grosser Arbeitsaufwand, wir müssen wohl nächstes Jahr eine andere Lösung finden, eine die es ermöglicht, die Nachrichten prompter herauszugeben.

Selbstbau: Karl Pfander hat die Bauanleitung sehr sorgfältig ins deutsche übersetzt. Uebersetzungen zu Fr. 5.-- beim Sekretariat erhältlich.

Vorschau auf Regatten 1973:

Die Schweizer Meisterschaft 1973 findet statt vom 29.8.-2.9. in Morges, organisiert vom C.N.M.

Die Weltmeisterschaft findet statt vom 16.-23.9. in Torquay, England. Die Schweiz kann 3 Boote schicken.



Fotowettbewerb SFA

- 1. Rang Hans R. Erat, Arbon. Seite 17
- 2. Rang D. Forster, Murten. Seite 21
- 3. Rang René Mermod, Zürich. Seite 29

Internationale Fireball-Week:

Eine solche wird neu eingeführt und findet 8 Tage vor der WM statt, ebenfalls in Torquay England, Beteiligung auf 150 Boote beschränkt.

Europameisterschaft:

Bis jetzt fand eine solche nur in den Jahren statt, in denen keine WM in Europa stattfand. Anlässlich der letzten EM wurde von den Vertretern der Associationen der einzelnen Ländern abgestimmt, dass jedes Jahr eine EM statt finden soll. Wann und wo die nächstjährige stattfindet, steht zu diesem Zeitpunkt noch nicht fest.

Flottenmeisterschaften:

Wie wäre es, wenn jede Flotte nächstes Jahr eine solche durchführen würde? - Ja nachdem als flotteninterne Regatten oder mit "Gästen" aus anderen Flotten. Das wäre doch sicher ein Anreiz viele Leute in sein Revier zu bringen.

Team-Racing:

Wir wollen für nächstes Jahr ein team-Racing-week-end organisieren-näheres folgt.

Flottenmeisterschaft Flotte 53
(Zürichsee) 29./30.9.73 in Au,
organisiert vom Yacht Club Au

Ein windreiches 1973 wünscht Euch
allen Eure abdankende Sekretärin

Lothar Reuss

ECHO

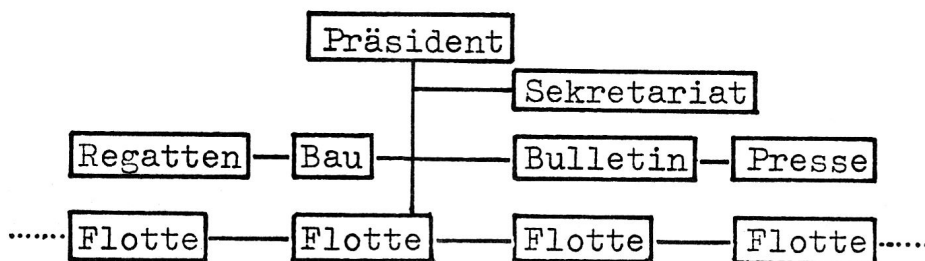
GEDANKEN ZU EINER NEUORGANISATION DER SFA.

Es ist bestimmt ungewöhnlich, wenn ein Stift, ein Fireball-Lehrling, vor seiner Mündigkeit einen Vorschlag zur Umkrepelung des Ladens einreicht. Doch habe ich, durch die aktive Teilnahme an vielen Regatten, neben den seglerischen Erfahrungen, manches an den abendlichen Bier- und Weintischen erfahren können. Und da ich mangels einschlägiger Erlebnisse kaum ein Recht zur Mitsprache hatte, ergab sich umsomehr die Gelegenheit zum Mithören. So habe ich mir über das Mosaik von abgewogenen, sorgfältigen Kritiken, bis zu emotionell vorgebrachten anwürfen, meine eigenen Gedanken gemacht, die ich an dieser Stelle erläutern möchte. Die SFA mit über 200 Mitgliedern ist eine recht grosse Gesellschaft. Da es sich dabei um aktive Segler handelt, braucht die SFA eine gute und eingespielte Verwaltung. Das bekannte föderalistische System der Aufteilung in Flotten, erfasst die Interessen der einzelnen Regionen. Es ist sicher richtig, dass die mehr oder weniger gut organisierten Flotten, durch ihre Flottenchefs im Vorstand vertreten sind. Doch es fragt sich, ob damit eben nur regionale Interessen vertreten werden und

dabei gewisse überregionale, gesamt-SFA-Interessen verloren gehen. Diese lassen sich wohl am ehesten in einzelne Aufgabekreise einteilen. Ich denke dabei an die Redaktion des Bulletins, an die Regattaterminpläne, an eine Auskunftsstelle für Eigenbau etc. Die Einführung solcher Stabstellen für spezielle Aufgaben mag vielleicht auf Antrieb übertrieben erscheinen. Doch bedenkt man, dass an etwa 25 Regattawochenenden im Durchschnitt 10-15 Boote segeln und deren Insassen die administrativen Sorgen gerne der Vereinigung überlassen, ist eine solche Organisation ins Auge zu fassen. Ausserdem sollen ja auch diejenigen, die zu einem Posten verknurrert worden sind, mitsegeln können und nicht die Regatten zur Erledigung der aufgehalsten Arbeiten benützen müssen. Darum dürfte eine gewisse Diversifizierung der Aufgaben eine willkommene Entlastung der mit Arbeit überhäuftten Freiwilligen sein. Die Neuorganisation würde, wie abgebildet aussehen, wobei die einzelnen Bereiche der Stabstellen, lediglich als Idee aufzufassen sind und sicher noch diskutiert werden müssen.

