

"Faszination pur"

Saisonvorschau auf über 60 spannenden Seiten



7 Onyx-Fahr-
bericht

25 Regattadaten
Expersoft-Cup

Offizielles Organ
der Regattaserien:

24 Regattadaten
Ruf Club-Cup und
Ruf Swiss-Cup

29 Interview mit
Corinne Meyer



Den guten Ruf ausgebaut



Die Ruf Gruppe ist ein führendes Schweizer Unternehmen der Informationstechnologie. Weltweit setzen Kunden auf IT-Gesamtlösungen für öffentliche Verwaltungen, Fahrgastinformationssysteme im öffentlichen Verkehr und Digital Signage in Gebäuden.

Ruf Swiss-Cup

Championship der Amateure auf Schweizer Seen mit Preisgeldern.
www.onyx-yachting.ch

Ruf Club-Cup Zürichsee

Top Acts der Segelclubs auf dem Zürichsee mit Preisgeldern.
www.onyx-yachting.ch

Ruf Langstrecken-Cup

Regattasegeln für alle auf dem Zürichsee.
www.zsv.info

Foto: Martin Tschupp

Ruf Gruppe, Rütistrasse 13, 8952 Schlieren, www.ruf.ch
info@ruf.ch, Telefon 044 733 81 11

Das Onyx-Jahr 2010



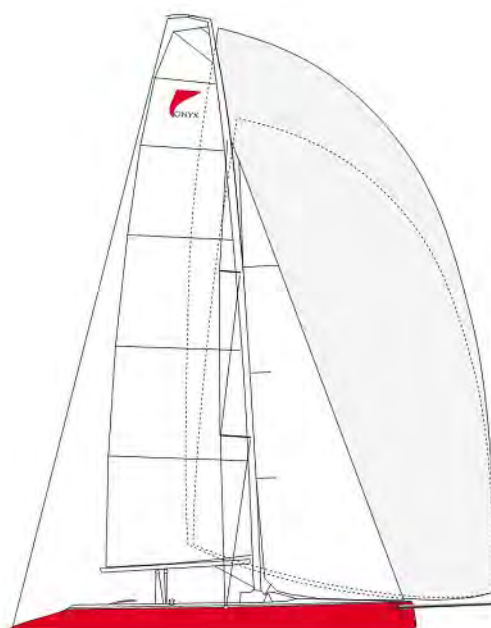
Editorial	3
Geniale Linien: An der Pinne der Onyx	7
Ruf Club-Cup	15
Regattadaten Ruf Club-Cup und Ruf Swiss-Cup	24
Regattadaten Expersoft-Cup	25
Interview: Powerfrau mit Laser-Feeling	29
Vorwindkurs: Gekonnt in die Tiefe segeln	35
Onyx-Design: Ein Rumpf für unterschiedliche Bedingungen	45

**Windsicher bis zum Umfallen –
Revierbericht Urnersee 41**

Onyx-Klassenorganisation 49

**Who is who on planet Onyx:
Ihre Kontakte in die Onyx-Welt 50**

Bootsregister 51



Service 53

Klassenvorschriften (Vermessung) 55

**Onyx-Fotobuch 2006 - 2009:
Das Geschenk für Onyx-Segler und
-Enthusiasten 63**

Impressum Nr. 1/2010

Herausgeber: Onyx Sailing Event AG, 8712 Stäfa, www.onyx-yachting.ch
Texte, Redaktion: Jürg Kellner, Michael Hässler, Thomas Cantz, Roli Holdener, Michael Aepli
Konzept, Gestaltung und Realisation: Michael Aepli, www.praesentationserfolg.ch
Fotos: Martin Tschupp, Regula Helbling, Hansjörg Weimer, Michael Aepli u.a.
Mitinitiant, Klassenvertretung IOA und Anzeigenverkauf: Reto Walser
Produktion: Zürichsee Druckereien AG, 8712 Stäfa, Startauflage 3'000 Ex.



Ein Engagement der Ruf Gruppe
für Informations Technologie

Ruf Gruppe, Rütistrasse 13, 8952 Schlieren

Vorwort des Klassenpräsidenten



Womit beginnen? Natürlich mit dem Aushängeschild Onyx, dem das erste Klassenmagazin eine Reihe Artikel und Beiträge widmet.

Im Frühling 2006 war es soweit. Vier „Onyx-Boote“ eroberten den Zürichsee und setzten bei den aktivsten Segelclubs einen "Virus" frei. Ein neues Einheitsklassenboot, das geeignet ist für unsere Binnengewässer, feiert heuer seinen fünften Geburtstag. Was das interessante Boot auszeichnet und welche Konstruktionsphilosophie gemäss seines Schweizer Konstrukteurs dahintersteckt, erfahren Sie in diesem Magazin. Bis heute sind über 30 Boote vom Stapel gelaufen und mit jedem weiteren Jahr findet die Onyx neue begeisterte Segler und Seglerinnen.

Zusammen mit dem Boot wurde ein Cup lanciert, der in der segelnden Schweiz bis heute einzigartig ist. Zum Erfolgsrezept gehören eine Bootsklasse, engagierte Segelclubs, grosszügige Sponsoren, welche die Finanzierung sichern, und ein initiativer Veranstalter, die „Onyx Sailing Event AG“. Sämtliche Ingredienzen wurden im Ruf Club-Cup zusammengefasst. Er dient uns heute als erfolgreiche Plattform, mit der wir auch die Gunst der Öffentlichkeit erobern konnten. Sie hat während der ersten Staffel (2006 - 2009) auch die skeptischen Beobachter von ihrer Attraktivität und ihrer Richtigkeit überzeugt. Hoffen wir, dass das so bleibt.

2007 wurde die "International Onyx Association" gegründet. Sie ist das Sprachrohr nach aussen. Sie ist die Institution, die Klassenvorschriften erlässt und kontrolliert. Sie sorgt mit der technischen

Kommission dafür, dass Neuerungen beurteilt werden und, wo sinnvoll, in die Vorschriften einfließen.

In diesem Heft erfahren Sie auch, wie die Klasse organisiert ist und was sie ihren Mitgliedern bietet - und natürlich, wo und wann die vielen Regatten stattfinden. 2008 wurde der Zimmerli-Cup ins Leben gerufen. Dies mit dem Ziel, eine Klassenrangliste zu haben, welche Club-Cup-Boote und private Teams, die zunehmend im "Onyx-Theater" mitspielen, zu erfassen. 2009 wurde mit dem Ruf Swiss-Cup zum Sprung angesetzt, welcher die Onyx vermehrt auf weiteren Schweizer Revieren aufkreuzen lässt. Mit dem Ruf Swiss-Cup entstand, ergänzend zum Ruf Club-Cup, eine Plattform, welche - wie vorher der Zimmerli-Cup - private Teams und Clubmannschaften in ein und derselben Rangliste wertet, was dem Wachstum der Klasse entsprechenden Schub gibt. So werden 2010 im Rahmen des Swiss-Cups Onyx-Yachten auf dem Bodensee, Neuenburgersee, Vierwaldstättersee und weiterhin auf dem Zürichsee anzutreffen sein.

Corinne Meyer, die aktuell Klassenschnellste und "Fast-Olympionike" im Laser, wird in der kommenden Saison erfahren, wer in der Zwischenzeit was gelernt hat, um ihr das Zepter des Erfolges zu entreissen. Als besonderes High-Light dürfte deshalb die erste Onyx-Klassenmeisterschaft auf dem Urnersee zu werten sein. Bis dahin stehen aber eine Menge ebenso packender Anlässe an - eben "Faszination pur!".

Roland Holdener
Klassenpräsident





PASST IHRE SOFTWARE?

WEIL NUR IHR UNTERNEHMEN GENAU SO IST WIE IHR UNTERNEHMEN, ENTWICKELT UND INTEGRIERT AdNOVUM GESCHÄFTSANWENDUNGEN UND SICHERHEITSSOFTWARE NACH MASS. DAMIT UNSERE LÖSUNGEN FÜR DEN HIGH-END-BEREICH AUCH PERFEKT AUF IHRE BEDÜRFNISSE ABGESTIMMT SIND, WERDEN UNSERE TEAMS AUS TOP-FACHLEUTEN ZUSAMMENGESTELLT. IHRE KOMPETENZ STELLEN SIE TÄGLICH AUF NEUE IN ANSPRUCHSVOLLEN PROJEKTEN UNTER BEWEIS. REDEN SIE DOCH MAL MIT UNS. SIE WERDEN SEHEN: SIE UND WIR - DAS PASST. AdNOVUM INFORMATIK AG, RÖNTGENSTRASSE 22, 8005 ZÜRICH, TEL. +41 44 272 6111, WWW.ADNOVUM.CH

AdNOVUM





Geniale Linien

Von Michael Hässler

Nicht nur ein interessantes Boot, sondern auch eine interessante Regattaserie für Clubs und „Privatsegler“ inklusive der dafür notwendigen Finanzierung anzubieten, ist das Konzept von Thomas Cantz, dem Konstrukteur der Onyx. Am Zürichsee funktioniert die Sache seit einiger Zeit recht erfolgreich.

Thomas Cantz aus Stäfa ist von Haus aus Mothsegler und als solcher mit schnellen und spektakulären Segelgeräten bestens vertraut. Cantz hat die Linien der Onyx gezeichnet. „Man muss mit offenen Augen durchs Leben gehen“, beschreibt er seine Konstruktionsphilosophie, „und die Dinge so lange betrachten, bis man verstanden hat, wie sie funktionieren.“ So schaut er verschiedene technische Lösungen gerne der Evolution in der Natur ab. Für den Kielbulb der Onyx sei ein Thunfisch Modell gestanden, erklärt Cantz, und die Silhouette des Ruderblatts habe er bei den Vögeln „abgeschaut“. So verhindere die geschwungene Vorderkante des Ruders wirksam eine Ventilation. Überhaupt hat Cantz einige gute Ideen in die Linien der Onyx einfließen lassen. So ist der Rumpf im vorderen Bereich relativ füllig und die Bordwände verlaufen im mittleren Teil des Bootes fast parallel. Damit reduziere sich laut Cantz der Widerstand bei Krängung. „Ein Boot mit geschwungener Aussenhaut“, erklärt er, „sackt ins selbst erzeugte Wellental und setzt sich dort fest.“ Boote wie die Onyx liegen mit ihrer flachen Bordwand nur im vorderen und achtern Teil „auf der Welle auf“.



ONYX



Zahlen	
8,50 m	Länge über alles
2,20 m	Breite
500 kg	Ballast
900 kg	Gewicht
1,80 m	Tiefgang
40 m ²	Segelfläche
73 m ²	Gennaker
Motor	Aussenbord optional

Das Wellensystem des Bootes bleibt flach und nur wenig Bewegungsenergie wird an das Wasser abgegeben.

Segeleigenschaften

Tatsächlich darf die Onyx an der Kreuz ruhig auch mal ordentlich auf die Kante gelegt werden. Sie fährt trotzdem schnell und der bremsende Effekt, den man bei einem bestimmten Krängungswinkel erwartet, bleibt aus. Die Praxis bestätigt also die Theorie. „Am besten läuft das Boot bei einer Krängung von etwa 25 bis 30 Grad“, erklärt Cantz. Dann ist die Onyx so weit vertrimmt, dass die benetzte Oberfläche minimiert ist und die Nachteile der Vertrimmung noch nicht zum Tragen kommen.

An unserem Segeltag herrschten ausgesprochen widrige Verhältnisse, um die Segeleigenschaften eines Bootes beurteilen zu können. Sprunghaft um 180 Grad drehender Wind zwischen Flaute und plötzlich durchziehenden Böen.

Kam ein solcher Windstrich, beschleunigte das Boot sofort auf fünf bis sechs Knoten. Wollte man die Gelegenheit aber nutzen, um den Trimm auszufeilen und das Boot „schnell zu machen“, stand man wieder in der Flaute.

Nichtsdestotrotz kann man der Onyx ein sehr hohes Geschwindigkeitspotenzial auch an der Kreuz bescheinigen, was sie auch anhand beeindruckender Regattaerfolge schon oft unter Beweis gestellt hat. Dies ohne Mühe, ohne schwere Mannschaft auf der Kante und ohne aussergewöhnlichen Trimm-aufwand.



ONYX

SUI
001

Beat Odinga AG

Let
ic
aum
kpunkt

www.odinga.ch
149

Ledens



Das TP2 SHADOW Programm Vielfältig einsetzbar, unerreichter Komfort und ausgezeichnete Bewegungsfreiheit.

TP2 SHADOW Jacke und Latzhose

TP2 SHADOW Jacke

Die Shadow Jacke ist athletisch geschnitten, vielseitig und ideal für Regatten.

Sie wird aus TP2 hergestellt, einem leichten Gewebe das sehr schnell trocknet und 100% wasserdicht und atmungsaktiv ist. Körpernaher Schnitt mit geformten Ärmeln und überdecktem Reissverschluss für höheren Komfort und Schutz gegen Spritzwasser.

TP2 SHADOW Latzhose

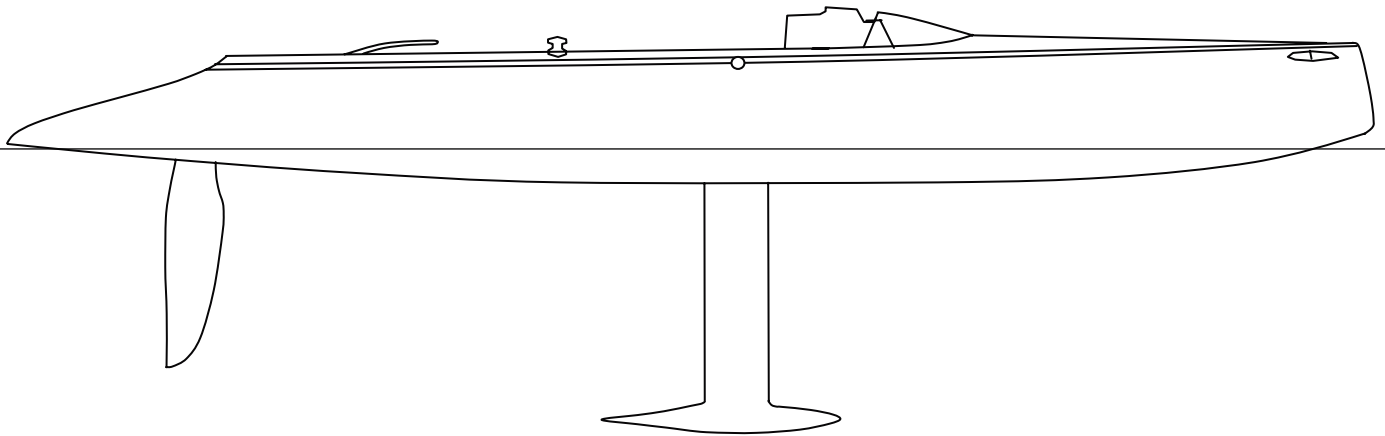
Die hochgeschnittene Hose vervollständigt das Shadow Programm. Sie eignet sich hervorragend für Regatten und bietet guten Schutz sowie grosse Bewegungsfreiheit.

Knie- und Gesässverstärkungen aus Cordura, breite elastische Hosenträger, wasserdichter Reissverschluss an der aufgesetzten Tasche und Dartex-Manschetten an den Beinabschlüssen.

Im TP2 Shadow Programm sind auch Smocks und Shorts lieferbar.



HENRI LLOYD



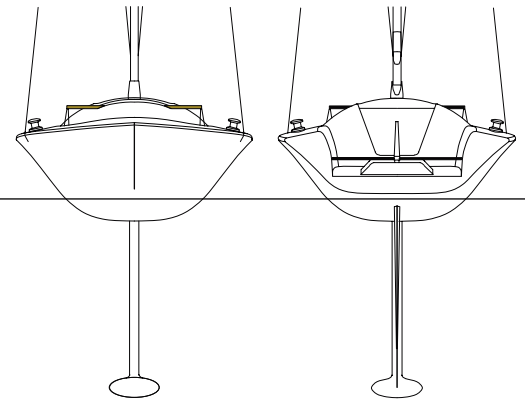
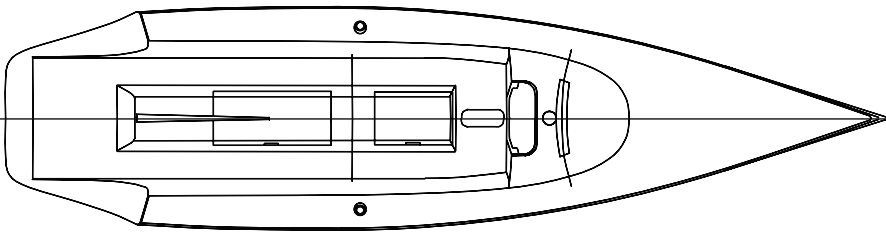
Das Boot lässt sich vergleichsweise einfach und auch Einhand schnell segeln. Es ist alles andere als eine „nervöse Zicke“, wie das bei modernen Sportbooten manchmal der Fall ist. Die Onyx läuft auch bei Krängung souverän geradeaus und sogar die Pinne kann man längere Zeit loslassen.

