

CLASSMAGAZINE **Onyx 2017** *always on my mind*

Tut gut.

Burderstein Vitamine

4

Regattadaten
2017

14

Racing
Start-Kreuz

44

Rio 2016
Interview Brauchli

62

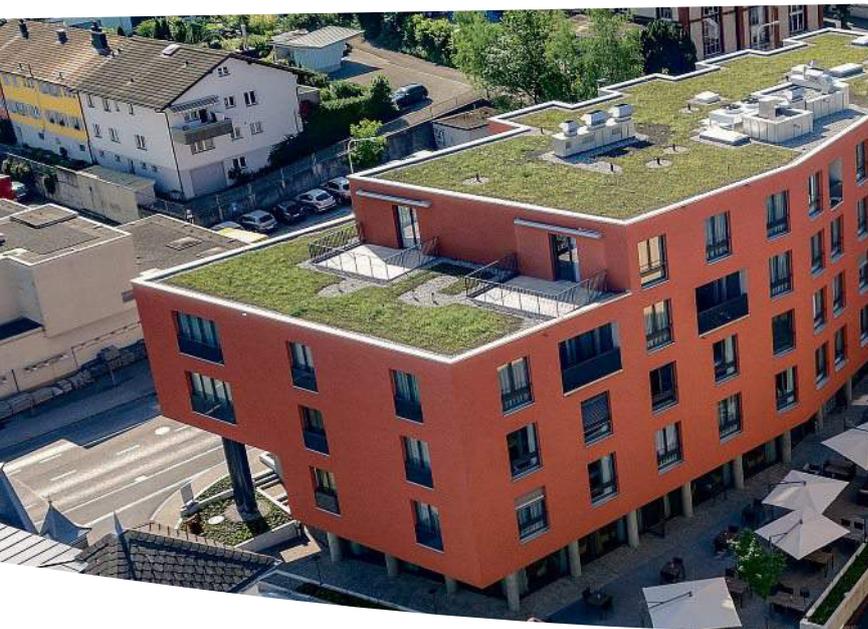
Neue Rules
2017

compasscup
0 1 1



baukla

GENERALUNTERNEHMUNG



Im Lebenszyklus einer Immobilie schaffen wir seit über 30 Jahren kontinuierlich Lösungen:

- individuell – nur auf Ihre Situation ausgerichtet*
- bedürfnisorientiert – was, und so viel Sie brauchen*
- nutzenorientiert – genau dort, wo Sie es brauchen*
- funktionsorientiert – das, was am Besten passt*

Informieren Sie sich auf www.baukla.ch oder rufen Sie uns an.

In jedem Fall genügend Tiefgang

Baukla Generalunternehmung AG
Rosenbergweg 19
9001 St.Gallen
Tel. 071 223 22 23
Fax 071 223 21 23
Email info@baukla.ch

www.baukla.ch



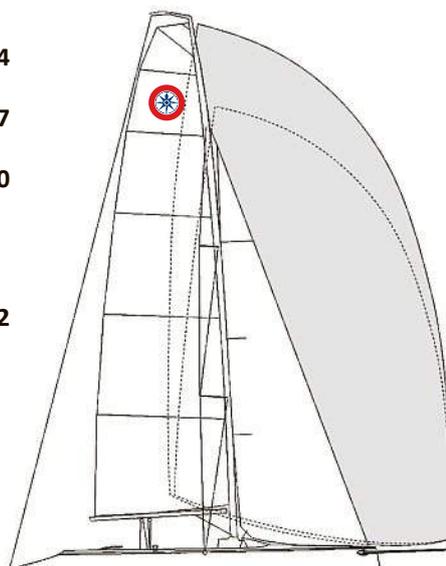
what's up

Das Onyx-Jahr 2017

2017 Onyx Magazin 1

Racing: Onyx-Klassenmeisterschaft 2016	8
Racing: 7 Prinzipien für die Start-Kreuz	14
Nachruf: Paul Elvström	28
Rio 2016: Interview mit Yannick Brauchli	44
Rules: Regelüberarbeitung für 2017	62

Regattadaten compasscup	4
Segelclubs und Sponsoren 2017	37
Bootsregister	40
Retro: «Ranger» – die erste moderne Yacht im America's Cup	52