Stabstellen für
spez. Aufgaben

Vertreten die
Regionen



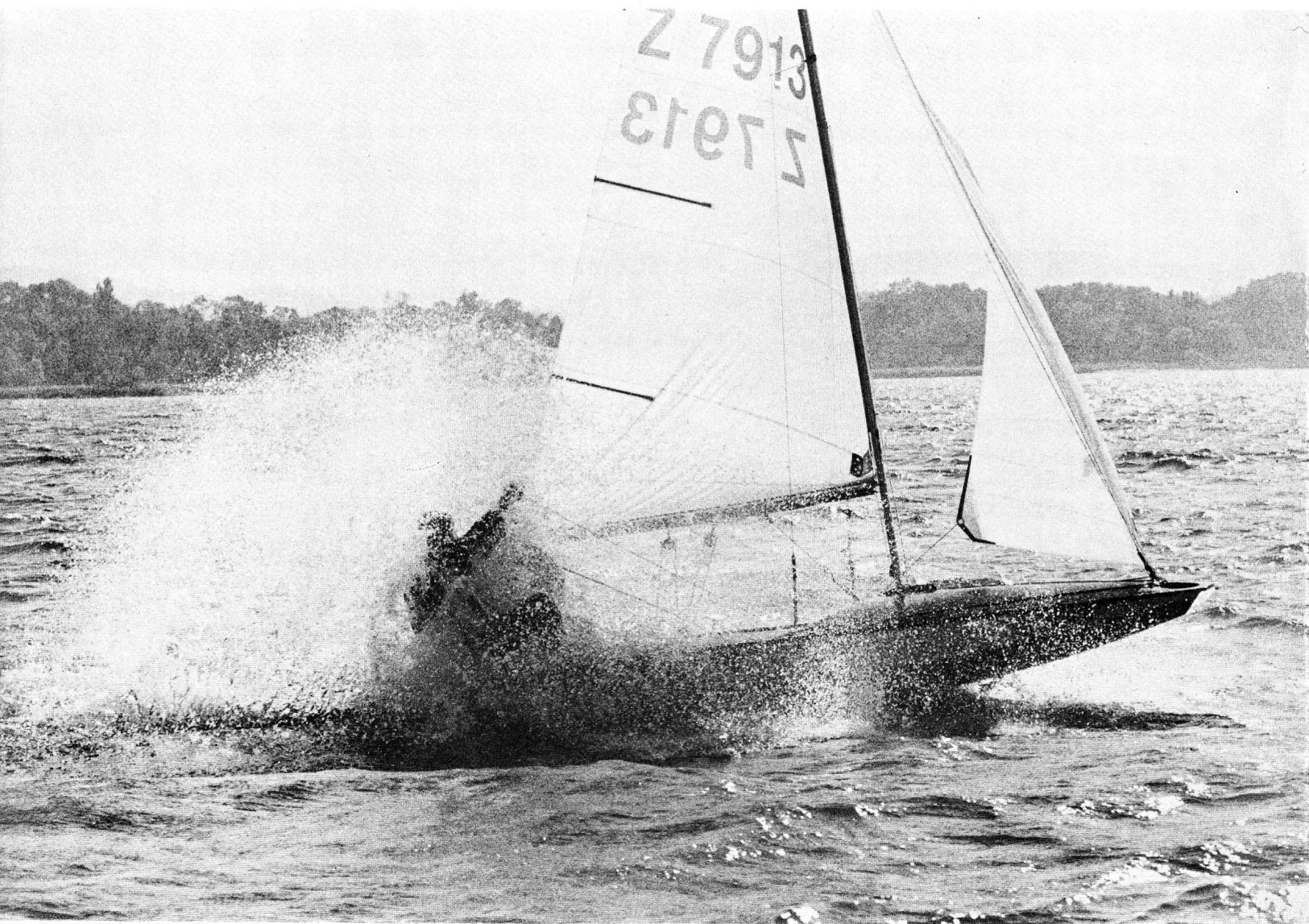
Die bisherige Einrichtung der Flotten würde durch diese Neukonzeption nicht angetastet. Für die zu schaffenden Stabstellen müsste ein Pflichtenheft erstellt werden, das die Aufgabenkreise umschreibt. An dieser Stelle möchte ich lediglich ein paar Stichworte für eine solche Stellenbeschreibung geben, wobei ich sicher bin, dass in einer allfälligen Diskussion noch weitere Punkte aufgegriffen werden. Für die Regattainformation käme beispielsweise neben der Herausgabe der Terminpläne die Verarbeitung der Resultate dazu. Damit könnte für sämtliche Mitglieder eine Uebersicht, der in einer Saison gefahrenen Rennen erstellt werden. Es könnten auch Fragen zu einer neuen Art der Qualifikation abgeklärt werden; ob nicht statt starrer Ausscheidungsregatten ein flexibles System, unter Berücksichtigung aller gefahrenen Regatten gewählt werden soll. Entscheidend scheint mir die Schaffung einer Informationsstelle für Eigenbau. Bei dieser Stelle soll man sich neben den Informationen über

Pläne und Vermessungstoleranzen auch Tips und billigere Erfahrungen, als es eine zersägte Holzplatte ist, holen können. Ausserdem könnte dieser Mann einem beim Kauf von Beschlägen und Zubehör ohne Rücksicht auf Hersteller und Lieferant beraten und damit manchen Neuling vor Fehlinvestitionen bewahren. Die Redaktion des Bulletins besteht bereits. Die Arbeit, die durch diese bereits geleistet wurde und noch zu leisten ist, rechtfertigt sicher eine Statuierung dieser Einrichtung. Anders steht es bei einer Presseinformationsstelle. Zum einen wird vielfach gewünscht, dass vermehrt Berichte und Reportagen über wichtige Ereignisse in Zeitungen und Zeitschriften erscheinen, zum andern wurde von uns bisher herzlich wenig bis gar nichts dafür getan. Es gibt zwar Stimmen, die behaupten, sie hätten vermehrt Anläufe in dieser Richtung unternommen, aber ohne gewünschten Erfolg erzielt zu haben. Nun ich meine einen Versuch dürfte die Angelegenheit sicher wert sein. Dies wäre etwa das, was ich zu einer Neuorganisation der

SFA zu sagen hätte. Stehe ich allein mit diesen Gedanken, kann man diese vielleicht später wieder hervorkramen. Finden sich aber noch Gleichgesinnte, deren Vorstellungen

auch in dieser Richtung zielen, sollte man die Idee näher prüfen und die Tauglichkeit dieses Vorschlags diskutieren.

Werner Eggenberger



SOUS SPI...

... PAR VENT ET VAGUES

par Cyril Sturm.

Le vent souffle par force 4 et une flotte de 60 Fireballs s'approche de la marque au vent. Bientôt les premiers bateaux vont passer la bouée, quelques minutes plus tard la moitié de la flotte file au large vers la prochaine marque de parcours. De serrer le vent plus que les autres et naviguer plus vite qu'eux n'est peut-être pas reposant pour tous. Il-y-a des équipes qui préfèrent ne pas monter le spi, mais la majorité des concurrents l'envoie - sans coordination optimale de leurs mouvements, les voiles faseyant dans la rafale, en reprenant les rênes et en arrivant tout juste à surnager quand la prochaine rafale arrive.

Pour faire partie du club des acharnés du spi il faut avoir compris un certain nombre de principes fondamentaux: l'interaction entre le vent et les vagues, le teamwork entre barreur et équipier.