Absolut angenehm ist der grosse Krängungswinkel, bei dem das Boot noch unkritisch gesegelt werden kann. Nicht einmal mit „Gewalt“, also zwei Personen auf dem Leedeck und geschlossenem Achterliek, war es möglich, einen Strömungsabriss am Ruder zu provozieren. Das Boot krängte dabei extrem und die Deckschante berührte das Wasser. Mehr Krängung war nicht möglich und das Boot verhielt sich in dieser Lage sehr steif. Der horizontale Abstand zwischen den 500 Kilogramm Ballast am 1,8 Meter tief reichenden Kiel und dem Auftriebsschwerpunkt an der Bordwand war zu gross, um das Boot noch weiter „aufs Ohr“ zu legen. Ein Sonnenschuss an der Kreuz kann also weitgehend ausgeschlossen werden.

Dieser Eindruck ändert sich auch nicht unter dem 75 Quadratmeter grossen Gennaker. Das Boot schiebt sich völlig unspektakulär auf seine Bugwelle, lässt die kaum vorhandene Heckwelle weit hinter sich und das Log springt so mir nichts, dir nichts locker an die zehn Knoten. Aber auch „bergab“ ist es wie an der Kreuz. Kaum hat der Kahn zum Sprung angesetzt, ist der Wind weg. Auch bei höheren Geschwindigkeiten ist es ein Genuss, wie das Boot absolut souverän in seiner Spur bleibt und prompt auf die kleinste Ruderbewegung reagiert.



**Beeindruckend:
Top-Gennaker, mit
100 Quadratmeter Segel-
fläche für 900 kg
Bootsgewicht.**



Der Rumpf

Die Onyx ist aus Epoxidharz gebaut und somit weder qualitativ noch preislich mit einem Polyesterbau zu vergleichen. Epoxidbauten sind deutlich höherwertiger und viele der bekannten Polyesterprobleme treten bei einem Epoxidlaminat nicht auf. So unterliegt die Struktur einem wesentlich geringeren Festigkeitsverlust durch Alterung und kennt keine Osmoseprobleme. Dadurch ist es relativ unbedenklich, wasserdichte Auftriebskörper einzubauen.

Epoxidharz schwindet bei der Aushärtung nicht. Solche Bauteile sind daher erheblich dimensionsstabiler, spannungsfrei und können exakter laminiert werden als ein Polyesterbauteil. Allerdings verlangt ein Epoxidbau nach einer mehrteiligen Form, weil sich durch den fehlenden Schrumpf das Teil nicht selbst entformt.

Der Rumpf selbst ist durchgängig als Sandwichstruktur aus Schaum und Glas gebaut, was wiederum nur mit Epoxidharz eine auf Dauer solide Lösung darstellt. Im Gegensatz zu Polyester ist Epoxid dampfdicht. Dadurch ist es von vornherein ausgeschlossen, dass eindringender Wasserdampf im Schaumkern kondensiert und dort Schaden anrichten kann.

Die Mastbrücke unter dem kleinen Aufbau muss hohe Riggkräfte auffangen und wurde deswegen aus Kohlefasern gebaut. Die Kräfte werden über zwei Kohlefaserrohre auf das Hauptschott übertragen.

Rumpf und Deck sind miteinander verklebt und von innen mit einem Glas-

gewebeband überlaminiert. Unter dem Vordeck wird der Gennaker verstaut. Hier finden sich zahlreiche Taljen und Fallen sowie der Gennakerbaum und die Leinen für den Fockroller.

Im vorderen Bereich ist ein Doppelboden eingebaut, auf welchen bei Bedarf ein Kojenpolster gelegt werden kann, um auch mal auf dem Boot übernachten zu können.

Unter dem Cockpitboden sind zwei grosse Stauräume, von denen der hintere mit den entsprechenden Halterungen als Platz für den Aussenborder dient. Die Motorhalterung bleibt dabei am Motor und wird bei Bedarf einfach in zwei Ringen am Heck eingehängt. Diese nehmen auch die Badeleiter auf. Die von uns gesegelte Baunummer fünf war bereits vier Jahre im harten Regattaeinsatz. Das Boot wurde bei Steinmayer



Unter der vorderen Klappe in der Plicht befinden sich zwei Staukästen. Gut zu sehen sind die Hebegurten.

in Stäfa gebaut. Mittlerweile kommt die Onyx aus einer renommierten Werft in Polen und wurde in manchen Details überarbeitet. Auffälligste Neuerung ist die Decksstruktur, die nicht mehr ins Gelcoat eingearbeitet wird.

Stattdessen wird das Deck mit einem rutschfesten Anstrich beschichtet. Die Bauqualität der derzeitigen Neubauten kann von uns also nicht beurteilt werden. Die Onyx ist von hoher Ergonomie. Dafür sorgt nicht nur die spartanische, aber funktionelle Decksausrüstung. Auch die Plicht ist so dimensioniert, dass spontan kein Verbesserungspotenzial auffällt. Die Sitzhöhe passt und auch bei starker Krängung kann sich die Mannschaft gut auf dem Luvdeck halten. Dafür sorgt der „Wulst“ auf dem Plichtboden, der die Deckel für die Stauräume beherbergt.



Im hinteren Staufach unter dem Cockpit kann ein kleiner Aussenborder mitsamt seiner Halterung untergebracht werden. Spezielle Befestigungen liefert die Werft.



Der Rumpf der Onyx zeichnet sich durch flache, gestreckte Linien aus. Die Segelleistungen sind auf allen Kursen ohne Tadel und das Boot ist jederzeit auch von einer kleinen Mannschaft oder Einhand gut zu beherrschen.

Ausreitgurte vermisst man auf der Onyx keine. Ohnehin muss der Körperschwerpunkt der Segler innerhalb der Deckskante liegen. Ausreiten ist also nach Klassenvorschriften verboten. Im hinteren Bereich des Decks befindet sich keine Fussreling und stört somit auch nicht beim Sitzen. Im Bereich des Vordecks ist eine Fussreling aus Teak sinnvoll angebracht. Optional ist auch eine flache Reling aus Chromstahlrohr erhältlich.

Anhänge

Das hervorragend funktionierende Ruderblatt besteht aus Kohlefasern und die Ruderwelle ist aus Aluminium. Die Pinne besteht ebenfalls aus Kohlefasern und die gesamte Konstruktion funktioniert spielfrei. Der Kiel steckt in einer Kassette und ist mittels einer Seilwinde und einem Aluminiumgestell aufholbar. Die Flosse selbst besteht aus zwei Halbschalen, die einen verzinkten Eisenträger mit dem daran befestigten, abgeplatteten Ballastbulb umschliessen.

Rigg

Der Mast steht auf dem Deck und ist aus Aluminium. Ebenso ist der Grossbaum aus Aluminium gefertigt. Das stehende Gut besteht aus Rod. Die Wanten verlaufen über zwei gepfeilte Salingpaare, die den Gegenzug zum verstellbaren Vorstag bilden. Mit dem Achterstag wird der Mast gebogen. Das Vorsegel unseres Testboots kommt von Andrew Landenberger und ist als Selbstwendefock ausgeführt. Durch das kurze Unter-

liek hat dieses Segel eine extreme Streckung und ist daher in seiner Handhabung etwas gewöhnungsbedürftig. Es funktioniert aber tadellos. Als Trimmelemente dienen das verstellbare Vorstag, das Fall, die Lochleiste im Schotbrett, der Traveller sowie die mit Grob- und Feineinstellung ausgestattete Fockschot. Das Grosseegel kommt von EuropSails am Genfersee und hinterlässt ebenfalls einen guten Eindruck. Es besitzt ein offenes Fussliek und ein Squarehead zur exakten Kontrolle des Achterlieks. Der Traveller wird dabei immer etwas in Luv gefahren. Ob die Reffreihe gebraucht wird, ist fraglich. Erfahrungsgemäss sind solche Segel auch bei Starkwind relativ unkritisch zu handhaben und können ausschliesslich über den Twist ausreichend „abgepowert“ werden. Durch die nicht überlappende Selbstwendefock kommt dem Unterliekstrecker des Grosseegels erhöhte Aufmerksamkeit zu. Ein Fadenpaar etwa in der Mitte der Unterlieklänge zeigt an, ob die Leeströmung der Fock sauber vom Grosseegel übernommen wird. In diesem Spalt sollten keine Turbulenzen auftreten und die Strömung möglichst laminar durchlaufen. Die Einstellung des Baumniederholers ist dagegen relativ unkritisch. Im Prinzip dient er dazu, auf raumen Kursen das Steigen des Baumes zu verhindern. Für Raumschotkurse stehen zwei Gennaker zur Verfügung. Der 7/8-Gennaker hat eine Fläche von 63 Quadratmetern und der Toppgennaker ist 75 Quadratmeter gross. Der Gennakerbaum ist

aus Kohlefaser und in diesem Boot in einem geschlossenen Kasten unter dem Vordeck untergebracht. Dieser wird durch ein Rohr in die Plicht gelenzt. Bei den aktuellen Booten sei der Gennakerbaum offen im Vorschiff untergebracht, erklärt Cantz. Durch ein spezielles System aus Dichtungen und Wasserfallen könne kein Wasser unter Deck eindringen.

Trailer als Liegeplatz

Das Boot ist konsequent für den Regattabetrieb ausgelegt und deswegen an Land einfach handhabbar. Die Heisstropfs werden gleich mitgeliefert und können an vier Augen in der Plicht befestigt werden. Sie sind so bemessen, dass der Mast beim Kranen stehen bleiben kann und das Boot keinen Wasserliegeplatz braucht. Es kann mit stehendem Rigg auf seinem Trailer gelagert werden. Der Mastfuss ist klappbar und wird um einen stabilen Bolzen gekippt. Somit kann der Mast einfach und ohne Kran gestellt oder gelegt werden. Auf Wunsch ist auch eine Jütt lieferbar. Durch das verstellbare Vorstag können die Wantenspanner in ihrer einmal eingestellten Position verbleiben und das Rigg braucht nicht neu justiert zu werden.

Vertrieb Schweiz:

Cantz GmbH, Binzstr. 23, CH-8712 Stäfa
Mobile +41 (0)79 626 48 11

Vertrieb Süddeutschland:

Axes Gerlinger, Seestrasse 19,
D-78345 Moos-Isnang
+49 (0)77 32 / 97 19 94
mail@segelschule-iznang.de



Bild rechts: Auch wenn der Aufbau in erster Linie als Stauraum für die beiden Gennaker genutzt wird, ist eine ebene Fläche vorhanden, auf die ein Kojenpolster gelegt werden kann. Gleichzeitig dient dieser Doppelboden als Luftkammer, um das Boot unsinkbar zu machen. Der geschlossene Kasten für den Gennakerbaum entfällt bei neuen Booten. Alle wesentlichen Trimmeinrichtungen und Fallen sind im Bereich des Niedergangs platziert.

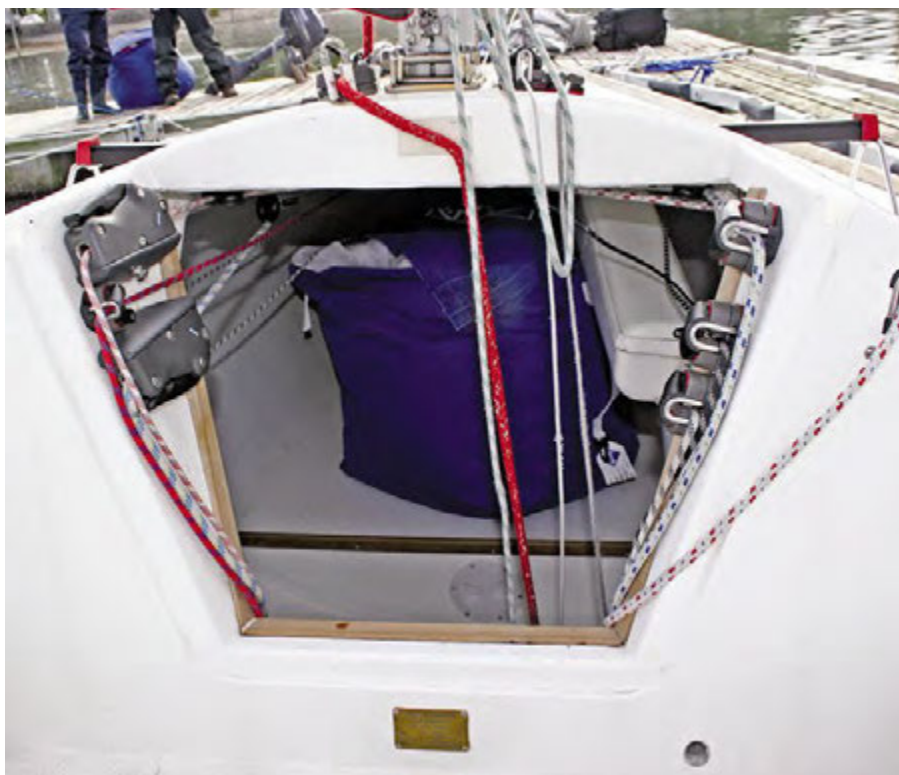


Bild unten rechts: Minimalistische, aber solide Ausstattung: Es ist alles vorhanden, was es braucht.

Bild unten: Dank einem ergonomischen Cockpit hat die Crew jederzeit guten Halt auf den Seitendecks.



Am Ruf Club-Cup lässt sich der Spirit des Regattasports hautnah miterleben



Die Ruf Gruppe engagiert sich seit 1996 auf nationaler und internationaler Ebene im Segelsport.

Als 2005 die Projektideen Onyx und „Club-Cup“ aufeinandertrafen, mussten wir nicht lange überlegen. Bereits ein Jahr später erfolgte 2006 die Geburtsstunde des Ruf Club-Cup. Das Ziel, unter den aktivsten Segelclubs des Zürichsees einen Wettbewerb mit Preisgeldern zu initiieren, setzte neue Massstäbe in der Segelszene. Und diesen Wettbewerb auf einem in der Schweiz entwickelten Hightech-Boot zu segeln, war ganz in unserem Sinn. Mit Werten wie Hightech, Innovation und Swissness identifiziert sich auch die Ruf Gruppe seit 1994, als ich das Unternehmen übernahm.

Als aktiver Regatteur und Segler kenne ich die Szene seit meiner Jugend. Besonders freut mich, dass der Onyx-Konstrukteur „meinem“ Segelclub (SCStä) angehört und dieser Club von Beginn an erfolgreich mitmacht.

Ruf nutzt den Ruf Club-Cup als Plattform für unsere jährlich stattfindenden Kundenanlässe.

Die interessanten Anlässe erfreuen sich einer zunehmenden Beliebtheit auch bei Segellaien.

An dieser Stelle möchte ich der Onyx Sailing Event AG und den organisierenden Regattaclubs meinen Dank aussprechen.

Aus Sicht der Ruf Gruppe bietet die Plattform eine tolle Symbiose mit der Wirtschaft. Und mit etwas Stolz wage ich zu behaupten, dass sich auch dank unserem Engagement die Onyx-Klasse zwischenzeitlich zur aktivsten Einheitsklasse am Zürichsee entwickelt hat!

Hans Streuli
CEO Ruf Gruppe



Den fairen Wettbewerb fördern



Patrick Stöckli, Veranstalter und Geschäftsführer Onyx Sailing Event AG

"Mit dem Ruf Club-Cup hat auf dem Zürichsee eine neue Dimension von sportlich fairem Wettbewerb zwischen den aktivsten Segelclubs begonnen."

Das Ziel der Initiative war und ist, den Segelsport auf breiterer Ebene zu fördern, die Region Zürichsee für Segler und Segel-Begeisterte attraktiver zu gestalten und die Kontakte in und zwischen den Segelclubs des Sees zu intensivieren.

2006 gingen vier brandneue Onyx-Yachten an den Start. Möglich machten dies begeisterungsfähige und weit-sichtige Sponsoren und eine initiative Gruppe von Personen, die mit viel Elan, Fleiss und Stehvermögen die Kontakte schufen, ein Boot konstruierten und bauten und viele Regatten und Events auf die Beine stellten.