Fotografie: Wie schiesse ich Aufnahmen wie ein Profifotograf?	60
compasscup- Bekleidungskollektion	64
Cup Winners 2016	68

Impressum Nr. 8/2017

Herausgeber: Onyx Sailing Event AG, 8712 Stäfa, www.compasscup.ch
Texte, Redaktion: Jürg Kellner, Michael Aeppli, Thomas Cantz, Jan Giesbrecht
Konzept, Gestaltung und Realisation: Michael Aeppli, www.praesentationserfolg.ch
Fotos: Cassandra Bolli, Martin Tschupp, Anja Stöckli u. a.
Mitinitiant, Klassenvertretung IOA und Anzeigenverkauf: Patrick Stöckli
Produktion: FO-Zürisee, 8132 Egg ZH, Auflage 3'000 Ex.

compass[®]

Ein Engagement der Compass Yachtzubehör AG
Zürcherstrasse 22 / Seepark, 8852 Altendorf

editorial

«Always on my mind»



Der compasscup 2016 ist nach den Worten von Petra Baettig-Dehler erfolgreich gestartet. Dies trotz eisigen Temperaturen Ende April beim Saisonauftakt in Zürich. Zudem begleitete die Organisatoren zahlreicher nationaler Regatten (nicht nur der Onyx-Klasse) die ganze Saison hindurch eine gewisse Unsicherheit, was die Windverhältnisse anbelangt. Einige Läufe oder auch Acts konnten wegen irregulärer Verhältnisse nicht gewertet werden. Am Schluss hiess es aber in der Presse doch «Strahlende Sieger, zufriedene Organisatoren». Ich gratuliere an dieser Stelle nochmals dem Segel Club Männedorf (SCMd) mit dem Sponsor «hegibau» zum Sieg im Gesamtklassement 2016 (s. Seiten 8–10).

Dass das Cupformat auch von einer anderen Seite her betrachtet werden kann, zeigen einige Zahlen. An der 11. Austragung des Formats nahmen an acht Acts der Jahreswertung 16 Onyx-Yachten teil. Dies führte zu 89 Teilnehmerstarts und einer durchschnittlichen Beteiligung von 11 Yachten pro Start. Über die ganze Saison wurden durch den Cupsponsor Compass Sachpreise und Bargutscheine im Gesamtwert von 10'000 Franken überreicht. Stolz verweist denn auch Petra Baettig-Dehler auf die neuste Bekleidungskollektion, natürlich mit dem Brand «compasscup»: Polo, Race-Lite-Jacke, Softshell-Jacke oder die Evolution-Performance-Hose. Alle diese Artikel aus der Musto-Kollektion finden Sie im Compass Maritim-Shop in Alten-

dorf. Eine gelungene Synergie des neuen Sponsors aus der Wassersportbranche mit dem Cup!

Ein erstes Highlight steht bereits Anfang 2017 an der Suisse Nautic vom 15.–19. Februar in Bern an. Da wird unsere elegante Klasse in Form der «Compass-Onyx» und einer Bekleidungskollektion prominent vertreten sein (Halle 3.2 / Stand F01). Ich würde mich freuen, Sie dort anzutreffen. Im Jahr 2017 haben wir wiederum ein anspruchsvolles Regattaprogramm mit acht Acts in vier Regionen der Schweiz vor uns (s. Seiten 4/5). Programmschwerpunkt bildet sicher die Onyx-Klassenmeisterschaft über die Pfingsttage in Rapperswil.

Auch sonst wartet das neue Magazin mit einigen interessanten Artikeln und Segeltipps auf. Der Zürcher Yannick Brauchli beendete die Olympiade in Rio in der 470er-Klasse

unter den Top 10. In einem Interview mit Jürg Kellner verrät er uns, was es alles braucht, bis eine Olympiakampagne zustande kommt (s. Seiten 44–49). Im Dezember 2016 verstarb mit Paul Elvström ein mehrfacher Olympiateilnehmer und Medaillengewinner (s. Seiten 28–33). Und zum Thema Yachtdesign eine eindrucksvolle Geschichte: «Ranger – die erste moderne Yacht im America's Cup» (s. Seiten 52–59). Zum Thema Racing hat Michael Aepli sieben Prinzipien für die Start-Kreuz nach Philipp Malte aufbereitet (s. Seiten 14–19). Am Schluss danke ich allen Seglerinnen, Seglern der Onyx-Klasse und den zahlreichen Akteuren, die im Hintergrund immer wieder grossartige Arbeit geleistet haben – 2017 stay «always on my mind».