Voici les règles de base:

- 1) Le bateau doit rester maniable à toute circonstance. Un bateau neutre ou légèrement ardent par vent moyen permet d'abattre dans la rafale.
- 2) On essaiera de supprimer la pression causée par la rafale

SPINNAKERN...

... BEI WIND & WELLE

von Cyril Sturm.

Eine frische Brise, Stärke 4, weht, und bald werden die ersten Boote des Fireballfeldes mit 60 Booten die Luvtonne erreichen, dann geht es unter Spi raumschots zur nächsten Marke. Einige Minuten später hat bereits die Hälfte der Flotte die Boje gerundet und rauscht davon. Unter diesen Verhältnissen schneller und höher zu segeln als andere, ist wahrscheinlich nur für wenige "der rechte Plausch". Manche Segler ziehen es vor, den Spi überhaupt nicht zu setzen; der Grossteil versucht es, jedoch ohne Rhythmus im Bewegungsablauf, -mit killenden Segeln wenn eine Bö einfällt-, dann wieder die Zügel straffend, um, von der nächsten Bö überfordert, um das pure Überleben zu kämpfen. Die Voraussetzungen für eine Mitgliedschaft im Club der Raumpinnaker-Fans ist das Verständnis gewisser fundamentaler Prinzipien: des Zusammenspiels von Wind und Welle und das vollkommene Teamwork von Steuer- mann und Vorschoter. Die wichtigsten Grundlagen sind folgende:

1. Du musst unter allen Umständen in der Lage sein, dein Boot zu steuern, neutraler oder leichter Lee-Steuerdruck in den

aussi vite que possible. Ceci augmente la force disponible par unité de temps et permet d'atténuer le choc du vent par l'ouverture des chutes.

Quand la rafale a passé on borde les voiles pour accélérer le bateau.

3) Vitesse égale stabilité. Le bateau doit être navigué de façon à lui donner une gîte minimale et à vitesse maximale. C'est peut-être regrettable mais sans trop d'importance si l'on ne fait pas toujours route directe vers la prochaine marque de parcours, parce-qu'il est facile de corriger cette dérive après avoir amené le spi. Par contre, on ne peut lofer que si le bateau s'est stabilisé par sa vitesse.

4) La navigation sous spi au vent portant exige de tenir compte à la fois des vagues et du vent. Je vais expliquer, ce que cela signifie:
D'abord un teamwork parfait est nécessaire, un duo dans laquelle tous les mouvements s'accordent. Un membre de l'équipe ne peut compenser une erreur de l'autre. Un bon entraînement est bien récompensé, car cette allure est certainement la plus fascinante et excitante d'un dériveur. Quand le bateau a atteint la vitesse nécessaire, le barreur peut s'asseoir confortablement et se concentrer sur les vagues et le vent en travaillant avec

Hauptwindstärken sind lebenswichtig, sonst wird es dir nicht möglich sein, in der Boe abzufallen.

2. Versuche, den Wind so schnell wie möglich vom Segel wegzubekommen. Nicht nur vergrößert dies die verfügbare Kraft in der Zeiteinheit, sondern es ist wichtig, den Aufprall der Boe durch Fieren, d.h. Öffnen der Achterlieke, abzdämpfen. Nach dem Abflauen der Boe nimmt man die Schoten wieder dicht, um das Boot zu beschleunigen.

3. Geschwindigkeit bedeutet Stabilität. Das Boot muss so aufrecht wie nur irgend möglich gesegelt werden und mit möglichst grosser Geschwindigkeit. Wenn der Kurs dadurch an der nächsten Marke vorbei führt, so ist dies bedauerlich, aber nicht weiter schlimm. Nach dem Bergen des Spis kann man dies leicht wieder vor der Boje korrigieren. Anluven kann man jedoch nur, wenn sich das Boot durch die erreichte Geschwindigkeit stabilisiert hat.

4. Raum Spinnakern bei Wind soll ein Zusammenspiel von Wind und Welle sein. Ich werde versuchen, dies noch zu erklären. Ein vollkommenes Teamwork ist erforderlich: es ist ein Duett, bei dem alle Bewegungen ineinanderfliessen. Kein Partner kann die Unzulänglichkeiten des anderen ausgleichen. Die Früchte dieses Trainings sind aber lohnenswert - da dies sicherlich die faszinierendste

la barre et la grande voile. Le mouvement des écoutes ne doit pas être entravé par des poulies-winchs ou des taquets. (Personnellement je ne peux pas me tenir à cette nécessité, parce-que je m'occupe de la grande voile et du spi en barrant. Ainsi je me sers uniquement du curseur de la barre d'écoute, qui traverse toute la largeur du cockpit. L'écoute de la grande voile reste fixée, afin d'éviter le chavirage au vent, avec l'équipier au trapeze, à la suite d'une fausse manoeuvre. Ainsi la grande voile ne change que l'angle d'incidence, ce qui suffit normalement pour compenser le surplus de pression dans cette voile.) Le spi doit être coupé relativement plat. Le tangon de spi sera monté assez haut pour que le guindant du spi s'ouvre dans sa partie supérieur et faseye sur sa partie inférieur, sans que pour autant le spi se dégonfle. Il faut éviter que le guindant ne s'enroule. Un tuyau: étirer les chutes du spi avant la régata. Quand on a trouvé la bonne position du tangon on tient le système de hale-haut/hale-bas du tangon aussi rigide que possible. Pour ceci on a avantage d'utiliser du fil d'acier, mais du terylène préétiré s'y prête aussi bien. On a abandonné l'utilisation

und erregendste Art des Segelns überhaupt ist.

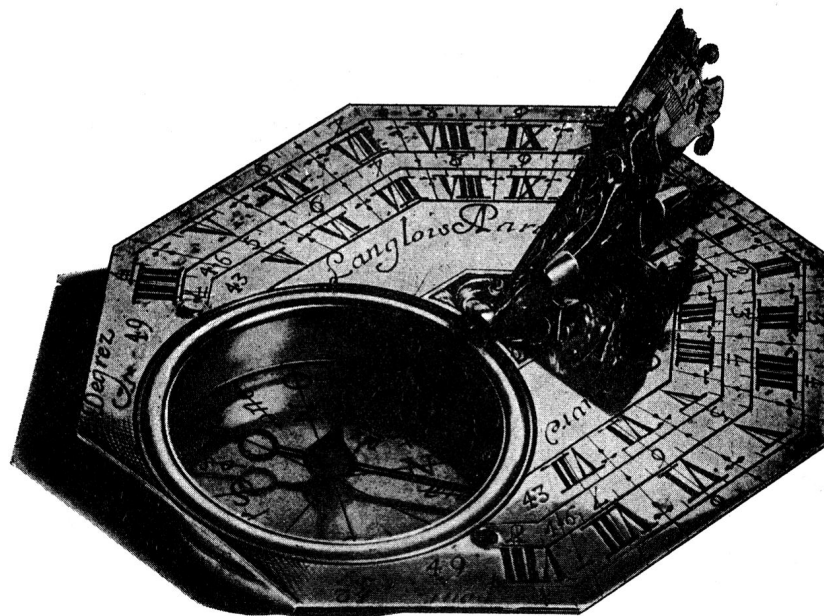
Wenn nun das Boot die nötige Schnelligkeit erreicht hat, kann der Steuermann aufrecht sitzen und seine volle Aufmerksamkeit der Welle, dem Wind widmen und mit Ruder und Grosssegel arbeiten. -Die Schotführung sollte unbehindert von Rätschen und Klemmen sein!?