In der Zwischenzeit ist der Ruf Club-Cup zur Institution geworden. Das attraktive

Programm zieht auch Segler von benachbarten Revieren an, so dass sich in der vergangenen Saison oft mehr als zehn Onyx-Yachten am Start versammelten.

Im Dezember vergangenen Jahres feierte der Onyx Ruf Club-Cup den erfolgreichen Abschluss der ersten Staffel von 2006 bis 2009.

Mit der neuen Saison erwarten uns wieder viele aufregende Rennen, aber auch entspanntes Zusammensein in einer "Community", die heute vielen Menschen einen attraktiven Rahmen in sportlicher und gesellschaftlicher Hinsicht bietet.



Das offizielle Label des Ruf Club-Cup ausgetragen auf Onyx-Yachten





Darstellungskraft Selbst in der kleinsten Veränderung
liegt grosses Potenzial – USM Möbelbausysteme
verleihen dem Wandel Ausdruck.

wohnbedarf

modern seit 1931.

wohnbedarf projekt ag, Talstrasse 15, 8001 Zürich
Telefon 044 215 95 95, Telefax 044 215 95 96
info@wohnbedarf.ch, www.wohnbedarf.ch

USM
Möbelbausysteme

«Nehmen Sie den richtigen Kurs auf - rufen Sie uns an.»

GPS Technik AG unterstützt Sie in der **Beratung** und hilft Ihnen beim **Design**, der **Implementierung** wie auch beim **Betrieb** und **Unterhalt** von zukunftsorientierten Datennetzwerken.

Wir verfügen über umfassendes Technologiewissen in sämtlichen Bereichen der kupfer- und glasfasergebundenen Übertragungstechnik.

Auf Kurs mit den Anforderungen, wie sie in modernen **FTTH** und **Smart Metering -Netzwerken** vorausgesetzt werden.



Business meets Sailing – Sailing meets Business

Business meets Sailing – Sailing meets Business:

Der Club-Cup ist ein Projekt zur Belebung der Regattaszene in der Region. Unternehmen, die sich hier engagieren, leisten einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Nachwuchses und zur Unterstützung der aktiven Segelclubs.

Das Projekt bietet den mit der Region verwurzelten Unternehmen eine zusätzliche, attraktive und vielfältige Plattform für die interne und externe Kommunikation.

Nutzen für regional verankerte Unternehmen:

- Segeln als Symbol für die Unternehmensführung nutzen und als Mittel zur Persönlichkeitsentwicklung (intern) einsetzen.
- Das Wesen des Segelsports für Geschäftskontakte und Teambildung nutzen, unter Einbezug von Segelclubs.
- Attraktivität für Zuschauer (Kunden, Partner, Freunde) mittels neuen Wettbewerbsformen und attraktiven Booten steigern.
- Segelerlebnis für Mitarbeiter und Kunden bieten, auf rassigen Hightech-Booten (Innovationsaspekt).
- Areale von Segelclubs am See für Events nutzen (Spass, Spiel, Kundenkontakte in lockerer Umgebung).

Nutzen für Segelclubs und Mitglieder

- Interclub-Regattaserie mit weitgehender Chancengleichheit.
- Segeln auf Hightech-Yachten:

Clubboote übers ganze Jahr verfügbar.

- Verwendung des Bootes (ausserhalb der Sponsoring-Verbindlichkeiten) definiert der Club.
- Training der Junioren auf schnellen Yachten
- Junge und „Alte“ segeln im gleichen Boot (wieder) zusammen.

- Preisgelder zu Gunsten der Nachwuchsförderung
- Neue Inputs über neue Kontakte (Interaktionen zwischen Club und Sponsor)
- Finanzieller und zeitlicher Aufwand in überschaubarem Rahmen.



Der Ruf Club-Cup ist ein Modell, an dem drei Partner mittragen: Sponsor, Segelclub und Veranstalter. Der Hauptsponsor (Ruf) alimentiert das Setup des Cups.

Die weiteren Sponsoren helfen mit finanziellem Engagement für neuen Schub im Segelsport. Der Veranstalter organisiert Anlässe und kanalisiert die Interessen in Zusammenarbeit mit den Clubs, welche die von ihrem Sponsor zur Verfügung gestellten Yachten in den Rennen bewegen. Der Sponsor ist berechtigt, die Club-Location in einem definierten Umfang zu nutzen für seine Zwecke (Events intern u. extern). Sponsoren, Clubs, die Regattateilnehmer, die anderen Clubmitglieder, Sponsoren-Kunden und Ausrüster erleben ein "Get together" und es entstehen neue Kontakte und neue Bindungen mit hohem Identifikationspotential. Die sanfte Publizität schafft einen unaufgeregten, dafür nachhaltigen Goodwill, von dem alle involvierten Gruppen profitieren können.

Ruf Club-Cup: Segelclubs und Sponsoren



**Team
Wohnbedarf/USM**
Segel- und Yacht-Club
Herrliberg
ab 2006

Wohnbedarf steht seit 1931 für modernes Wohnen. Kollektionen wie Cassina, Knoll, Minotti, Thonet und USM zeugen von dieser Tradition.
www.wohnbedarf.ch / www.usm.com



USM
Möbelbausysteme



**Team
Gaggenau**
Yacht-Club Rapperswil
ab 2010

Kein anderer Hersteller hat die private Küche so oft revolutioniert wie Gaggenau: Kochen & Geniessen
www.gaggenau.com

GAGGENAU
Der Unterschied heisst Gaggenau



**Team
GPS Technik**
Zürcher Yacht-Club
ab 2007

GPS Technik AG bietet Produkte und Dienstleistungen, ausgerichtet auf die vielfältigen Bedürfnisse der wachsenden Multi-Service Kommunikationsnetzwerke.
www.gpstechnik.ch

GPS
Technik AG
Your Network Company



**Team
Zimmerli**
Segel-Club Pfäffikon
ab 2007

"The World's Finest Underwear": Zimmerli fertigt exklusive Unterwäsche für Menschen, die den Wert wahrer Qualität zu schätzen wissen.
www.zimmerliltextil.ch

zimmerli
of Switzerland



**Team
AdNovum**
Zürcher Segel-Club
ab 2009

Partner für die Entwicklung und Integration von Geschäftsanwendungen und Sicherheitssoftware.
www.adnovum.ch

ADNOVUM



**Team
Odinga**
Segel-Club Männedorf
ab 2008

Bauvorhaben mit guter Architektur, die den vielfältigen Anliegen von Bauherrschaft, Bewohnern und Gesellschaft gerecht werden.
www.odinga.ch

● **Beat Odinga AG**
Blickpunkt Lebensraum



**Team
Ruf**
Segel-Club Stäfa
ab 2006

Ruf Gruppe ist ein führendes Schweizer Unternehmen der Informationstechnologie in den Bereichen Informatik, Telematik und Multimedia.
www.Ruf.ch





Europ' sails SA

Genfer See – Linkes Ufer

Route de Thonon 152C

CH - 1222 Vézenaz

Tel: +41(0)22 772 07 30

Fax : +41(0)22 772 07 31

Europ' sails SA

Genfer See – Rechtes Ufer

Chemin Champ-Prévost 22

CH - 1214 Vernier

Tel: +41(0)22 785 67 73

Fax : +41(0)22 785 67 75

Europ'sails Segelmacher

Vom Optimist bis zum Maxi, für Fahrten- wie auch für Regattasegler:
Ihre Segel werden von den **Europ'Sails** - Segelmachern in der Schweiz
sowohl entworfen wie auch hergestellt. Dadurch garantieren wir
hervorragende Fertigungsqualität wie auch ausgezeichneten
Kundendienst.

Unsere Vertreter in der Schweiz oder in
Südfrankreich erwarten gerne Ihren Besuch.

Siehe www.europsails.ch für
weitere Information.



Europ'Sails verpflichtet sich zur
Wiederverwertung Ihrer ausgedienten Segel

www.europsails.ch

Regattadaten Ruf Club-Cup und Ruf Swiss-Cup

Regattadaten Onyx Ruf Club-Cup und Ruf Swiss-Cup

Art der Regatta	Anlass	Ort	Club	Datum		
up-down	UBS Sportbootcup	Bodensee, Kreuzlingen Swiss Sailing Region 6	SVK	17. 18.04.2010		
up-down	Startup-Race mit Bootstaupe	Zürichsee, Rapperswil	SCPf & SYH	24.04.2010		
up-down	Colomba-Cup	Zürichsee Zürich	ZYC	01. - 02.05.2010		
Lang- strecke	BOL D'OR du lac de Neuchâtel	Neuenburgersee, Grandson Swiss Sailing Region 2	CVG	15. - 16.05.2010		
Lang- strecke	Distanzfahrt Pfingstamstag	Zürichsee Zürich - Rapperswil	ZSC	22.05.2010		
up-down	Herrlichcup	Zürichsee, Herrliberg	SYH	10. - 11.06.2010		
up-down	Stäfa Cup	Zürichsee, Stäfa Swiss Sailing Region 5	SCSt	17. - 18.06.2010		
up-down	Ruf Onyx Swiss Open	Urnersee, Brunnen Swiss Sailing Region 4	RVB	20. - 22.08.2010		
up-down	Bächau-Cup	Zürichsee, Bäch SZ/Bächau	SCE	28. - 29.08.2010		
Lang- strecke	Distanzfahrt Enge	Zürichsee Enge	SCE	18.09.2010		
	Preisverteilung Ruf Cups	Rapperswil, Hafen		04.12.2010		

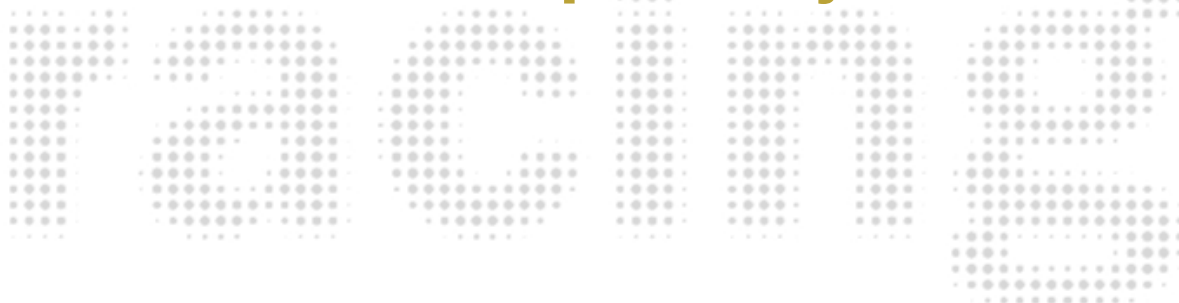
www.onyx-yachting.ch

Termine und Ausschreibungen finden Sie auch auf www.onyx-yachting.ch. Insbesondere werden alle Mutationen und Änderungen ausschliesslich auf der Website der Onyx-Klasse publiziert.

Webadressen der Clubs:

www.svk-kreuzlingen.ch / www.scpf.ch / www.syh.ch / www.zyc.ch / www.cvgrandson.ch / www.zuercher-segelclub.ch
www.scstaefa.ch / www.rv-brunnen.ch / www.segelclubenge.ch

Regattadaten Expersoft-Cup für Onyx-Yachten



Regattadaten Expersoft-Cup für Onyx-Yachten						
Art der Regatta	Anlass	Ort	Club	Datum	Expersoft-Cup	Regatta-trainings
Rundkurs	Rigi Cup	Vierwaldstättersee, Greppen Küssnachterbecken	YCRi	24.04.2010	○	
Langstrecke	Frühlingsregatten RVB	Urnersee, Brunnen	RVB	09.05.2010	○	
Rundkurs	SCT-Derby	Vierwaldstättersee, Luzern	SCT	29.05.2010	○	
up-down	Uristier-Cup	Urnersee Flüelen	SCU	03.-04.07.2010	○	
up-down	Ruf Onyx Swiss Open	Urnersee Brunnen	RVB	20.-22.08.2010	○	
up-down	Herbstpreis RVB	Urnersee, Brunnen	RVB	04.-05.09.2010	○	
Langstrecke	Chamer Bär	Zugersee Cham	SCC	18.09.2010	○	
Training	Onyx-Regattatraining	Urnersee, Brunnen	Flotte Zentral- schweiz	08.05.2010		●
Training	Onyx-Regattatraining	Vierwaldstättersee Luzern	Flotte Zentral- schweiz	28.05.2010		●
Training	Onyx-Regattatraining	Urnersee, Brunnen	Flotte Zentral- schweiz	02.07.2010		●

www.expersoft.com

EXPERTSOFT
Software Solutions for
Wealth & Asset Management

www.onyx-yachting.ch

Termine und Ausschreibungen finden Sie auch auf www.onyx-yachting.ch. Insbesondere werden alle Mutationen und Änderungen ausschliesslich auf der Website der Onyx-Klasse publiziert.

Webadressen der Clubs:

www.ycri.ch / www.rv-brunnen.ch / www.sct.ch / www.segelclub-uri.ch / www.scc.ch

***Onyx Yachten und
Landenberger Segel:
eine erfolgreiche
Partnerschaft***

Landenberger

ONE DESIGN

www.landenberger-sailing.com



+SEGMENTO®



Wissen, was zählt.

**poggen
pohl** 

www.poggenpohl.com

Powerfrau mit Laser-Feeling

Mit Corinne Meyer sprach Jürg Kellner

Corinne Meyer hat 2009 mit ihrer Crew, dem Bootseigner Aldo Meyer (nicht verwandt) und ihrem Bruder, Adrian Meyer (ebenfalls Lasersegler), den erstmals ausgetragenen Ruf Swiss-Cup für sich entschieden. Die Onyx-Klasse erhält damit Zuwachs einer bekannten, ambitionierten Schweizer Seglerin. Während ihren Olympia-kampagnen hat sie bis zu 200 Tage pro Jahr auf dem Wasser verbracht.

Corinne, du hast Erfolg im Segelsport. Wie erreicht man das?

Spass haben! Langfristig gesehen ist Neugier, Spass und Ehrgeiz die richtige Mischung. Natürlich braucht es die richtigen Voraussetzungen. Ich hatte stets die volle Unterstützung meiner Familie und einen guten Rückhalt in Club und Region. Dies ist auch für die finanzielle Unterstützung wichtig. Leider lassen in der Schweiz die Förderstrukturen für Segler zu wünschen übrig. Vieles hängt nicht nur vom Talent einer Seglerin oder eines Seglers ab, sondern ist harte Arbeit auf und neben dem Wasser.

Gilt das Segeln an Olympia als der Höhepunkt einer Seglerkarriere?

Der Vorteil am Segelsport ist seine Vielseitigkeit. Für eine junge Jollenseglerin wie mich ist sicher Olympia das grosse Ziel. Der Leistungssport steht zwar momentan klar im Hintergrund, doch der Traum lebt schon noch. Neben Olympia gibt es aber auch andere Herausforderungen wie Weltumsegelungen, America's Cup, Volvo Ocean Race etc. Für viele Segler ist eine Olympiateilnahme ein Sprungbrett und nicht die Endstation. In der Schweiz

fehlen jedoch etwas der Nährboden und auch das Verständnis fürs Segeln auf Profi-Niveau.

Deine Passion gilt der Bootsklasse Laser Radial. Warum hast du dich gerade für diese Klasse entschieden?

Ich war schon als Kind für mein Alter eher gross und habe mich im Optimisten nie sehr wohl gefühlt. Der Laser gefiel mir auf Anhieb, ich weiss noch, wie ich meine erste Rollwende machte und total begeistert war. Alleine zu segeln hat mir immer Spass gemacht. Ich fühle mich unabhängig und trotzdem an Regatten und Trainings in Gesellschaft von tollen Kolleginnen und Kollegen. Mit 18 Jahren bin ich als Vorschoterin auf den 470er umgestiegen. Insbesondere Trapez- und Spinnakersegeln machten grossen Spass. Nichtsdesto trotz habe ich mir meine seglerischen

Sporen auf dem Laser abverdient. Ich bin heute noch beeindruckt, was man aus dieser "Plastikschale" alles herausholen kann.

Wie beurteilst du das seglerische Niveau in der Laser-Klasse?

Der Laser ist bekannt als die Bootsklasse mit der grössten Leistungsdichte. Dass an einem internationalen Wettkampf 50 Nationen an den Start gehen, ist keine Seltenheit, und erfolgreiche Lasersegler (z.B. Ben Ainslie und Robert Scheidt; bei den Damen Anna Tunnicliffe und Sarah Ayton) sind auch in anderen Bootsklassen top. Weil im Laser der Faktor Material nur eine verschwindend kleine Rolle spielt - die grossen Meisterschaften werden gar auf Charterbooten gesegelt - hängt der Erfolg in höchstem Mass vom eigenen Können ab.

Musstest du mit dem Laser auch Rückschläge verkraften?