(Ich persönlich kann diese Forderung nicht erfüllen, da ich Spi und Gross an der Pinne selbst fahre. Ich arbeite daher nur mit dem Traveller, der über die ganze Cockpit-Breite geht. Die Grossschot bleibt dabei fest belegt, um bei evtl. Fehlmanipulation eine Luvkenterung mit dem Vorschoter im Trapez zu vermeiden. Das Segel verändert dabei nur den Anstellwinkel, dies genügt jedoch meistens, um den Kräftezuwachs abzufedern.)

Der Sinnaker muss ziemlich flach geschnitten sein. Der Spibaum wird so hoch gesetzt, dass das Liek sich im oberen Teil öffnet und im unteren Teil etwas einfällt, ohne dass der ganze Spi zusammenfällt. Das Liek soll sich nicht einrollen: ein Tip: strecke das Liek beim Auftackeln vor Regatten.

Der Hoch- und Niederholer soll möglichst starr sein, wenn der Spibaum in der richtigen Position ist. Am besten aus Draht, vorgerecktes Terylene ist jedoch auch brauchbar. Elastik

Sie finden stets
eine auserlesene Auswahl
antiker Pendulen
Bordchronometer und Schiffsuhren
sowie
neue Stilpendulen
bei



J. Otto Scherer & Sohn

Penduliers
Kramgasse 26, 3011 Bern

FIREBALL RACING-SAILS

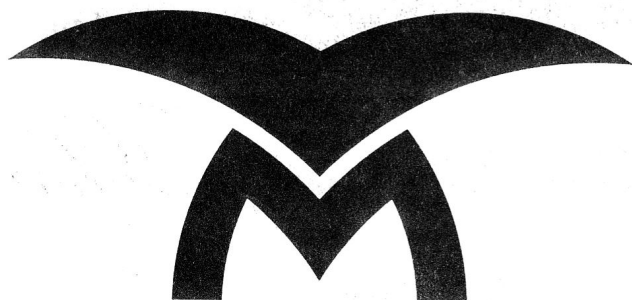
1. und 2. Rang EUROPAMEISTERSCHAFT 1971

1. Rang SCHWEIZERMEISTERSCHAFT 1971

Spezielschnitt für die besten Masten:
Proctor B, Needle-Spars, Jack-Holt u.a.

Verlangen Sie unser Angebot

VOGEL & MEIER



Segelmacherei

Eisfeldstr. 16 CH-8050 Zürich Tel. 01 50 23 83

de caoutchouc pour le hale-haut ou le hale-bas. La force sustentatrice du spi doit soulever le bateau et non pas tendre un élastique. Aussi le tangon a la tendance de descendre dans les moments les moins favorables, si ses mouvements ne sont pas limités convenablement. Il faut guider la retenue (brin côté tangon) dans un crochet près du hauban: ainsi on facilite sa course et le travail de l'équipier au trapeze.

Il y a confusion quand à la bonne position de la dérive en navigation sous spi et par vent de travers ou portant. Par le fait qu'on monte le spi on déplace le centre des forces véliques vers l'avant, ce qui implique de descendre la dérive plus qu'on le fait normalement au large sans spi. Par vent faible elle peut donc rester presque dans la position au près, par vent frais il faut la descendre à deux tiers ou à moitié. On obtient ainsi la pression souhaitée sur le gouvernail.

Quelques explications concernant le croquis:

Dans ces conditions le très bon barreur arrive peut-être à faire une route droite; pour apprendre cette tactique on a avantage à naviguer avec un minimum de gîte et au maximum de la vitesse. On ne lofe que si cela est vraiment possible. Les finesses s'apprennent ensuite. Considerons les dernières

für Hoch- oder Niederholer ist überholt. Der vom Spinnaker entwickelte Auftrieb soll das Boot heben und nicht nur Gummi dehnen. Ausserdem hat der Spibaum die unangenehme Eigenschaft, im unpassendsten Moment nach unten zu klappen, wenn seine Bewegung nicht richtig limitiert wird. Die Spischot auf der Seite des Spibaums soll in Wantennähe durch einen Haken unten gehalten werden: damit wird die Führung vereinfacht und die Arbeit des Vorschoters im Trapez erleichtert.

Eine Menge von Missverständnissen gibt es über die richtige Position des Schwertes beim Raumspinnakern. Durch das Setzen des Spinnakers wird das Kräftezentrum weiter nach vorne verlegt, sodass das Schwert tiefer gefahren werden muss, als es beim Segeln ohne Spi erforderlich wäre. Bei leichten Winden kann es fast in der Am-Wind Stellung gefahren werden, bei frischen Winden dürften zwei Drittel oder halbes Schwert genügen; damit erzielt man auch den erwünschten leichten Ruderdruck.

Nun zu der Skizze:

Der von den Könnern gesegele Kurs wird vielleicht gerade sein, zum Erlernen dieser Taktik versuche jedoch das Boot möglichst aufrecht zu fahren mit voller Geschwindigkeit und luvé nur, wenn du

secondes avant l'arrivé d'une rafale: Le barreur est en train de lofer, grande voile et spi bien bordés. Deux choses sont à faire: essayer de poser le bateau sur une vague le plus près possible de sa crête. Au dernier moment, avant l'arrivé de la rafale, il faut abattre en grand en choquant la grande voile et le spi. Dans le cas idéal l'équipier a choqué son écoute simplement et pliant ces jambes et le barreur suit son cap sur la vague.

Question: Comment peut-on s'apercevoir de l'arrivé d'une rafale quand on est assis le dos contre le vent? Reponse:

Chaque rafale est précédée d'un petit coup de vent, qui arrive quelques secondes avant la rafale même. Avec un peu d'exercice on remarquera également que la température baisse et que le vent change.

Une autre question: Pourquoi le spi ne se dégonfle-t-il pas quand on choqe l'écoute?

C'est parce-que la diminution de l'angle incidence est compensée par le fait qu'on a abattu du même angle.

On évite le plus facilement les difficultés de la navigation sous spi au large si on laisse courrir le bateau pour diminuer la tendance de lof. Après quoi on peut de nouveau border l'écoute du spi et descendre la face avant de la vague (la vitesse du bateau croît, la différence

kannst. Die Feinheiten kommen dann später von selbst.

Lasst uns einige Sekunden vor dem Eintreffen der Boe anfangen: Das Boot ist am Luven, Gross und Spi ziemlich dicht. Der Steuermann hat nun zwei Aufgaben: Trachte das Boot auf eine Welle zu setzen, möglichst nahe dem Wellenkamm. Kurz bevor die Boe einfällt, lege scharf Ruder und fiere Gross und Spi zusammen weg. Der Vorschoter hat nun im Idealfall die Schot nur durch In-die-Knie-gehen gefiert, und der Steuermann steuert seinen Kurs auf die Welle.

Frage: Wie kann man den Einfall einer Boe merken, wenn man mit dem Rücken zum Wind sitzt?

Antwort: Jede Boe hat eine kleine Vorhut, die einige Sekunden vor der eigentlichen Boe eintrifft. Mit einiger Übung wirst du auch lernen, dass dabei ein Temperaturabfall und ein kleiner Windwechsel spürbar werden.

Eine weitere Frage: Warum fällt der Spi nicht ein, wenn man auffiert?

Antwort: Die Verkleinerung des Einfallswinkel wird durch den Abfallwinkel kompensiert. Die einfachste Lösung, den Schwierigkeiten beim Raumsinnakern zu entgehen, ist einfach davonzusegeln, damit die Luv gierigkeit nachlässt. Der Spi kann dann wieder dichter genommen werden, um den Wellenberg hinunterzufahren. (Die

entre la vitesse du bateau et la vitesse du vent diminue). Pour faire porter le spi correctement, il est important de border et de choquer son écoute uniquement par le travail des jambes. Il serait trop fatiguant et trop difficile de faire ce travail avec les bras sans que le spi se dégonfle. Dans la rafale beaucoup font l'erreur de sortir de plus en plus au trapeze et de choquer de plus en plus les écoutes, ce qui a pour effet que toutes les voiles faseyent et que le bateau marche plutôt en crabe au lieu d'avancer.

Quand la rafale arrive il faut donc abattre pour éviter que le bateau gîte et pour faire un maximum de vitesse. Après avoir bordé les voiles et après une dernière correction de la grande voile, on peut recommencer doucement à lofer, prêt à parer la prochaine rafale.

La meilleur façon d'apprendre cette technique est de monter le spi au moment où les "leaders" le font aussi et de se tenir prêt à prendre parfois un bon bain. Mais cette façon de nager est finalement très utile. Depuis l'arrivée de l'avaleur de spi envoyer et amener le spi au planning n'est plus un problème.

Les difficultés vont augmenter la prochaine saison, si deux

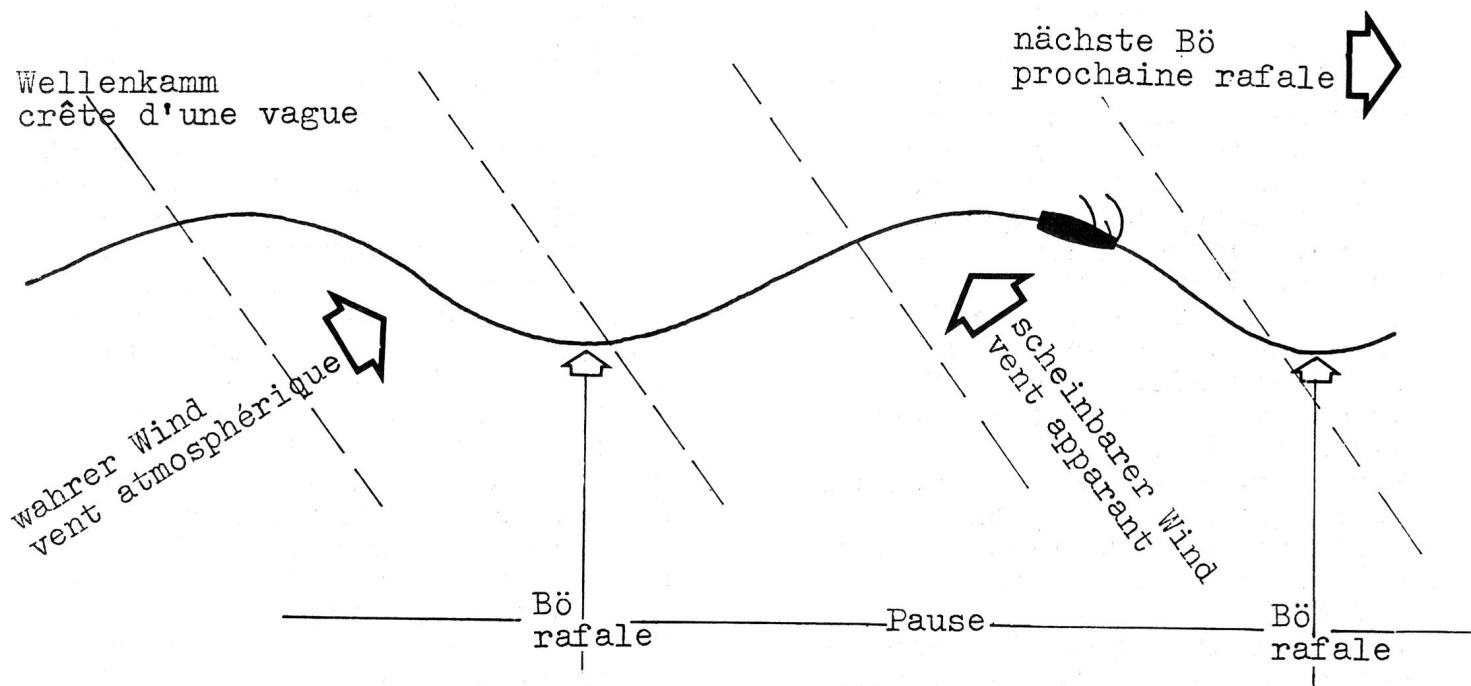
Bootsgeschwindigkeit steigt dabei, der Geschwindigkeitsunterschied zum Wind hingegen verringert sich). Um dieses Dichtnehmen des Spinnakers kontrolliert zu beherrschen ist es wichtig, dass das Fieren nur durch die Beinarbeit geschieht. Dies mit den Armen allein zu tun, wäre sehr kraftraubend und schwierig durchzuführen, ohne dass der Spi einfällt. Bei dieser Gelegenheit machen viele Leute grosse Fehler, indem sie mehr und mehr ausreiten und weiter und weiter auffieren, bis alles killt und sie mehr seitwärts als vorwärts treiben. Nein, wenn die Boe einfällt, falle ab, um das Boot aufrecht zu halten und volle Geschwindigkeit zu laufen. Wenn du die Segel wieder dicht geholt und alles in bester Ordnung hast, kannst du nach einer letzten Korrektur am Grossegel wieder langsam mit dem Anluven beginnen, um dich auf die nächste Boe vorzubereiten.