Ja, einige! Der Rückschlag, der mich am meisten getroffen hat, war im Sommer 2007 in der Vorbereitung zur Weltmeisterschaft in Cascais (Olympia-Qualifikationsregatta). Eine hartnäckige bakterielle Infektion schwächte mich physisch und verunmöglichte eine optimale Vorbereitung. An der wenig später stattfindenden WM konnte ich prompt meine Leistung nicht abrufen und verpasste den Quotenplatz sowie das angestrebte Top-Resultat. Deshalb wurde ich schliesslich aus dem B-Kader ausgeschlossen und hatte somit keinerlei Unterstützung mehr durch den Verband. Trotzdem habe ich bis zum letzten Qualifikationslauf weiter gekämpft und an mich geglaubt.





Rückblickend stelle ich fest, dass der Trainingsrückstand und die Konsequenzen daraus im negativen Sinn eine der Schlüsselphasen in meinem Olympiaprojekt war.

Bietet dir der Umstieg von einer Jolle auf eine Jacht keine Mühe?

Weniger, als ich gedacht hätte. Offen gestanden habe ich vor meinem Onyx-Einsatz praktisch nie eine Jacht gesteuert. Bei den ersten Starts am Paraloc-Alpen-Cup 2008 waren wir jeweils meilenweit von der Startlinie entfernt. Der grösste Unterschied neben dem Start sind die Vorwindkurse, da der Winkel komplett anders ist als beim Laser. Ich hatte jedoch den Vorteil, dass Aldo als Crewmitglied einen super Job macht, und auch den Trimm im Griff hat. So hatte ich nichts anderes zu tun, als wie auf dem Laser zu steuern und die Grossschot zu bedienen. Von Vorteil dabei waren meine taktische Erfahrung und mein Feeling als Steuerfrau. Apropos Feeling: Für mich als Laser-Seglerin ist es unmöglich, während einer Regatta ohne Körperspannung auf dem „Känteli“ (Bootskante) zu sitzen und die Beine baumeln zu lassen. Deshalb plädiere ich für die Aufhebung der Gewichtsschwerpunktregel. Schliesslich segeln wir ein Sportboot!

Wie bist du auf die Onyx-Klasse aufmerksam geworden?

Schon während meiner Olympiakampagne (2001 - 03 470er; 2005 - 08 Laser Radial) hat mich Reto Walser immer wieder gefragt, ob ich nicht mal auf einer Onyx mitsegeln wolle. Als ich dann die Qualifikation knapp verpasste, kam die

Anfrage nochmals. Ich sagte ihm zu. Mehr aus Höflichkeit, da ich eigentlich vom Segelsport für eine Weile die Nase voll hatte! Reto stellte dann den Kontakt zu Aldo Meyer her, der gerade seine neue Onyx eingewassert hatte. Auf dem Schlepp von Luzern nach Brunnen hielt ich zum ersten Mal die Pinne in der Hand. Noch am selben Wochenende gewannen wir bei einer klassischen Urnersee-Thermik den Paraloc-Alpen-Cup.

Was spricht für die Segeleigenschaften der Onyx?

Mir gefällt es, dass das Boot trotz seiner Länge sehr leicht und agil ist. Man merkt an der Pinne sofort, wenn der Trimm nicht stimmt, oder wenn ein Manöver unsauber gefahren wird. Trotzdem ist die Onyx einfach zu segeln und nicht zu selektiv. Dies zeigt sich darin, dass in den ersten Jahren ihres Bestehens immer wieder gute Jollensegler ohne allzu viel Onyx-Training vorne dabei sind. Oder auch darin, dass man die Onyx inklusive Gennaker durchaus erfolgreich zu zweit segeln kann. Ein grosser Pluspunkt ist auch, dass man die Onyx bei 3 kts ebenso problemlos segeln kann wie bei 23 kts. Bei Leichtwind kommt das Boot schnell in Fahrt, ist aber auch bei etwas mehr „Pfupf“ erstaunlich gut zu steuern - bedenkt man das Verhältnis von Segelfläche und Kielgewicht.

Welche Klassen lassen sich, deiner Meinung nach, mit diesem Einheitsklassen-Boot vergleichen?

Ui, da bin ich wohl die falsche Ansprechperson. Meine Erfahrung mit

Sportbooten beschränkt sich momentan auf die Onyx und aufs Zuschauen. Ich denke, die Esse 850 ist sehr ähnlich von der Besegelung und dem Handling her. Die Onyx ist für mich klar das schönere Boot! Weiter gibt es noch die MOcean und die Blu 26, welche jedoch andere Zielgruppen (Match-Race, Schul-/Mietboot) ansprechen.

Auf dem Zürichsee wird seit 2006 eine interessante, für Schweizer Verhältnisse neuartige, Regattaserie unter Clubs ausgetragen. Garantiert diese Serie für Spannung in der Regattaszene?

Das Format des Ruf Club-Cup ist einzigartig. Es zeigt, dass Regattasport auch auf Rennjachten keine Elite-Angelegenheit sein muss. Das Design der Jachten mit den Sponsoren hebt das „verstaubte“ Image des Segelbootes auf Schweizer Gewässern auf. Das gesamte Konzept ist sehr gut durchdacht, ebenso umgesetzt und auf den Zürichsee zugeschnitten. Für die nationale Onyx-Klasse ist diese Szene ein Glücksfall. Ich hoffe, dass der Funke von Zürich und der Zentralschweiz auch auf andere Regionen oder sogar ins Ausland überspringt.

Parallel zur Regattaserie unter den Clubs ist 2009 eine neue Serie, der Ruf Swiss-Cup, entstanden. Deine Crew hat diesen Cup gewonnen. Was bedeutet dir das?

Es ist toll, mit einem Team wie Aldo und Adrian eine solche Serie gewinnen zu können. Wir erlebten eine erfolgreiche, aber auch intensive Saison mit der Teilnahme am Ruf Swiss-Cup, ▶

Powerfrau mit Laser-Feeling

Zimmerli-Cup, Expertsoft-Cup, Vierwaldstättersee Cup (Yardstick) und noch einigen weiteren Regatten. Dass wir an den Ruf Swiss-Cup-Regatten konsequent mit einem „Stammteam“ angetreten sind, war sicher ein entscheidender Faktor für den Erfolg. Darüber hinaus ist es nicht selbstverständlich, dass mir Aldo so ganz ohne „Bootseigner-Allüren“ die Pinne seiner Onyx überlässt. Daher freut es mich sehr, dass ich meinen Teil zum Erfolg beitragen konnte.

Wie trainierst du auf eine wichtige Regattaserie hin?

Seit meinem Einstieg in die Onyx-Klasse hat sich der Trainingsschwerpunkt natürlich verlagert. Weg von Grundlagentraining wie Kraft, Kondition, Mentaltraining hin zu Wassertrainings, um die Abläufe im Team einzuspielen. Im Vergleich zur Konkurrenz in der Onyx-Klasse ist mein Rucksack im strategisch-taktischen Bereich sicher recht gut gepackt. Dagegen kann ich bei jachtspezifischen Aspekten wie Trimm, der Analyse von GPS-Tracks, Verwendung von Winkeln und VMG (elektronische Hilfsmittel sind im Laser verboten) noch viel lernen. Wir haben auch in der letzten Saison häufig in Wettkampfsituationen viele Dinge ausprobiert, angepasst, wieder verworfen. Dabei kommt mir zugute, dass ich nach meinen Erfahrungen im internationalen Zirkus alles etwas lockerer angehen kann. Der Ehrgeiz ist da, aber keine Verbissenheit oder das Gefühl, jetzt etwas leisten zu müssen.

Welche Ziele hast du dir für 2010 oder in weiterer Zukunft gesteckt?

Ich habe soeben mein Studium abgeschlossen und arbeite zu 100%. Daneben bearbeite ich noch ein Folgeprojekt aus meiner Bachelor-Arbeit. In meinem Leben ist also auch ohne Segelsport so einiges los. Für diese Saison plane ich wiederum mit Aldo und Adrian auf der Onyx zu segeln. Daneben je nach Zeit und Lust auch den Laser oder ein anderes Boot zu bewegen. Eine Olympiakampagne oder grössere internationale Events habe ich momentan nicht im Visier.

Was bedeutet dir mehr:

Der Beruf oder das Segeln?

Beides bedeutet mir viel! Ich brauche die Abwechslung und den Ausgleich. Manchmal läuft es beim Segeln nicht so toll, dafür im Job. Dann wieder ist es umgekehrt. Vermutlich würde mir jedoch mein Leben ohne Beruf leichter fallen als ohne Segeln. Dies einfach deshalb, weil ich bei jedem Gewässer, auf dem sich die Wellen kräuseln, sofort am liebsten auf ein Boot springen und lossegeln würde (lacht). Hätte ich ein Büro mit Seeblick, wäre ich wohl ziemlich unproduktiv!





Corinne Meyer

Name Corinne Samira Meyer
Geboren: 4. Juni 1983
Ausbildung: Matura, Facility Management (Fachhochschule Wädenswil)



Meine Laufbahn als Seglerin:

2005 - 08 Olympiakampagne Laser Radial
2003 - 05 Diverse Erfolge an nationalen und internationalen Meisterschaften im Laser Radial
2001 - 03 Olympiakampagne 470er Vorschot
2000 - 01 SUI Team ISAF Youth World Championships
1997 Umstieg auf Laser Radial
1990 Einstieg im Optimist



For
a better
e-world

Information Technology – Swiss made by Ruf

Der Name Ruf steht seit 1917 für Innovation, Qualität und Sicherheit. Hoch qualifizierte Mitarbeitende sowie zuverlässige Partner machen die Ruf Gruppe zu einem der führenden Schweizer Unternehmen der Informationstechnologie. Weltweit setzen viele Kunden auf Ruf Produkte und Dienstleistungen aus den Bereichen Informatik, Telematik und Multimedia.

Informatik

Die Ruf Informatik bietet IT-Gesamtlösungen für Gemeinden, Städte, Kirchen, Schulen und soziale Institutionen. Branchenlösungen für den Handel und Treuhänder runden das Angebot für die Privatwirtschaft ab.

Telematik

Die Ruf Telematik AG entwickelt und realisiert Fahrgastinformationssysteme für den öffentlichen Personenverkehr. Ob Eisenbahn, Tram, Bus, Bahnhöfe oder Haltestellen, Ruf Telematik bietet für jeden Bereich innovative, auf Kundenbedürfnisse zugeschnittene Lösungen.

Multimedia

Die Ruf Multimedia AG entwickelt und realisiert dynamische Echtzeit-Informationssysteme für Gebäude. Dank der grossen Erfahrung aus einer Vielzahl realisierter Projekte ist Ruf Multimedia in der Lage, für jede Anwendung eine passende, schlüsselfertige Lösung zu liefern.



Alle Lösungen der Ruf Gruppe werden in der Schweiz entwickelt und hergestellt.



braincom.ch

Vorwindkurs: Gekonnt in die Tiefe segeln

Von Michael Aepli

Die neue Sportboot-Generation ist u.a. darum beliebt, weil es auf dem Vorwindkurs sehr zügig vorangeht und Spass macht. Das gilt für die Onyx ganz besonders. Will man jedoch in einer Regatta möglichst rasch von der Luv- zur Leemarke gelangen, gilt es so hoch wie nötig und so tief wie möglich zu segeln. Am Ruder der Onyx muss man stets der Versuchung widerstehen, auf dem Vorwindkurs nicht zu hoch, zu schnell und damit zu weit zu segeln.

Wieso sind moderne Sportboote auf raumen Kursen so schnell? Hierzu tragen mehrere Faktoren bei: Moderne widerstandsarme, gestreckte Bootsförmungen, kleine benetzte Flächen, strömungsoptimierte Anhänge (Flossen), geringe Verdrängung, und grosse, relativ leicht beherrschbare asymmetrische Vorwindsegel, die viel "Dampf" erzeugen. Diese Faktoren bewirken in ihrer Kombination, dass der neue Bootstyp bereits bei moderaten Windstärken Geschwindigkeiten erreichen kann, die deutlich über der physikalisch vorgegebenen "Rumpfgeschwindigkeit" für verdrängende Bootskörper liegen. Den neuen Bootstyp deshalb auch als "Halbgleiter" zu bezeichnen, trifft zu.

Das Potenzial, wirkungsvoll "Höhe zu vernichten" ist da

Trotzdem passiert es nicht selten, dass der Steuermann einer Onyx an der Leemarke zu seinem Leidwesen erkennen muss, dass er Konkurrenten mit konservativeren Booten kaum distanzieren konnte. Wird in einem Sportbootfeld mit "Vergütung" gesegelt, ist damit nichts gewonnen, weil die Mannschaft

mit dem schnellen Boot ja schliesslich auch deutlich früher im Ziel sein muss, als das Gros der "normalen" Boote. Dem Neuling fehlen meist nur ein paar Informationen und ein bisschen Übung. Ausserdem sollte er von der hergebrachten Art an den Vorwindkurs heranzugehen mindestens teilweise Abstand nehmen. Das Augenmerk vieler Amateur-Regatteure richtet sich nämlich oft noch immer darauf, die erste Marke möglichst als Erster zu erreichen und danach den herausgesegelten Vorsprung zu verwalten. Diese eher defensive Strategie hat so-

lange ihre Berechtigung, als alle Konkurrenten mit langsamen, schweren Booten und symmetrischen Spinnakern in mehr oder weniger direkter Linie (platt) vor dem Wind von der Luv- zur Leemarke fahren. Diese Kurswahl hat den Vorteil, dass man bei einem Winddreher eigentlich bloss zu halsen braucht und dabei immer noch auf der direkten (sicheren) Linie zur nächsten Marke fährt. Mit asymmetrischen Spinnakern und schnelleren Booten ist die direkte Linienwahl nach Lee meist keine Option. Auf dem Vorwindkurs gelten für moderne Sportboote andere Spielregeln.

Hier wird für die Windstärke "zu hoch" gesegelt – möglicherweise vorgegeben durch die Lage der nächsten Bahnmarke.





Tempo aufbauen vor dem Abfallen

Der schnellste Kurs nach Lee führt übers Kreuzen vor dem Wind

Boote wie die Onyx verlangen auf dem Vorwindkurs abhängig von der Windstärke nach einem ganz bestimmten Windeinfallswinkel, um optimal nach Lee segeln zu können. Im Prinzip wie an der Kreuz. Konzentrieren wir uns nachfolgend auf die Situation bei mittleren Windstärken, in denen unsere Rennen mehrheitlich stattfinden.

Diese fünf Faktoren haben entscheidenden Einfluss auf die Leegeschwindigkeit.

1. Erkennen von Winddrehern
2. Optimaler Windeinfallswinkel
3. Segelstellung und Gennakerführung
4. Gewichtstrimm im Boot
5. Erkennen von Windfeldern

1. Wenn auf dem Vorwindkurs gekreuzt wird, spielen die Winddreher dieselbe Rolle wie an der Kreuz.

An der Kreuz ist der optimale Kurs relativ leicht zu finden. Er liegt innerhalb von ein paar wenigen Graden. Sobald man diesen Bereich verlässt, reagiert das Boot, mit mehr Lage (zu tief) oder mit weniger Fahrt und weniger Lage (zu hoch). Winddreher sind an der Kreuz deshalb sehr einfach zu erkennen und man weiss, dass bei einem Abfaller über eine allfällige Wende zu entscheiden ist, falls die Taktik diese nicht verbietet. Segelt man heute nun auch auf dem Vorwindkurs mit einem deutlich spitzeren Windeinfallswinkel im Zick-Zackkurs nach Lee, muss man auf das genau Gleiche achten, wie an der Kreuz. *Bloss mit umgekehrten Vorzeichen.* Wenn der Wind auf dem Gennakerkurs beginnt, achterlicher einzufallen, muss über eine Halse nachgedacht werden.