Der beste Weg, diese Technik zu erlernen, ist, den Spinnaker zu setzen, wenn es die Spitzenleute auch tun und bereit zu sein, dabei einige Male "baden" zu gehen, -dieses Schwimmen macht sich jedoch sehr bezahlt. Spinnakersetzen und -bergen im vollen Gleiten ist kein Problem mehr, seit es die Spinnakertüten gibt. Sicher werden wir es in der nächsten Saison schwerer haben,

ou trois équipes (ou faut-il s'attendre à plus?) atteignent le niveau des "top ten".

Le traducteur s'excuse auprès des équipes qui - par une faute de traduction - passent quand même à la flotte.

Lutz Krieger



Barreur:

abat et choque la grande voile/
lofe légèrement/se trouve sur
la crête d'une vague quand la
prochaine rafale arrive.

Equipier:

choque légèrement l'écoute du
spi et borde de nouveau/borde
encore plus pour éviter que le
spi se dégonfle.

Steuermann:

fällt ab und fiert Grossegel/
luyt leicht an/
ist auf Wellenkamm beim
Einfall der nächsten Bö.

Vorschoter:

fiert leicht den Spi, holt
dann wieder dicht.
Holt noch dichter, nur um ein
Einfallen des Spis zu verhin-
dern.



NOUVELLES DES FLOTTES

FLOTTE 50

Zuerst möchte ich dem bisherigen Flottenchef Christian Wahli für seine geleistete Arbeit in der Flotte 50 herzlich danken. Nach zahlreichen Trainingsregatten beim Regattaklub Oberhofen hätte die Saison eigentlich schon früh beginnen sollen. Man kann verstehen, dass nicht jedermann mitten im Winter seinen "Bölle" aus dem Winterschlaf wecken will. Dass aber noch im Mai nie mehr als 6 Fireballs am Start unserer Regattaweekends waren, ist bedauerlich. Unsere Flotte zählt ungefähr 25 Boote, und so sollte es doch möglich sein, dass sich 10 - 15 Fireballs an unseren Regatten beteiligen würden.

Doch dann kam die SM in Silvaplana. Neun Boote aus unserer Flotte fanden den Weg ins Engadin. Zu unserer Freude konnten sich davon fünf unter den ersten zwanzig klassieren. Die Regattasaison ist noch nicht zu Ende, und so hoffe ich, dass die restlichen Thunerseefireballs nicht gerade bis in den nächsten Frühling weiterschlafen.

Thomas Beck

FLOTTEN-BERICHTE

FLOTTE 52

Die Regatta-Tätigkeit auf unseren beiden Seen zeigt wenigstens von der Teilnehmerzahl her ein etwas mageres Bild:

22./23.4. Punktmeisterschaft Sempach - 12 gemeldete Boote. Ein abgekürzter Lauf am Samstag, am Sonntag bei Regen bis mittags auf Wind gewartet, dann Abbruch.

27./28.5. Frühlingsregatta auf Hallwilersee - 5 klassierte Boote (2 davon von auswärts). Am Samstag wegen sehr starker böiger Winde nicht gestartet. Die Massenhavarien gestarteter Yachten zeigten die Richtigkeit der Entscheidung. Am Sonntag 2 sehr schöne Läufe.

24./25.6. Sommerregatta auf Hallwilersee - 100 Einladungen brachten ganze 9 Teilnehmer an den Start (2 davon Auswärtige). Es konnten 3 sehr schöne Läufe gesegelt werden.

15./16.7. Regatta Sempach - Obschon nicht offiziell ausgeschrieben, 10 Meldungen. 2 Läufe am Samstag, 1 abgekürzter Lauf am Sonntag.

Die Sommerregatta machte klar, dass auch grossangelegte Einladungen kaum Auswärtige, ja nicht einmal alle aus unserer Flotte zu uns an den Start bringen. Um unsere Startmöglich-

keiten zu festigen, bleibt nur die Vergrößerung unserer Flotte. Ich bitte jeden Einzelnen, nach seinen Möglichkeiten auf dieses Ziel hinzuwirken. Seit einigen Wochen macht ein neuer Fireball seine ersten Schläge vor Beinwil. Ich möchte Herrn Martin Ziegler hiermit herzlich bei uns begrüßen und ihm zu seinem gelungenen Bau gratulieren.

W. Berchtold

FLOTTE 104

Le capitaine se meurt, le capitaine s'en va

Alain, le grand, le trop aimé, a mal aimé et il s'en excuse. Mais ne vous avait-il pas expliqué dès l'abord que son mandat ne serait qu'intérimaire; tissé de bonne voile mais de peu d'administration. Il est d'ailleurs difficile d'être au four et au moulin. Aussi les activités internes furent réduites au minimum par le simple jeu des participations aux régates à l'extérieur. Et un capitaine employé de banque Rassurez - vous je n'ai rien contre cette corporation mais me suis laissé dire que ces derniers mois cela surmène, cela surmène

que vous ne sauriez l'imaginer. Bref on pouvait s'offrir le luxe d'un peu de sang neuf. Le championnat suisse à St.Moritz en fut l'occasion.

LIBERAME: prière de marins ou objectif féminin? Shakespeare n'a pu qu'ôter l'eau!! Alors poètes attendris, moussaillons de la 104, avons dans une tempête acclamé UNE capitaine.

Cela ne gênera rien, elle est mignonne et volontaire. D'ailleurs demandez à Jacques Brel ce qu'il pense des "Flamandes" et vous verrez alors qu'elle est du même avis que lui.

Son Nom Véronique Bezerie, son adresse 42, rue de Lausanne, 1201 Genève.