2. Der optimale Windeinfallswinkel

Die zweite Aufgabe ist, den besten Windeinfallswinkel fürs Boot zu kennen und dann so zu fahren, dass dieser permanent eingehalten wird. Aufgrund meiner Erfahrungen gibt es für die Onyx eine Faustregel, mit der man nicht schlecht fährt: Achten Sie bei Mittelwind darauf, dass Ihr gut ausbalan-

cierter "Windex" immer möglichst im 90°-Winkel zur Schiffsachse steht. Dieser optimale Kurs nach Lee ist jedoch niemals als Gerade zu verstehen. Vielmehr segelt man eine Schlangenlinie, die sich abwechselungsweise aus Anluven (= Beschleunigen) und Abfallen (= Boot auslaufen lassen und Höhe vernichten) zusammensetzt. Die Radien dieses Schlangenlinienkurses sind zu ertasten. Weil eine Onyx unter Gennaker bei optimaler Segelführung schon ab 5 kts Wind durch zügiges Anluven rasch an Fahrt gewinnt, fällt der scheinbare Wind auch rasch viel spitzer ein: Wer schneller fährt, kann deutlicher abfallen, für eine kurze Phase - dank widerstandsarmer Bootsform - ohne merklichen Speedverlust, aber mit viel Raumgewinn Richtung Leemark. Sobald das Boot zu langsam zu werden droht, beginnt man das Spiel durch Anluven von Neuem. Wer es beherrscht, gewinnt bei fast identischer Bootsgeschwindigkeit in kurzer Zeit mehrere Bootslängen Leeweg gegenüber Konkurrenten, die diese Technik nicht anwenden. Böen sind die Gelegenheit, noch rascher in die Tiefe zu segeln und damit Reserve für die flauen Phasen zu schaffen, in denen man durch Anluven die Bootsgeschwindigkeit hoch halten kann und damit taktische Optionen, sich vor seine Gegner zu setzen, gewinnt.

Mir scheint, dass die Onyx für diese Fahrtechnik besonders geeignet ist.

3. Segelstellung und Gennakerführung

Der beschriebene Schlangenlinienkurs verlangt permanentes Anpassen der Segelstellung. Die Segelführung muss dabei präzise auf die Steuerbewegungen



Vorwindkurs: Gekonnt in die Tiefe segeln

abgestimmt sein und in einer fast rhythmischen Abfolge von Dichtnehmen und Fieren bestehen. Das artet rasch in richtige Arbeit aus, vor allem dann, wenn der Wind auf über 10 kts zulegt. Das perfekte Zusammenspiel zwischen Steuermann und Gennakerführer ist bei den Punkten 2 und 3 der Schlüssel zum Erfolg.

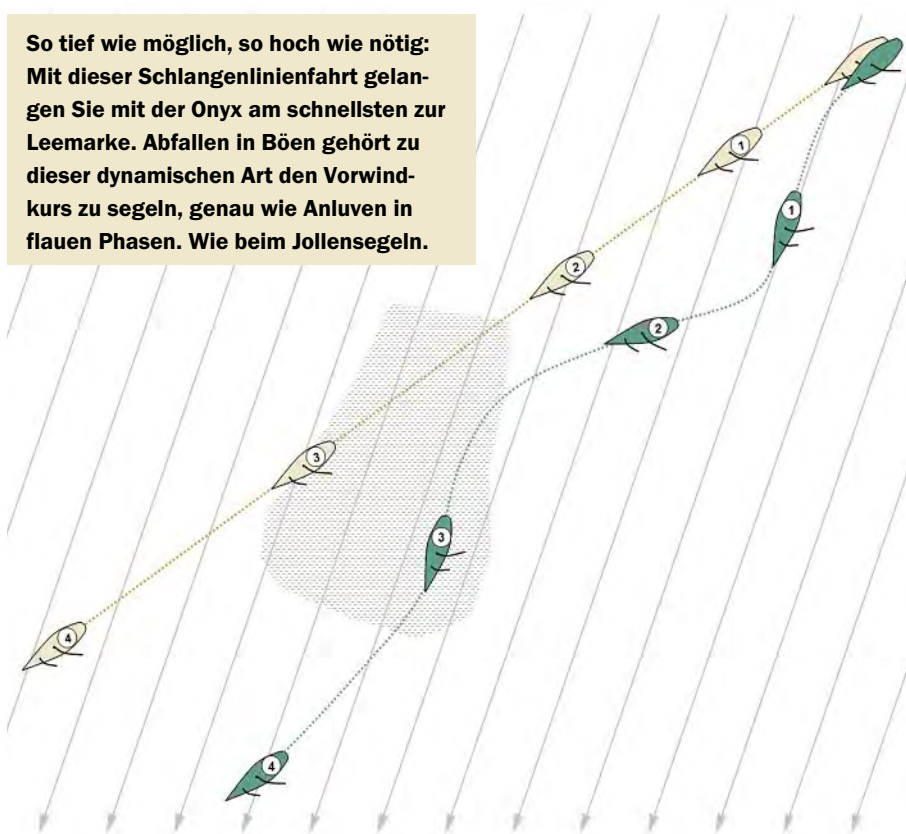
4. Gewichtstrimm

Abhängig von der Windstärke sitzt die Mannschaft eher vorn (wenig Wind) oder eher hinten (mehr Wind). Schwerere Onyx-Mannschaften müssen naturgemäss eher auf den Gewichtstrimm achten als leichte. Im Mittelwindbereich gilt bei der Onyx "Mitte-Hinten" als gute Position für die Mannschaft. Starkes Vertrimmen des Bootes in der Längsachse bringt bei der Onyx meiner Meinung nach nichts. Krängt das Boot beim Anluven leicht, soll es mit dem Einsatz des Mannschaftsgewichtes möglichst weit aufgerichtet werden.

5. Erkennen von Windfeldern

Dieser Punkt folgt am Schluss, nicht weil er vernachlässigbar wäre – im Gegenteil. Er ist fast am Wichtigsten. Aus dem Boot zu schauen, die Umgebung und die Wetterentwicklung zu studieren und das Wasser nach Windfeldern abzusuchen ist jedoch bei allen Bootsklassen, auf allen Kursen und in nahezu jeder Regattasituation relevant. Die optischen Phänomene richtig zu interpretieren, braucht Intuition, aber vor allem Erfahrung. Glücklicherweise hat die Mannschaft Mitglieder an Bord, die diese Voraussetzungen mitbringen.

So tief wie möglich, so hoch wie nötig: Mit dieser Schlangenlinienfahrt gelangen Sie mit der Onyx am schnellsten zur Leemarke. Abfallen in Böen gehört zu dieser dynamischen Art den Vorwindkurs zu segeln, genau wie Anluven in flauen Phasen. Wie beim Jollensegeln.



Fazit

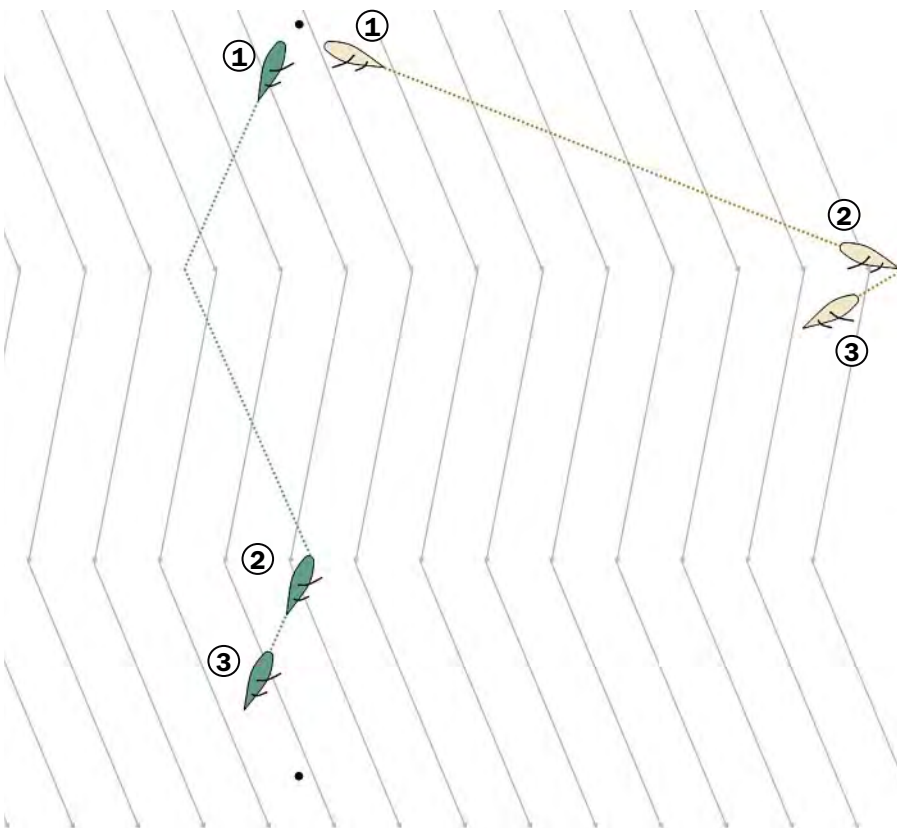
Der Vorwindkurs mit schnellen Gennakerbooten ist taktisch anspruchsvoller als das traditionelle Spinnakersegeln und viel besser geeignet anzugreifen. Der Segelplan und die Eigenschaften der Boote verlangen ein Kreuzen vor dem Wind.

Winddreher richtig auszusегeln wird zum wichtigen Erfolgsfaktor. Und der Umstand, dass man sich mit einem Gennaker-Boot, wie der Onyx, oft weit von der direkten Linie zur Leemarken entfernt, hat zur Folge, dass unter dem Einfluss von Winddreher auf dem Vorwindkurs grössere Positionsverschiebungen im Feld normal sind.

Weil aber Winddreher auf dem Vorwindkurs viel schwieriger zu erkennen sind als an der Kreuz, ist man bei der Analyse vielfach unschlüssig, welche Faktoren Erfolg oder Misserfolg gebracht haben.

Achten Sie deshalb darauf, welche Seite der Regattabahn an der Kreuz bevorzugt ist. Diese Seite sollten sie normalerweise auch zum "runtersegeln" wählen.

Die wesentlich dynamischere Fahrtechnik (Schlangenlinienkurs), trägt ebenfalls dazu bei, den Vorwindkurs als den Rennabschnitt zu verstehen, in dem es viele Chancen für erfolgreiche Angriffe gibt.



Winddreher aussegeln auf dem Vorwindkurs:

Beide Boote segeln gleichzeitig von der Luvmarke weg (1). Beide Boote segeln mit identischem Anstellwinkel zum wahren Wind und sie segeln mit der exakt gleichen Geschwindigkeit. Grün benützt konsequent jeden Winddreher, um immer auf dem möglichst direkten Kurs zur Leemarken zu fahren. Hellbraun macht hier konsequent alles falsch: Segelt auf dem falschen Bug von der Luvmarke weg und halst im falschen Moment. Beide Boote haben bis dahin dieselbe Distanz zurückgelegt. Grün hat bereits einmal gehalst (2). Kurz bevor sich das grüne Boot anschickt, die Leemarken zu runden, hat das braune Boot noch nicht mal die Hälfte des Kurses absolviert (3).

Diese grafische Darstellung ist als Modellsituation zu verstehen und übertrieben dargestellt. Aber sie zeigt eindrücklich, welchen Einfluss Winddreher auf dem Vorwindkurs haben, wenn man nicht – wie früher – in der direkten Linie von der Luv zur Leemarken fährt.

Trotzdem beschleicht einem beim Betrachten das Gefühl: Alles schon erlebt.



Geben Sie einem 82er Château Margaux das Gefühl, **zu Hause** zu sein.



Kompromisslos professionell. Die **Vario Kälte-Serie 400**.

Der 82er Château Margaux gehört zu den Besten seines Jahrgangs. Damit er es auch bleibt, schafft der Weinschrank RW 464 ideale Lagerbedingungen. Zwei getrennt steuerbare Klimazonen mit gradgenauer Temperaturregelung, vibrationsarmer Lagerung und voll ausziehbaren Flaschenablagen bieten Raum für bis zu 101 Flaschen. Alles, um einen Margaux auf den perfekten Moment vorzubereiten: den Genuss. **Der Unterschied heisst Gaggenau.**

Informieren Sie sich unter Telefon 0848 888 500 oder unter www.gaggenau.ch.

GAGGENAU

Urnersee – windsicher bis zum Umfallen

**Klassenmeisterschaft
20. bis 22. August 2010
Brunnen**

Der Urnersee gehört zu den Lieblingsseen zahlreicher Segelsportler! Es ist eines der besten, wenn nicht das beste Segelrevier in der Schweiz. Neben dem Silvaplanersee gibt es hier wohl die meisten Windtage.

Der Urnersee ist kein eigenständiger See, sondern ein Teil des Vierwaldstättersees in den Kantonen Uri und Schwyz. Gewaltige Berge ragen zu beiden Seiten aus dem Wasser und erinnern an einen norwegischen Fjord. Das Rütli liegt am Westufer seines nördlichen Teils. Dort beginnt der Weg der Schweiz. In seiner Nähe ragt der Schillerstein aus dem Wasser. Das Ostufer ist geprägt durch die Axenstrasse, an der die Tellskapelle thront. Das Rütli und die Tellskapelle gehören wohl zu den bekanntesten geschichtlichen Denkmälern im Herzen der Schweiz.

Der Urnersee erstreckt sich von der Einmündung der Reuss bei Seedorf elf Kilometer in nördlicher Richtung bis nach Brunnen. Er ist wegen des Föhns und der im Sommer wehenden thermischen Winde geeignet für Segelsportbegeisterte. Hinzu kommt, dass der See sehr tief ist und dadurch nicht gefriert, so kann man das ganze Jahr segeln oder auch surfen. Mit Föhn sind die Lufttemperaturen ganzjährig einigermaßen erträglich.

Der gefürchtetste Wind für Segler ist sicherlich das Monster "Föhn". Aber auch der Westwind, der bei Wetterumschwüngen einsetzt, erzeugt unberechenbare Wirbel und Fallböen, die von Seelisberg auf die Oberfläche des Sees herunterstürzen und ganze Regattafelder in Unordnung versetzen können.



Der Föhn kann sehr rasch einfallen – da heisst es: Rette sich wer kann. Wie schon bei Wilhelm Tell.



Die zwei wichtigsten Urnersee-Winde.

Föhn ist ein warmer Fallwind aus Süden. Meist stark und böig! Die Windstärke kann zwischen 6 und 9 Beaufort schwanken. Bei Föhn werden in der Regel keine Regatten gesegelt.

Thermischer Wind bläst aus Norden. Er tritt an sonnigen Tagen im Frühling und Sommer auf. Im Herbst ist er sehr unzuverlässig. Er entsteht durch sich aufheizende Landmassen am See und im dahinter liegenden Gotthardmassiv. Meist sind es um die 3 - 5 Beaufort. Dieser Wind ist für Regatten ideal. Wer nun aber annimmt, dass die Thermik gleichmässig wie aus einer Düse bläst, sieht sich getäuscht. Die komplizierte Topografie (Seitentäler) und die sich im Tagesverlauf aufbauende Bewölkung bewirken zusammen mit dem sich ebenfalls verändernden Sonnenstand einen häufig drehenden und oft sehr böigen Wind. Das Revier ist anspruchsvoll für Steuerleute und Crew.

Lage der Regattabahn:

An Regatten wird im mittleren Bereich (zwischen den weissen Linien) des Sees gesegelt. Die Bahnmarken sind aufgrund der Seetiefe nicht beliebig verschiebbar. Bei "up&down"-Rennen liegt die Luvmarke ungefähr vor dem Rütli, die Leemarken auf Höhe zwischen Tellkapelle und Isleten. Eine weitere Boje liegt weiter in Richtung Flüelen.

Infrastruktur:

In Brunnen am nördlichen Ende des Sees finden Segler mit Häfen, Kran, Parkplätzen, Hotels und Restaurants eine für sie perfekte Situation vor.



Wind und Sonnenschein: An guten Tagen fühlt man sich ein bisschen wie auf dem Gardasee. Die zuverlässige Thermik macht den See zum idealen Regattarevier – aber auch zum perfekten Ort für ein gezieltes Starkwind-Training.





Ein Rumpf für unterschiedliche Bedingungen

Von Thomas Cantz, Onyx-Konstrukteur

Die Onyx wurde konzipiert als schneller und einfach zu segelnder Daysailer. Diese Konzeptvorgabe ist eigentlich ein Widerspruch. Die Onyx vereint widersprüchliche technische Anforderungen einer schnellen und gleichzeitig einfach zu segelnden Yacht.

Schnelle Yachten zeichnen sich aus durch unzählige Trimmmöglichkeiten am Rigg, durch abenteuerliche Verhältnisse von Mannschafts- zu Kielgewicht, unzählige Vorsegel und die Notwendigkeit einer athletisch veranlagten Crew. Einfach zu segelnde Yachten haben normalerweise eine andere Ausrichtung als Geschwindigkeit. Sie erfüllen die Bedürfnisse nach Wohnlichkeit und Sicherheit. Bei der Onyx mussten widersprüchliche Anforderungen vereint werden. Lösungsorientiert ausgedrückt heisst das: Der Konstruktionsansatz der Rumpf-Spantform wurde so gewählt, dass mit einer einfachen Grundausstattung alle in der Regel auftretenden Bedingungen bezüglich Mannschaft, Wetter und Leistungsanspruch optimal erfüllt werden.

Rumpf-Spantform vorne

Der vordere Teil des Onyx-Rumpfes ist ein fülliger „Rundspant“. Der Rumpfkiesel ist stumpf und die Wasserlinie verhältnismässig breit. Insgesamt ist das Vorschiff für die Bootslänge aber schlank. Welches sind die Vorteile?

Die runde Spantform mit dem stumpfen Kiel verhält sich bei sämtlichen Krängungszuständen neutral. Das heisst, selbst dann, wenn mit hoher Geschwindigkeit gekrängt in eine Welle gefahren wird, zeigt die Onyx keine Tendenz anzuliegen.

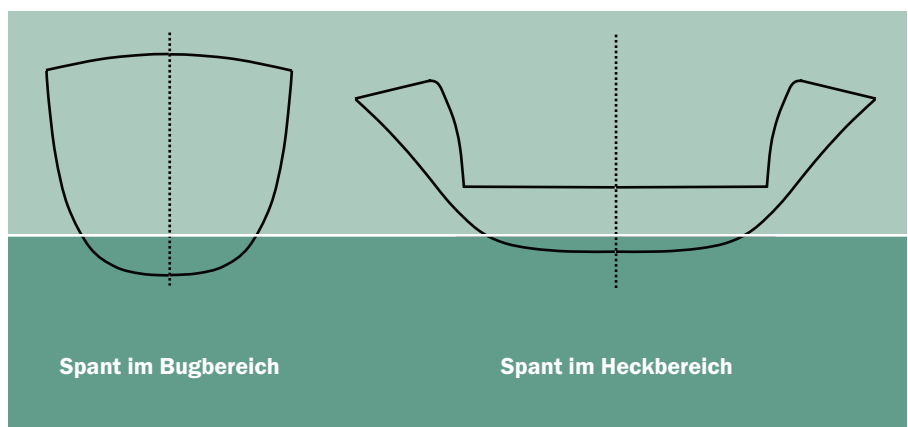
Das relativ füllige Vorschiff hat genügend Volumen auf Vorwindkursen bei Starkwind, um nicht abzutauchen.

Die runde Spantform taucht an der Kreuz weich in die Welle ein und spritzt kaum nach Luv.

schon bei wenig Wind schnell.

Durch die schmale Wasserlinie ist auch die anfängliche Krängungsstabilität gering. Dies äussert sich in einem sensiblen und agilen Handling, wodurch die Onyx auch bei sehr wenig Wind bereits viel Freude am Segeln vermittelt.

Bei mehr Wind und grösserer Krängung von ca. 15-35° wird die Wasserlinie extrem schmal und im Längsverlauf gestreckt. Keine Ausbauchungen wie bei herkömmlichen Rumpfformen behindern



Rumpf-Spantform, Mitte-Hinten

Im mittleren und hinteren Rumpfteil hat die Onyx einen ausgeprägten „Trapezspant“. Dieser zeichnet sich durch eine flache Unterwasserpartie, eine schmale Wasserlinie und eine relativ grosse Breite auf Deckshöhe aus. Was ist nun daran so gut?

Bei wenig Wind und wenig Krängung ist die benetzte Rumpfoberfläche durch die schmale Wasserlinie sehr gering. Bei kleinen Bootsgeschwindigkeiten macht der Reibungswiderstand 100% des Gesamtwiderstandes aus. Das heisst, die Onyx ist



BEI UNS IST IHRE IMMOBILIE IN BESTEN HÄNDEN.

Wir sind die richtigen Ansprechpartner, wenn Sie sich von Ihrem Zuhause trennen wollen. Dank unserer jahrelangen Erfahrung, unserem wertvollen Know-how und unserem grossen Beziehungsnetz finden Sie bei uns die besten Voraussetzungen, um Ihre Immobilie zu einem marktgerechten Preis zu verkaufen. Dabei ist für uns absolute Diskretion selbstverständlich. Nehmen Sie mit uns Kontakt auf. Doris Kollegger freut sich darauf, Sie kennenzulernen. T 043 444 26 45. doris.kollegger@odinga.ch

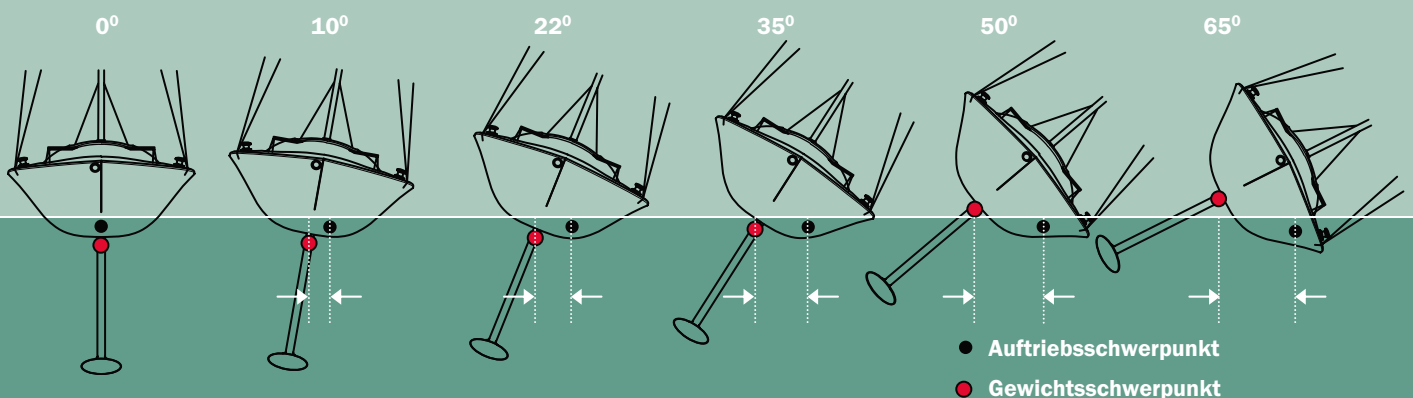
Blickpunkt Lebensraum ● Beat Odinga AG

Beat Odinga AG | Seestrasse 98 | 8612 Uster | T 043 444 26 00 | info@odinga.ch | www.odinga.ch



die Fahrt durch das Wasser. Die effektive Wasserlinie ist nur noch einen Meter breit und volle 8,50 Meter lang. Durch den sauberen Wasserabriss am Heck wird die Rumpfform über das Heck hinaus abgebildet, was nicht nur strömungstechnisch ideal, sondern auch optisch ein Genuss ist. Neben dem Reibungswiderstand ist der Formwiderstand, welcher bei höheren Geschwindigkeiten Priorität hat, minimal gehalten.

Weitgehend symmetrische Form im Unterwasserbereich auch bei stärkerer Krängung. Gut für ein neutrales Kursverhalten.



Bei noch mehr Wind und folglich grösserer Krängung wird die decksnahe Partie des Rumpfes ins Wasser gedrückt. Dadurch wandert der Auftriebsschwerpunkt (schwarz) des Rumpfes sehr effektiv nach aussen. Der Gewichtsschwerpunkt (rot) des gesamten Bootes liegt direkt unterhalb des Rumpfes an der Kielflosse. Die Distanz zwischen Gewichtsschwerpunkt und Auftriebsschwerpunkt ist das sich verändernde Mass für das aufrichtende Moment; oder einfach ausgedrückt die Sicherheitsreserve gegen Kentern. Die Onyx ist bei grosser Krängung ab ca. 35° extrem steif und somit sehr sicher.

Besonders im hinteren Rumpfteil ist der Trapezspant weit ausladend gestaltet. Die schräg nach oben verlaufenden Bordwände sind sogar noch leicht konkav, damit die Auftriebsverteilung in Längsrichtung auch bei Krängung stimmig erhalten bleibt. Durch dieses Design werden die Sitzbänke im Cockpit auch achtern so breit, dass die Ergonomie immer perfekt ist. Obwohl die Onyx mit einer Breite von nur 2,20 Metern, eine für diese Länge schlanke Jacht ist, hat man nie das Gefühl auf einem schmalen Boot zu sitzen.

Fazit: Sicherheit und Spass

„Bei wenig Wind rank und agil, bei viel Wind steif und sicher“. "Einfach zu segeln" heisst auch, dass die Onyx mit kleiner Mannschaft oder Einhand zu segeln ist. Das Krängungsmoment durch die Windkraft wird hauptsächlich durch die Auslenkung des Kielballastes kompensiert. Das Crewgewicht auf der Luvseite ist sekundär. Dank dem oben beschriebenen Rumpfkonzepkt wirkt sich die Krängung nicht negativ auf die Bootsgeschwindigkeit aus. Spass und Sicherheit sind jederzeit gewährleistet.

30 JAHRE

A M A L P E N Q U A I 1 3 I N L U Z E R N



DOBLER+INGOLD
MARINASPORT



**Wir möchten uns an dieser Stelle herzlich für
Ihre Kundentreue bedanken.**

- 300 m² Verkaufsfläche auf 3 Etagen
- Über 9000 Artikel im Angebot
- Spezielle Jubiläums-Angebote unter www.dobler-ingold.ch

DOBLER+INGOLD MARINASPORT AG

Alpenquai 13 | 6005 Luzern | Telefon 041 360 82 44 | Fax 041 362 12 44
www.dobler-ingold.ch | info@dobler-ingold.ch

BOOTSZUBEHÖR SEGELSCHULE SURFEN

Onyx-Klassen-Organisation

Dem sportlich orientierten Regattasegler beiderlei Geschlechts darf man die Onyx-Klasse mit sehr gutem Gewissen ans Herz legen. Keine andere Bootsklasse bietet zurzeit auf nationaler Ebene so viele Möglichkeiten, sich auf Stufe Einheitsklasse sportlich zu messen. Und nur wenige Boot sind gleichermaßen geeignet, die Bedürfnisse des Regatta- und des Freizeitseglers zu erfüllen.

International Onyx Association

Ende 2007 wurde die International Onyx Association (IOA) als Verein gegründet. Als erster Klassenpräsident darf Roland Holdener stolz auf das bis heute Erreichte sein. Mittlerweile zählt die Klasse viele Mitglieder und ist in drei Swiss-Sailing-Regionen gut verankert. Zu den Aufgaben des Vorstandes, der den Verein nach aussen verkörpert, gehören die:

- Förderung der Aktivitäten und der Verbreitung des Klassenbootes
- Koordination und Organisation von Regatten
- Entwicklung, Aktualisierung, Überwachung der Klassenvorschriften
- Koordination der Aktivitäten auf nationaler und internationaler Basis

Auf dem Zürichsee ist die Klasse am stärksten verbreitet. Gefolgt vom Vierwaldstättersee und dem Bodensee. Jeder Region steht ein Flottenchef vor. Als Kenner der regionalen Szene sind die Flottenchefs ein wichtiges Bindeglied zu den Seen. Sie koordinieren unter der Leitung des Sportchefs Patrick Stöckli (Vorstandsmitglied IOA) die lokalen Aktivitäten und die Regattadaten.

Klassenvorschriften

Die Onyx ist ein Einheitsklassenboot. Ein wichtiger Bestandteil sind die Klassenvorschriften und deren Einhaltung. Drei Mitglieder der technischen Kommission der Internationalen Vereinigung befinden grundsätzlich über die einzuhaltenden Regeln für den Bau und die Ausrüstung der Onyx. Neuerungen und Änderungen sind schriftlich an den Leiter der Kommission und Konstrukteur, Thomas Cantz (Vorstandsmitglied IOA), einzureichen (cantz@onyx-yachting.ch). Sie werden anschliessend durch die Kommission beurteilt und an den Vorstand herangetragen. Der Vorstand befindet über die Vorlage und legt sie der Vereinsversammlung zur Abstimmung vor. Nach der Abstimmung können Anpassungen in die Vorschriften einfließen und entsprechend umgesetzt werden. Zudem können die Mitglieder der technischen Kommission für Fragen der Bootsvermessung beigezogen werden.

Mitgliedschaft

Eine Klasse lebt dank seinen Mitgliedern. Und die Klasse verschafft sich vor allem Gehör mit einer attraktiven Regattatätigkeit. Diese wiederum stärkt die Bootsklasse und regt den Verkauf an. Eintrittsgesuche sind schriftlich an Max Schmid, Sekretariat der IOA, zu richten. Der Klassenpräsident oder der Sekretär nehmen anschliessend mit Ihnen Kontakt auf.
(Sekretariat: Max Schmid, Alpenquai 13, 6005 Luzern, schmid@onyx-yachting.ch)

Weitere Meilensteine nach der Klassengründung

2008 konnte bereits die erste nationale Regattaserie, der Zimmerli-Cup, unter dem Patronat der Fima Zimmerli Textil AG durchgeführt werden. 2009 wurde diese Regattaserie dann durch den Ruf Swiss-Cup, unter dem Patronat der Firma Ruf, abgelöst. Aldo Meyer mit Steuerfrau Corinne Meyer wurden auf der Onyx SUI 029 Klassenmeister 2009. 2010 steht ganz im Zeichen der weiteren Verbreitung der Onyx-Klasse. Der Ruf Swiss-Cup findet in vier verschiedenen Swiss-Sailing-Regionen statt. Ziel ist der sogenannte, vom nationalen Verband verlangte, Aktivitätsnachweis, um den Status einer Swiss Sailing Class so schnell als möglich zu erreichen. Die entsprechenden Regattadaten in der ganzen Schweiz sind festgelegt. Die entsprechenden Rennen werden wie geplant stattfinden (siehe auch "Regattadaten 2010").

Ansprechpartner

Weitere Ansprechpartner des Klassenvorstandes wie auch sonst nützliche Kontakte finden Sie unter der Rubrik "Who is who" in der rechten Spalte auf der gegenüberliegenden Seite.

Weitere Infos finden Sie unter:
www.onyx-yachting.ch



Who is who on Planet Onyx

Roland Holdener

Präsident Int. Onyx Class
holdener@onyx-yachting.ch

Max Schmid

Sekretär Int. Onyx Class
schmid@onyx-yachting.ch

Dominique Thurnherr

Leiter technische Kommission
thu.do@bluewin.ch

Thomas Cantz

Onyx-Konstrukteur
cantz@onyx-yachting.ch

Patrick Stöckli

Sportchef
stoeckli@onyx-yachting.ch

Aldo Meyer

Kassier
aldo.meyer@confida.ch

Reto Walser

Flottenchef Zentralschweiz
r.walser@dobler-ingold.ch

Jürg Kellner

Kommunikation Ruf Gruppe
(Hauptsponsor)
juerg.kellner@Ruf.ch

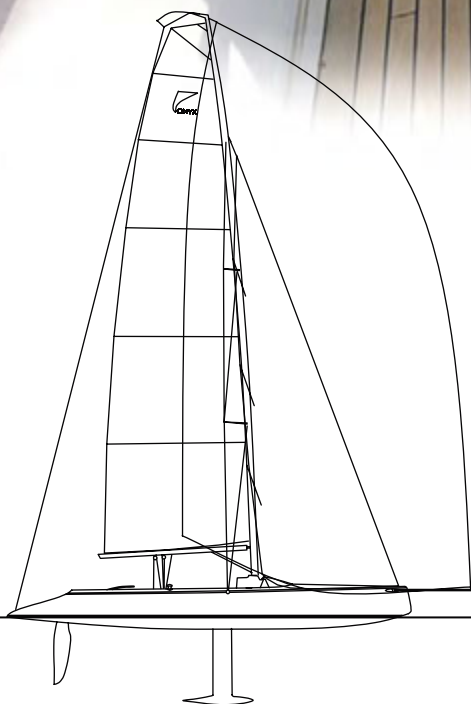
Veranstalter Ruf Club-Cup

Onyx Sailing Event AG
Geissenstrasse 7
8712 Stäfa

Bootsregister



Segel-Nr.	Halter	Sponsor/Name	Revier
SUI 000	Can tz GmbH	Ruf	Zürichsee
SUI 001	SCMd OSE AG	Beat Odinga	Zürichsee
SUI 002	SYH OSE AG	Wohnbedarf/usm	Zürichsee
SUI 003	Martin Dörig		Zürichsee
SUI 004	Donat Kunz	Red Bat	Vierwaldstättersee
SUI 005	Axel Gerlinger		Bodensee (D)
SUI 006	Markus Andermatt		Zugersee
SUI 007	Can tz GmbH	Ruf/AZZURRA	Zürichsee
SUI 008	Heini Brügger		Thunersee
SUI 009	HP. Aebi/R. Walser	Amoresi	Vierwaldstättersee
SUI 010	Urs Peter Oehen	Expersoft	Vierwaldstättersee
SUI 011	ZYC OSE AG	GPS	Zürichsee
SUI 012	SCPf OSE AG	Zimmerli of Switzerland	Zürichsee
FRA 013	Jean Marc Richardt	Oxygene	Lac d'Annecy (F)
SUI 014	Markus Walter	Impala	Bodensee
SUI 015	Dagmar Gumowski	Idefix	Lac Léman
SUI 016	Flavio Vela		Lago Maggiore
SUI 017	Daniel Treyer	Cirya	Vierwaldstättersee
SUI 018	Beat Baumann	Crazy Diamond	Sempachersee
SUI 019	Hans Borner	Zimmerli for ever	Zürichsee
GER 020	Jürgen Wüllenweber		Maas/NL
GER 021	Heinz Schofenberg		Chiemsee (D)
SUI 022	Max Schmid	Speedmax	Vierwaldstättersee
SUI 023	Aldo Meyer	Silvia	Vierwaldstättersee
SUI 024	Can tz GmbH		
SUI 025	Jürg Soland	Maxon Motor	Vierwaldstättersee
SUI 026	ZSC OSE AG	Ad Novum	Zürichsee
SUI 027	Regattapool Männedorf	Beat Odinga AG/Black Pearl	Zürichsee
SUI 028	YCR OSE AG	GAGGENAU	Zürichsee
SUI 029	SCStä OSE AG	Ruf	Zürichsee
SUI 030	Peter Gygax		Zürichsee
SUI 031	Can tz GmbH		



Willkommen an Bord

Länge	8.5 m
Breite	2.2 m
Tiefgang	1.8 m
Verdrängung	950 kg
Ballast	500 kg
Gross	25 m ²
Fock	15 m ²
Gennaker	63-75 m ²
Crew	1-6

Can tz GmbH
CH-8712 Stäfa
+41 (0)79 626 4811
cantz@onyx-yachting.ch

Bucher + Schmid AG
CH-6005 Luzern
+41 (0)41 360 2267
info@bucher-schmid.ch

Pro Marine Yachting
D-78345 Iznang/Moos
+49 (0) 7732 971994
mail@pro-marine-yachting.de


www.onyx-yachting.ch

Portier-Yachts – Onyx-Servicestelle am Zürichsee

Die 1815 gegründete Yachtwerft Portier AG in Meilen ist über die Region Zürich hinaus längst als erstklassige Adresse und kompetenter Ansprechpartner für nautische Angelegenheiten etabliert. Sie bietet ihren Kunden ein attraktives Paket an Dienstleistungen rund um ihr wertvolles Boot an.