Comme tout "politique" en puissance de Premier Ministre, elle a un programme alléchant:

- réveiller les calmes plats par des vents d'hiver, même en août;
- intensifier les contacts avec les flottes étrangères;
- attirer l'attention sur les problèmes de la flotte pour mieux les résoudre;
- maintenir une ambiance sur terre comme sur "mer"; et surtout
- développer l'enseignement technique au sein de la flotte ce qui fait cruellement défaut

à ses jeunes et beaux "loups de mer".

L'Oeuf de Colomb(e)

FLOTTE 293

Von Regatten in unserem Revier gibt es nicht viel zu berichten, das Grossereignis auf dem Vierwaldstättersee, der Herbstpreis von Brunnen steht noch aus, wir hoffen auf rege Beteiligung aus allen Regionen, denn Brunnen ist eine Reise wert.

(So lange liegt dieser Artikel schon bei der Redaktion herum: die herrlichen Regatten in Brunnen haben bereits vor 3 Monaten stattgefunden. Anm.d.Red.)

Die einzige erwähnenswerte Regatta war die Juli-Regatta in Stansstad, über die jedoch schon im letzten Yachting berichtet wurde.

Gute Fireball-Resultate gab es an den beiden Distanzfahrten Küssnacht-Luzern-Stansstad, sowie Stansstad-Küssnacht, wo F.Kälin/P.Gretener 2., bzw. Joller/Joller (in Stansst.-Küssnacht) Sieger wurden; beides offen ausgeschriebene Regatten mit bunter Beteiligung. Was die Flottenaktion anbelangt, muss ich leider mitteilen im Moment etwas gehemmt zu sein, bedingt durch meine RS. (Man

kennt mich gar nicht mehr mit kurzen Haaren.) Der Besuch wichtiger Regatten wird leider immer noch nur von 3 Booten bestritten. Diesen muss man jedoch grosse Begeisterung zugestehen, waren sie doch seit März kaum ein Wochenende zu Hause. Herausragende Ereignisse waren: La Rochelle, das die Mannschaften Dobler/Gretener; Ingold/Neth nach 20-stündiger Reise verpackt in einem Simca 1100 mit 2 Booten, völlig entnervt und gerädert erreichten, was das schwache Abschneiden entschuldigen soll ! ? ! dann sicher die SM, mit dem herrlichen Wetter auf dem wunderbaren Oberengadinersee, wie man so schön sagt, das Ski-Yachting, das einen schönen Sieg für Joller/Joller sowie eine gute Klassierung für Kälin/Gretener brachte, die EM in Travemünde, die mir für 10 Tage erlaubte das grüne Gewand abzustreifen, um es mit der Badehose zu tauschen, denn Travemünde brachte hochsommerliches Wetter und vor allem einen herrlichen Sieg wie ihr ja wisst. So das tut's weiteres unter der Rubrik "Regattaberichte" im Yachting.

nicolet & fils

chantier naval 021 - 60 13 53 1844 villeneuve
agr e
pour la construction du

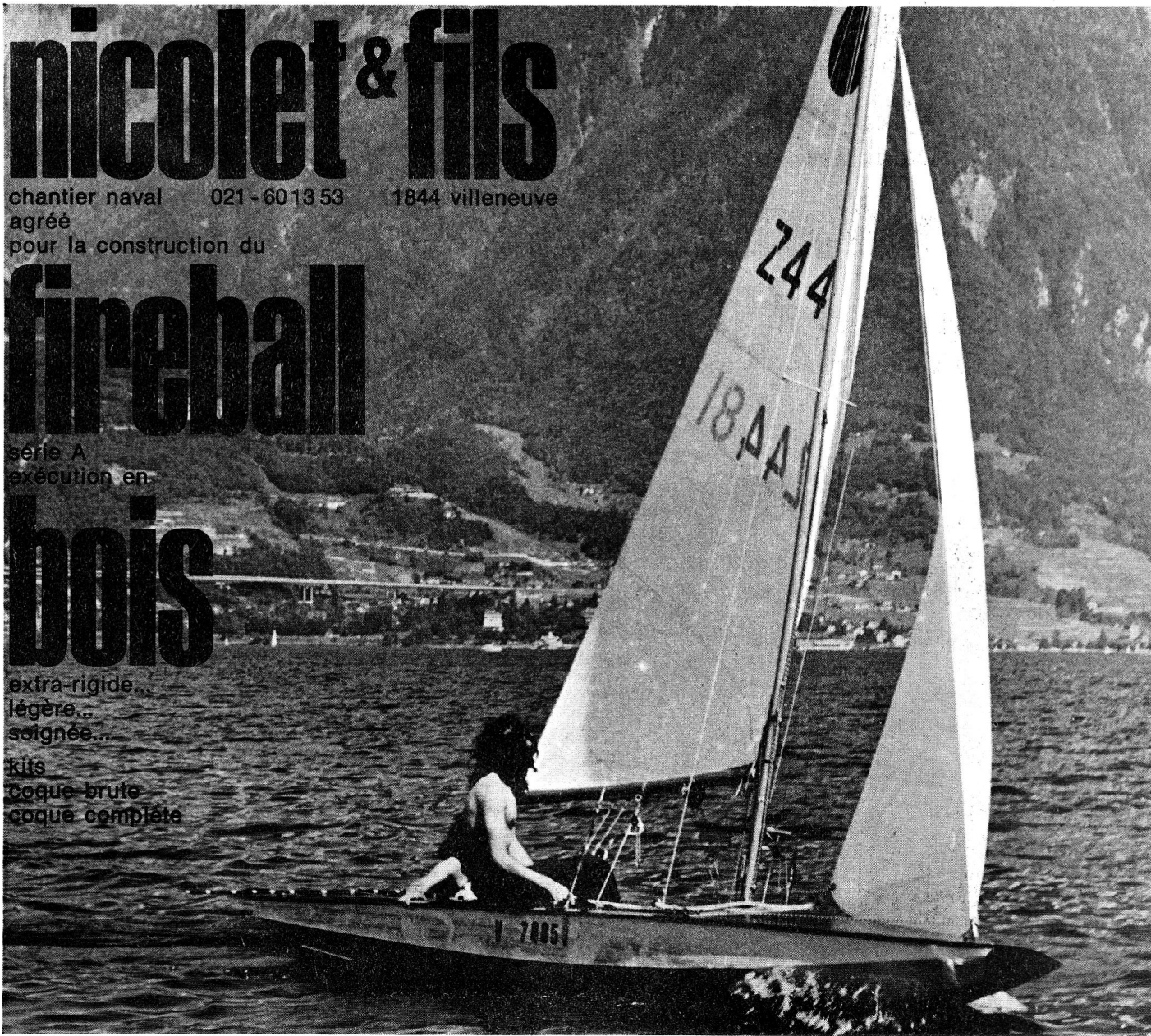
fireball

série A
exécution en

bois

extra-rigide...
légère...
soign e...