Sorgfalt und Fachkenntnisse

Mit Sorgfalt und Fachkenntnis werden Details und Kundenwünsche gepflegt und realisiert. Dies hat dazu geführt, dass seit Frühjahr 2009 die Yachtwerft Portier AG den Swiss-Finish an den Onyx-Yachten ausführt.

Nicht nur beim Kauf, auch bei der späteren Wartung und Pflege schätzen Bootseigner einen sachverständigen Partner, der sie betreut und begleitet.

Das Team von Portier-Yachts bietet Bootsbesitzern eine Reihe attraktiver Dienstleistungen an.

Komplette Dienstleistungspalette

Dazu gehören Motorservice, Abgaswartung oder Reparaturen, aber auch die Ausrüstung mit Elektronik oder die Bootspflege. Die komplette Werft-Organisation mit Malerei, Bootsbau, Motorenwerkstätte und Krananlagen kann von der kleinsten Reparatur bis zur Generalüberholung sämtliche Arbeiten ausführen, und ihr umfassendes Know-how im Zubehör- und Dienstleistungsmarkt garantiert einwandfreie Resultate zu vernünftigen Kosten.

Im Portier-Winterlager stehen den Kunden nicht nur Krananlagen und Lagerplätze zur Verfügung, sondern auch

ein einwandfreier Einwinterungsservice sowie die pünktliche Fahrbereitstellung im Frühjahr.

Dieses umfassende Dienstleistungsangebot, die perfekte Infrastruktur sowie die motivierte und sorgfältige Arbeitsweise der Fachleute sind prädestiniert zur Fertig- und Bereitstellung der Onyx. Optionale Kundenwünsche, Überholungs- und Reparaturarbeiten werden von einem eingespielten Team prompt und sauber erledigt. Die Cantz GmbH freut sich, am Zürichsee einen regionalen Onyx-Stützpunkt präsentieren zu können.

Yachtwerft Portier AG
Seestrasse 824
CH-8706 Meilen
Tel. +41 (0)43 888 30 30
www.portier-yachts.com



SLAM

TOGETHER WE WIN!



WWW.SETAPRINT.CH

Weitere Onyx-Kontakte in Ihrer Nähe:

Cantz GmbH
Thomas Cantz
CH-8712 Stäfa
+41 (0)79 626 4811
cantz@onyx-yachting.ch

Bucher + Schmid AG
Max Schmid
CH-6005 Luzern
+41 (0)41 360 2267
info@bucher-schmid.ch

Pro Marine Yachting
Axel Gerlinger
D-78345 Iznang/Moos
+49 (0) 7732 971994
mail@pro-marine-yachting.de

Onyx One Design

Klassenvorschriften

(Index 7, März 2010)

A: Präliminarien

A.1. Allgemein

Die Klassenvorschrift beabsichtigt, dass die Boote so identisch wie möglich in Bezug auf Konstruktion, Rumpf, Gewicht, Beschlagsausrüstung, Mannschaft, Rigg und Segel sind. Es ist unmöglich alle Entwicklungen und Ideen vorausszusehen und in dieser Klassenvorschrift festzuhalten. Alles, was nicht standardmässig oder in der Klassenvorschrift beschrieben ist, ist deshalb verboten.

A.2. Abkürzungen

ISAF International Sailing Federation

IOA International Onyx Association

RRS The Racing Rules of Sailing

A.3. Autorität

Die Klassenvorschriften werden von der Can tz GmbH verfasst, weiterentwickelt bzw. angepasst oder sonst wie verändert. Die aktuelle und verbindliche Version ist immer auf der Homepage www.onyx-yachting.ch publiziert. Sämtliche Konstruktionsrechte der Onyx gehören der Can tz GmbH. Bootsbauer der Onyx werden von der Can tz GmbH lizenziert.

A.4. Sprache

Die offizielle Sprache der Klassenvorschrift ist Deutsch. In Streitfällen verursacht durch missverständliche Übersetzungen gilt die deutsche Sprachversion. Bei unterschiedlichen Auslegungen gilt die Interpretation der Can tz GmbH.

A.5. Interpretation

Tritt an einem Anlass der Bedarf einer Interpretation auf, ist die lokale Jury die berechnigte Instanz. Deren Interpretation gilt jedoch nur während der Dauer des durch sie organisierten, aktuellen Anlasses. Möglichst bald nach dem betreffenden Anlass muss die Can tz GmbH über die Interpretation von der Jury informiert werden.

B: Organisation

B.1. Klassenorganisation

International Onyx Class Association

B.2. Segelnummern

Die Segelnummern stimmen mit der Baunummer des Bootes überein. Zusätzlich stehen vor der Nummer die drei Ziffern des Landescodes, in welchem ein Boot immatrikuliert ist. Die Bezeichnungen müssen der RRS 77, Appendix H entsprechen.

B.3. Vermessungszertifikat

In Bearbeitung

C: Bedingungen zum Regattieren

Mannschaft und Boot müssen spätestens beim Ankündigungssignal einer Wettfahrt und während der gesamten Dauer der Wettfahrt, soweit anwendbar, diesen Klassenvorschriften entsprechen.

Segel müssen den Klassenvorschriften entsprechen.

C.1. Ausrüstung

C.1.1. Zwingende Ausrüstung

1. Motor: Es muss ein Motor zur Fortbewegung des Bootes von mindestens 1.5 kW Leistung und einem Gewicht (leer) von mindestens 11.0 kg an Bord sein. Wenn der Motor nicht in Gebrauch ist, muss er samt Motorhalterung in der hinteren Backskiste unter dem Cockpitboden verstaut werden. Es sollen mindestens 3 Liter Benzin mitgeführt werden. Falls Motoren, z. B. Elektromotoren, den oben beschriebenen Anforderungen nicht entsprechen, müssen sie von der technischen Kommission speziell bewilligt werden.
2. Anker: Der Anker muss minimal 6 kg wiegen. Die Ankerleine muss minimal 30 m lang sein und einen Durchmesser von minimal 8 mm aufweisen.
3. Eimer: Es muss mindestens eine Pütz mit minimal 8 l Inhalt an einer minimal 1 m langen Leine mitgeführt werden.
4. Rettungswesten: Für jede an Bord befindliche Person muss eine passende, funktionstüchtige Rettungsweste mitgeführt werden.
5. Übrige Ausrüstung: Ein Boot muss gemäss den gültigen Behördenvorschriften auf dem Revier, auf welchem es immatrikuliert ist, ausgerüstet sein. Nimmt es auf einem anderen Revier an einer Regatta teil, gelten die Vorschriften für das betr. Gewässer, soweit allfällig vorzunehmende Anpassungen zumutbar sind.



C.1.2. Optionale Ausrüstung

1. Elektronische Messinstrumente und Navigationshilfen
2. Beleuchtung und Positionslichter
3. Stromversorgung
4. Toilette
5. Behälter zum Verstauen des Spinnakers an oder unter Deck
6. Staubboxen, Schwalbennester etc.
7. Persönliche Ausrüstung

C.2. Begrenzungen

1. Während eines Wettfahrtenlasses dürfen nur 1 Grosssegel, 1 Fock und 2 Spinnaker zur Anwendung kommen und zur Vermessungskontrolle vorgelegt werden.
2. Defekte Segel, welche nach einer Wettfahrt nicht einfach zu reparieren sind, dürfen nach Absprache mit der lokalen Jury ersetzt/ausgetauscht werden.
3. Der Kiel darf während einer Wettfahrt nicht angehoben werden und muss mit der Querschraube gesichert sein.

C.3. Beschlagsausrüstung

1. Die Beschlagsausrüstung ist von der Bauwerft in Absprache mit der Can tz GmbH vorgegeben.
2. Die Beschläge der Segelholepunkte dürfen nicht versetzt oder

abgeändert werden. Die Positionen der Segelholepunkte müssen der Vorschrift D.8 entsprechen.

3. Müssen aufgrund von Abnutzung oder Defekten Beschläge ersetzt werden, sind nach Möglichkeit Originalbeschläge zu verwenden.

4. Es dürfen keine Beschläge, Seilzüge oder andere weitere Einrichtungen zum zusätzlichen direkten oder indirekten Trimmen der Segel zur Anwendung kommen.

C.4. Rigg

1. Während einer Wettfahrt darf an der Mastverstagung nicht getrimmt werden (das gilt für sämtliche Wanten und das Vorstag). Das Achterstag ist zum Trimmen des Mastes vorgesehen und zur Verstagung des Mastes bei achterlichem Wind ab 4 Bft unerlässlich. Das Achterstag ist zwingender Bestandteil der Mastverstagung.

2. Der Durchmesser des Tauwerks für Fallen, Schoten und Strecker ist frei wählbar.

 **Bootsservice Rettich**
Ruhige Zeiten für Ihr Schiff

BSR-Trailer
Osmosesanierungen
-mit 6 Jahren Garantie-

**Wir sind exklusiver Trailerhersteller
der ONYX Schiffsklasse**

Bootsservice Rettich
In Neustückern 1
D- 78351 Bodman

Tel.: +49 77 73 / 50 11
Fax: +49 77 73 / 48 5

www.bootsservice-rettich.de
info@bootsservice-rettich.de



KOMPETENZ UND FLEXIBILITÄT FÜR SPITZENLEISTUNGEN IM WEALTH MANAGEMENT



- + Die Effizienz und Skalierbarkeit von Vermögensberatung und -verwaltung steigern
- + Daten und Prozesse für verteilte Vermögens- und Assetstrukturen konsolidieren
- + Risiken in hochgradig diversifizierten Portfolios unter Kontrolle halten
- + Trotz immer grösserer Komplexität schneller und präziser reagieren

Expertsoft PM1e – die Portfolio und Wealth Management Plattform

Expertsoft PM1e ist eine umfassende und anpassungsfähige Portfolio, Wealth und Asset Management Plattform.

PM1e bietet Finanzdienstleistern eine breite Auswahl von Komponenten für die Analyse, Planung, Ausführung und das Controlling von Investitionen in einer anpassungsfähigen, nahtlosen und einfach zu bedienenden Umgebung.

Expertsoft kombiniert die PM1e Module zu einer massgeschneiderten Lösung, welche Ihre Anforderungen und die Ihrer Kunden komplett abdeckt.

So unterstützt PM1e einen kompletten *Straight Through Process* – vom Beziehungsmanagement über die Investitionsentscheidung zum Order Management bis hin zur Finanzbuchhaltung.

Besuchen Sie uns auf www.expertsoft.com

Expertsoft Systems AG
Riedstrasse 13
6330 Cham
Telefon +41 41-748-1010
E-Mail infoline@expertsoft.com

Expertsoft Systems Benelux
134, rue Principale
5366 Munsbach, Luxembourg
Telefon +352 26-1522-1

Expertsoft Systems Middle East
Al Moosa Tower 1
P.O. Box 73256, Dubai, UAE
Telefon +971 4-331-6941

Expertsoft Systems Asia
50 Market Street # 10-04
Singapore 048940
Telefon +65 65365589

C.5. Rumpfgewicht

C.5.1. Gewichtsmessung

Das Gewicht des kompletten Bootes, trocken und wettfahrtsbereit nach Bauspezifikation, darf nicht weniger als 900 kg betragen. Ausgenommen von diesem Gewicht sind:

1. Segel
 2. Motor mit Halterung und Treibstoffkanister
 3. Anker mit Trossen und Belegleinen, Fender
 4. (Not-)Ausrüstung
 5. Rettungswesten
 6. Persönliche Ausrüstungen
 7. Batterie
 8. Matratze im Vorschiff
 9. mobile Staubboxen
 10. nicht fest eingebaute, mobile Instrumente
- Fest eingebaute Ausrüstungen wie eingebaute Instrumente oder einlamierte Einteilungen unter Deck für Motor und Staubboxen werden mitgewogen, nicht jedoch die mitgeführten mobilen Staubbehälter.

C.5.2. Korrekturgewicht:

Jedes Boot wird nach dem Bau bzw. vor Auslieferung durch die Werft wie beschrieben gewogen, evtl. anzubringende Korrekturgewichte werden durch die Werft wie nachfolgend beschrieben eingebaut. Nach einer (regelkonformen) baulichen Veränderung kann ein Boot neu gewogen/vermessen bzw. das Korrekturgewicht angepasst werden. Das Korrekturgewicht darf 20 kg nicht übersteigen, muss aus Blei sein und direkt im Rumpf seitlich vom Kielkasten links und rechts hinter dem Hauptschott einlamiert werden.

C.6. Spieren (Mast, Baum, Bugsprit)

1. Es dürfen nur original Onyx-Masten aus Aluminium eingesetzt werden.
2. Es dürfen nur original Onyx-Bäume aus Aluminium eingesetzt werden.
3. Es dürfen nur original Onyx-Bugspriten aus CFK eingesetzt werden.

C.7. Mannschaft

1. Das maximale Mannschaftsgewicht beträgt 300 kg, gewogen in Unterwäsche.
2. Die Anzahl der Mannschaftsmitglieder ist freigestellt.
3. Gewichtswesten oder andere Mittel zur bewussten Gewichtserhöhung sind nicht erlaubt.

C.8. Werbeflächen

Die Nutzung des Bootes als Werbefläche richtet sich nach den Segelanweisungen des Wettfahrtveranstalters.

C.9. Handhabung des Bootes

1. Auf einem Kreuzkurs ohne gesetzten Spinnaker darf der Bugsprit erst ausgefahren werden, wenn der Bug die Bahnmarke passiert hat.
2. Kann aufgrund einer Winddrehung oder sonst einem Grund während des „Kreuzkurses“ der Spinnaker gesetzt werden, darf der Bugsprit voll ausgefahren werden und der Spinnaker vor dem Zweilänglenkreis der luvwärtigen Bahnmarke gesetzt werden.
3. Der Bugsprit darf nur ausgefahren werden, wenn gleichzeitig bzw. unmittelbar darauf der Spinnaker gesetzt wird.
4. Umgekehrt muss der Bugsprit nach dem Bergen des Spinnakers schnellstmöglich eingezogen werden.
5. Der Gewichtsschwerpunkt jedes Mannschaftsmitgliedes darf nicht zu Trimmzwecken über die Decksfläche hinausragen. Das heisst, es darf keine Sitz-, Liege- oder Stehposition eingenommen



WIR *Bartels*
ENTWERFEN
ENTWICKELN
PRODUZIEREN
UND BERATEN.
SIE SEGELN

*Rollcock und
Rollsysteme*

Yacht "Starqualitäten." Yacht 8/2007
"Voilà la Rolls Royce." Voiles et Voiliers März 2010

werden, bei welcher eine Festhaltung notwendig wird, um nicht über Bord zu fallen.

6. Fussgurten dürfen nur zur Sicherung der Sitzhaltung eingesetzt werden.

7. Rollwenden dürfen nicht dadurch unterstützt werden, dass ein oder mehrere Mannschaftsmitglieder zur Verstärkung der Pendelbewegung oder Bootschrägung ihr Körpergewicht „in die Wanten bringen“.

D: Rumpf und Deck

1. Die Bootsbauer müssen von der Cantz GmbH beauftragt sein.

2. Alle Boote tragen eine Plakette mit Seriennummer nach EN ISO 10087. Die Plakette ist im Cockpit unter dem Einstieg zur Kajüte angebracht.

3. Alle Boote müssen aus Formen stammen, welche von der Can tz GmbH lizenziert sind.

4. Am Rumpf und Deck dürfen keine formalen Änderungen vorgenommen werden, ausser sie werden von der Cantz GmbH bestimmt und veranlasst.

5. An der Struktur dürfen keine Veränderungen vorgenommen werden, ausser sie werden von der Cantz GmbH bestimmt und veranlasst.

6. Reparaturen berechtigen nicht zu Veränderungen, die den unter D: Rumpf und Deck beschriebenen Bestimmungen widersprechen, soll ein Boot weiterhin in Onyx-Klassenwettbewerben eingesetzt werden.

7. Bei schweren Schäden muss ein Boot nach der Reparatur neu vermessen werden.

8. Beschlagsausrüstung:

8.1. Die Positionen der Beschläge müssen in Übereinstimmung mit der Spezifikation der Baulizenz sein.

8.2. Modifikationen sind nur dann zulässig, wenn es hier ausdrücklich erlaubt wird.

8.3. Der Pinnenausleger darf frei gewählt werden.

8.4. Die Verstelleinrichtung des Achterstages darf bezüglich Beschlagsauswahl, Führung und Positionierung der Beschläge frei gewählt werden.

8.5. Die Grossschot-Traveller-Bedienung darf bezüglich Beschlagsauswahl, Führung und Positionierung der Beschläge frei gewählt werden.

8.6. Die Grossschotführung darf bezüglich Beschlagsauswahl, Führung und Positionierung der Beschläge frei gewählt werden. Es darf auch eine zusätzliche Schotfeinverstellung installiert werden. Es müssen aber die spezifizierte Travellerschiene nach 8.1 und alle drei Befestigungsbeschläge am Grossbaum zum Einsatz kommen.

8.7. Die Focktraveller-Bedienung darf bezüglich Beschlagsauswahl, Führung und Positionierung der Beschläge frei gewählt werden.

8.8. Die Fockschotführung darf bezüglich Beschlagsauswahl, Führung und Positionierung der Beschläge frei gewählt werden. Das Untersetzungsverhältnis der Feineinstellung ist frei wählbar. Es muss aber die wie folgt spezifizierte Travellerschiene zum Einsatz kommen: max. Krümmungsradius:

2420 mm, max. Sehnenlänge der Alu-Schiene: 1310 mm.

8.9. Bei der Spinnakerschotführung dürfen die achterlichen Blöcke durch nicht Ratschblöcke der gleichen Dimension ersetzt werden.

8.10. Die Winschen dürfen weggelassen werden.

8.11. Die Bedienung der Fock-Rolleinrichtung darf bezüglich Beschlagsauswahl, Führung und Positionierung der Beschläge frei gewählt werden.

8.12. Die Fockfall-Feinverstellung darf bezüglich Beschlagsauswahl, Führung und Positionierung der Beschläge frei gewählt werden.

E: Kiel und Ruder

1. Alle Kiele und Ruder müssen aus Formen stammen, welche von der Cantz GmbH lizenziert sind.

2. Es dürfen keine formalen Änderungen an Profil und Umrissen der Flossen vorgenommen werden.

3. Gewichte:

- Kiel komplett mit Endplatte: 520 ± 10 kg

- Ruder ohne Pinne: min. 7 kg

F: Rigg

F.1. Spieren (Mast, Baum, Buggspriet)

1. Hersteller von Mast, Baum und Buggspriet müssen von der Can tz GmbH lizenziert sein.

2. Die Dimensionen müssen den Spezifikationen entsprechen.

3. Versteifungen, Ausbohrungen, oder sonstige Veränderungen, die Auswirkungen auf die E-Moduln, Flächenmomente oder die Profilkontur haben, sind verboten.

4. Beschlagsausrüstung:

4.1. Die Positionen der Beschläge müssen in Übereinstimmung mit der Spezifikation der Baulizenz sein.

4.2. Modifikationen sind nur dann zulässig, wenn es hier ausdrücklich erlaubt wird.

4.3. Der Baumniederholer darf bezüglich Beschlagsauswahl, Führung und Positionierung der Beschläge frei gewählt werden. Es darf eine Baum-Hochdruckvorrichtung (Baumkicker) installiert werden.

4.4. Der Unterliekstrecke darf bezüglich Beschlagsauswahl, Führung und Positionierung der Beschläge frei gewählt werden.

4.5. Die Cunningham darf bezüglich Beschlagsauswahl, Führung und Positionierung der Beschläge frei gewählt werden.

4.6. Die Reffeinrichtung darf bezüglich Beschlagsauswahl, Führung und Positionierung der Beschläge frei gewählt werden.

F.2. Stehendes Gut

1. Der Hersteller ist frei wählbar.

2. Das Vorstag muss ein rostfreies Stahlseil (1x7) sein.

Durchmesser: 4.0 ± 0.2 mm

3. Die Wanten müssen Stabwanten (Rod) sein.

Durchmesser Oberwant:

- unterhalb unterer Saling: 5.0 ± 0.2 mm

- oberhalb unterer Saling: 4.0 ± 0.2 mm

- Durchmesser Mittelwant: 3.0 ± 0.2 mm

- Durchmesser Unterwant: 4.0 ± 0.2 mm

4. Das Achterstag kann aus einem beliebigen Material sein.

Wenn es nicht aus einem rostfreien Stahlseil (1x19) mit Durchmesser 3.0 ± 0.2 mm besteht, muss das Achterstag mindestens eine nominale Bruchlast von 9500 N aufweisen.

F.3. Laufendes Gut

1. Der Hersteller ist frei wählbar.

2. Die Dimensionen sind frei wählbar.

G: Segel

G.1. Allgemein

1. Die Materialien sind frei wählbar.

2. Die Hersteller sind frei wählbar.

3. Fenster und Verstärkungen sind frei.

4. Klassenzeichen: Das Klassenzeichen ist im Grosssegel zwischen der 2. und 3. Latte von oben, mittig im Segel anzubringen; steuerbord oben, backbord unten.

Das Klassenzeichen hat eine Höhe von 500 mm. Die Onyx-Kralle ist rot, der Schriftzug dunkelblau.



Onyx-Klassenreglemente (Fortsetzung)

G: Segel

G.2. Grosssegel

1. Die folgenden Grenzmasse dürfen nicht überschritten werden.
 - P 10750 mm
 - E 3100 mm
 - MGM 2550 mm
 - MGU 1850 mm
 - HB 800 mm
 - Achterliekssehne 11100 mm
2. Das Segel muss 6 durchgehende Latten vom Vorliek zum Achterliek aufweisen.
3. Die Latten müssen harmonisch über die gesamte Segelhöhe verteilt sein.
4. Die Achterliekskurve muss harmonisch verlaufen.

G.3. Fock

1. Die Fock wird durch die folgenden Masse definiert:
 - Luff (IG) max. 9550 mm
 - Leech min./max. 8450 mm / 8550 mm

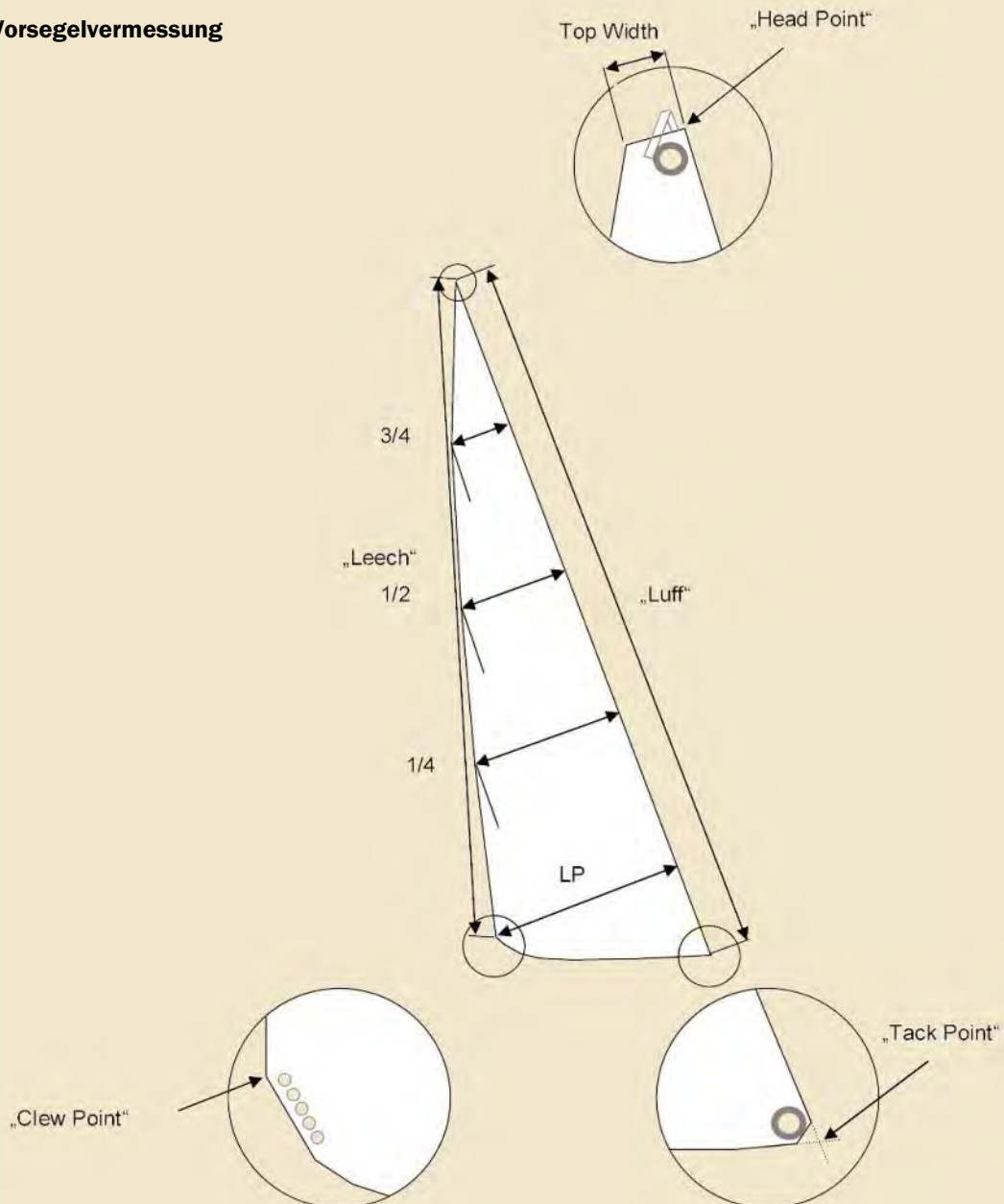
- LP max. 2680 mm
 - $\frac{1}{4}$ Width max. 2140 mm
 - $\frac{1}{2}$ Width max. 1520 mm
 - $\frac{3}{4}$ Width max. 830 mm
 - Top Width max. 80 mm
2. Die Überrundung des Unterlieks ist frei.
 3. Die Fock muss mit der Vorstag-Rolleinrichtung vollständig, bis an die Schothornverstärkung, rollbar sein.
 4. Die Fock darf maximal 3 Latten im Achterliek enthalten.
 5. Weitere Latten, z. B. im Unterliek, sind frei.

G.4. Spinnaker

1. Der Spinnaker ist asymmetrisch geschnitten. (Gennaker)
2. Die folgenden Grenzmasse dürfen beim Top-Spinnaker nicht überschritten werden.
 - VL 13800 mm
 - AL 12100 mm
 - UL 6500 mm
 - SMG 6600 mm

(Die aktuelle/gültige Version der Vermessungsbestimmungen ist publiziert unter www.onyx-yachting.ch)

Methode der Vorsegelvermessung



Binde Deine Welt in ein Buch...

www.bookfactory.ch

10% Sonderrabatt für Ihr eigenes Fotobuch

Die Software zum Selbermachen ist kostenlos und einfach zu bedienen. Sie kann unter **www.bookfactory.ch** heruntergeladen werden. Damit Sie vom Sonderrabatt profitieren können, geben Sie bei der Fotobuch-Bestellung bitte den Code "Segelbuch10" ein.

Aktion gültig bis am 31. August 2010.



Ruf Club-Cup-Fotoband über die Rennen der Jahre 2006 – 2009

**"Am Ruf Club-Cup lässt sich
der Spirit des Regattasports hautnah
miteleben."**

*Hans Streuli, CEO Ruf Gruppe,
Hauptsponsor des Onyx Ruf Club-Cup*

Der vorliegende Fotoband dokumentiert die Rennen um den Cup der Jahre 2006 bis 2009, lässt die Spannung der einzelnen Regatten wieder aufleben und die Begeisterung von Macher und Teilnehmer spüren.

Auf 96 Seiten zeigt das grossformatige Buch (300 x 300mm) auf vielen ausgezeichneten Bildern die Yacht, ihre Entstehung, die Reviere, Stimmungen und Personen sowie weitere Informationen zu den Teams, den Regatta- und Jahressiegern etc.

Das Buch wird auf Bestellung hergestellt. Individualisierungen wie Widmungen sind auf Wunsch möglich. Die Lieferfrist beträgt zwei bis drei Arbeitswochen ab Bestelldatum. Der Fotoband kostet in der Standardausführung CHF 220.– zuzüglich Versandkosten. Die Zustellung erfolgt postalisch direkt an Ihre Bestelladresse.

Bestellung bei:
Onyx Sailing Event AG
Patrick Stöckli
Geissenstrasse 7
8712 Stäfa
stoeckli@onyx-yachting.ch





www.odinga.ch

ZH



**Vorschau auf die Ausgabe
Onyx Class Magazine 2011:**

- Regattadaten
- Interview
- Sponsorenportrait
- Revier
- Aero- und Hydrodynamik bei Segelbooten
- Social Event: Jahresend-Party und Preisverteilung der Cups 2010
- Starttechnik
- Kiel der Onyx
- Bericht über die Klassenmeisterschaft
- Bootsregister

**Die nächste Ausgabe des
Onyx Class Magazine
erscheint im April 2011.**

A large white sailboat is shown on the water, with a steep, forested mountain in the background. The sail features the logo for GPS Technik AG, which includes the text 'GPS' in large bold letters, 'Technik AG' below it, and 'Your Network Company' at the bottom. A blue triangle is part of the logo design.

GPS
Technik AG
Your Network Company



BUCHER+SCHMID
BOOTSWERFT AG



BAYLINER
where fun lives™

tigé

QUICKSILVER

Buster
BY FISKARS


BENETEAU


ONYX

www.bucher-schmid.ch

Segelyachten

Motorboote

Motoren

Service

Unterhalt

Winterlager

merCruiser

**VOLVO
PENTA**

nannidiesel
energy in blue


YANMAR

MERCURY
FourStroke

 **YAMAHA**

torqeedo
STARNBERG.GERMANY

Bucher&Schmid AG, Bootswerft, Alpenquai 13, CH-6005 Luzern, Tel. +41 (0)41 360 22 67
Fax +41 (0)41 360 12 70, info@bucher-schmid.ch, www.bucher-schmid.ch

NEUE ZIELE | NEUE BEDÜRFNISSE | NEUE SICHERHEIT

Sicher gut beraten. Sicher richtig vorgesorgt.

Allianz 
Suisse

Mit Allianz Suisse steuern Sie in die richtige Richtung. Persönliche Vorsorgelösungen geben Ihnen und Ihrer Familie die gewünschte finanzielle Sicherheit mit der Möglichkeit zur Steueroptimierung.

Allianz Suisse. Gut beraten von A–Z.

Allianz 
Suisse

Generalagentur Gianluca Ablondi
Seestrasse 1013, 8706 Meilen
www.allianz-suisse.ch/gianluca.ablondi