kits
coque brute
coque complète



ANSPRUCHSVOLLE SEGLER FINDEN

FIREBALL

Spinnaker-TÜTEN

NEEDLESPAR MASTS
NEEDLESPAR BOOMS



GAYLE HEARD



SEAHORSE SAILS

Jolletechnik
Schwedenschwörter



AGENT EXCLUSIF

NIJ AUCH: VERRETTUNG FÜR

PLYCRAFT- FIREBALLS

GRP + Balsa SANDWICH + MAHAGONY +
bei

BONITOS

of Switzerland

Postfach 597 Zürich 8027 Tel. 051 82 32 34

FLOTTE 351

Cet été, la flotte du Haut-Lac a pu s'entraîner à fond dans la brise. La bise a été très généreuse deouise le 10 juillet, après quelques accalmies passagères elle souffle de nouveau dans notre région à force 6. Les jeunes barreaux de notre nouvelle flotte (moyenne d'âge 19 ans) la déguste et la digère le mieux possible, plannings fous sous spi pour les plus expérimentés et chavirages "à la pelle" pour les néophytes. Question régates, cela est moins brillant; une honteuse place de 66ème aux championats suisses de la part du capitaine le preuve bien; mais heureusement que les frères Wagner sont en voie de devenir des sacheurs de la régata. Ils le confirment à chaque sortie, bon comportement à la Neuveville et surtout à la seule régata valable aux championats du Léman à Morges où ils terminent 4 ème après une belle lutte avec Métus. Si certains s'orientent à fond vers la régata, je me destine de plus en plus à la propagande, 2 nouveaux bateaux sont venus augmenter la flotte du Basset où nous sommes 5. A Villeneuve c'est un peu la décadence, Nicolet me vend son dernier bateau. A Vidy,

Bado et Brügger ont quelque peu délaissé le Fireball durant juillet pour aller tester la mer avec C.C.S.. A Morges un seul Fireball navigue, mais je ne connais pas encore le propriétaire. Avec les plus actifs de la flotte, j'envisage déjà les régates de la saison prochaine pour notre région et nous sommes persuadés qu'il faut faire faire une grande régata de propagande à Vidy, peut-être une course par équipe pour varier un peu.

Amitiés à tous
Charlot

KLEINHOLZ

UNSER ERFOLGREICHSTER SEGLER 1972

Wer ist-

Jean - Claude Vuithier, genannt l'Osist, Metzger von Beruf, 22 jährig. Er segelt seit ca. 10 Jahren auf den verschiedensten Booten. Zuerst als Fockaff mit Steuerleuten wie Schrag, Krähenbühl usw. im Vaurien, bis er eines Tages fand, er könne es besser.

Als Beweis, er wurde 2-facher Juniorenmeister im Vaurien und 420er, auf ausgeliehenen Booten immerhin.

Später versuchte er sein Glück mit einem alten Finndinghi, welchem nach einem Jahr ein neuerer folgte. Seither mehren sich die Trophäen bei ihm zu Hause vor allem nach Regatten mit wenig Wind. An internationalen Anlässen wie Kiel, Cannes usw. bewies er mehreremale, dass auch Schweizer mithalten können. Im Frühling dieses Jahres fand er, dass es doch glatt wäre, einmal eine Saison im Fireball mitzusegeln, vor allem international. In Peter Walt fand er auch den nötigen Mann, welcher einverstanden war, mit ihm, diese Saison auf "der grünen Fee" zu verbringen. In unzähligen Stunden wurde das Boot hergerichtet, getrimmt und sehr hart trainiert. Für Peter war es, als ehemaliger Steuermann von Vaurien, 505

und Solingschweizermeister (an der Fock), sicher nicht leicht, aus Trapez sein "Maul zu halten". Doch die Freundschaft, die sie beide verbindet, hat es fertiggebracht, dass Sie sich immer aus schlechten Positionen nach vorne schaffen konnten. Der unbändige Wille, einfach vorne segeln zu wollen, hat das seine dazugetan. Der Rest, -siehe fast alle Resultatslisten. Da ja aller guten Dinge drei sind, wollen wir alle, Ihnen die Daumen drücken, dass ihnen in Amerika auch der dritte Streich gelingt. (Er ist ihnen fast gelungen, sie wurden Ex-Weltmeister. Anm.d.Red.)

Franz Zimmermann

EINIGE GEDANKEN

Ist es Ihnen auch schon passiert? Sie kommen zum See, machen sich bereit zum Auslaufen und schon stehen Ihnen Leute mehr oder weniger im Wege. Das Gleiche passiert nach dem Einlaufen. Aergerlich, nicht? Sie arbeiten verbissen und mit abweisendem Gesicht. Vielleicht wagt es sogar einer, eine dumme Frage zu stellen (Holz, warum? Plastik? Gewicht? Segelfläche?

Preis?). Sie reagieren sauer oder gar nicht. Warum eigentlich? Sicher 80 oder 90 % sind normale Gewohnheitsfrager. 10 % sind aber vielleicht potentielle Flottenmitglieder. Wie wäre es, wenn wir versuchen würden, diese 10 % für unser Boot zu kriegen? Sind ein paar freundliche, seriöse Antworten so schwierig? Ein paar Antworten eines Seglers, der gerade vom Wasser kommt und vielleicht über längere Zeit beobachtet wurde haben wahrscheinlich bedeutend mehr Gewicht als das raffiniertest geführte Ver-

kaufsgespräch eines Händlers. Wie wäre es, wenn wir einigen, die wir für besonders interessiert halten, unseren neuen Prospekt in die Hand drücken würden? Oder eine Preisliste? Diese stets im Wagen zu haben dürfte kein Problem sein. Ich hoffe unsere Flottenmitglieder werden nun alle nach Prospektmaterial schreien. Lindy Preuss möge mir verzeihen!

W. Berchtold
Flotte 52

MATERIEL D'OCCASION

OCCASIONSMATERIAL

à vendre:

Spi Elvström cause double emploi Fr. 200.--, tél: 021 61 56 30

à vendre:

Fireball 2592, construction Nicolet 1970, mât et bôme en bois, voiles Bruce-Banks (7e saison), spi Frangnières, plus chariot et bâche.

Gérald Juchli, tél: 021 51 42 29

Gesucht:

Rigg und Segel, R. Aschwanden, Tel: 01 87 19 36

Gesucht:

Rigg und Segel, Sandro Poyet, Dorfstr. 13, 3075 Rüffenach
Tel: 031 83 56 50

FEED THE WORLD