Euer Klassenpräsident
Markus Andermatt





ONYX

SUI
027

Compass

CompassCup

compasscup 2017: «Always on my mind»

International Onyx Association

Club-Teams



BENEFITS FÜR TEAMS

- Regattaserie mit weitgehender Chancengleichheit und Interclub-Charakter auch für private Teams
- Freigabe der Materialwahl unter Berücksichtigung der Klassenregeln
- Clubteams haben neu die Freiheit, auch clubfremde Teammitglieder einzusetzen
- Leistungstransparenz dank EINER Rangliste
- Identische Startgelder für alle Teilnehmer
- Überregionale Entwicklung wird begünstigt



Onyx Series
Event



REGATTA - P		
Act 1:	29./30. April	Zürcher
Act 2:	6./7. Mai	Mairegata
Act 3:	20./21. Mai	Sportbo
Act 4:	3.–5. Juni	Klassenm
Act 5:	17.–18. Juni	Ticino co
Act 6:	1./2. Juli	Uristier-C
Act 7:	26./27. August	Bächau-C
Act 8:	23./24. September	Herbstpr
Adacta	25. November	Preisvert



STEIGERUNG DER WETTBEWERBSATTRAKTIVITÄT

- Eine Rangliste: 1. Boot gewinnt, ob Club- oder Privatboot
- Breitere Leistungsdichte
- Grössere Attraktivität für Spitzencrews
- Mehr Impulse von aussen durch klassenfremde Gastcrews auf hohem Niveau

ANREIZ ZUR LEISTUNG

- Zusätzlich wird die beste reine Clubm... ausgezeichnet
- Die ersten 3 Boote gewinnen substan... vom Status (Club- oder Privatboot)
- Man segelt direkt gegen die besten Cr... (Lerneffekt, im Erfolgsfall wird eigene

Sailing
t AG

PROGRAMM

Frühlingspreis, Zürich
 Regatta, Horgen
 Regatta, Thun
 Meisterschaft Pfingst-Regatta
 compasscup, Ascona
 Cup, Flüelen
 Cup, Bächau
 Preis 1 ZYC, Zürich
 teilung compasscup, Rapperswil

Sponsoren

GAGGENAU
 Der Unterschied heisst Gaggenau

compass[®]

 **hegibau**

ISP KUCHEN

Inag
 Inag - Nievergelt AG


Burgerstein Vitamine

BENEFITS FÜR SPONSOREN

- Segeln als Symbol für die Unternehmensführung
- Identifikationsmöglichkeit mit «eigenem» Team
- Wesen des Segelsports für Geschäftskontakte nutzen
- Attraktivität für Zuschauer (Kunden, Partner, Freunde)
- Segelerlebnis für Mitarbeiter und Kunden bieten, auf schnittigen Hightech-Booten (Innovationsaspekt)
- Areale von Segelclubs am See für Events nutzen (Spas, Spiel, Kundenkontakte in lockerer Umgebung)

FÖRDERUNG DER BEDEUTUNG

anschaft mit speziellem Jahrespreis
 zielle Geldpreise, unabhängig
 ews/Gastcrews der Onyx-Klasse
 sportliche Leistung aufgewertet)

- Aufwertung der sportlichen Bedeutung und des Niveaus der Onyx-Klasse bzw. des compasscup
- Grössere Bedeutung steigert die Chance zur weiteren Entwicklung der Klasse hinsichtlich ihrer nationalen Bedeutung
- Klasse wird attraktiver für sportlich ambitionierte Crews, in deren Windschatten Zuwächse erwartet werden dürfen
- Eine moderate Professionalisierung wertet den Cup insgesamt auf





Tut gut.

A woman in a blue bikini is shown from the waist up, standing in shallow water. She is splashing water upwards, creating a large, dynamic splash that forms a semi-circle above her head. Her hair is blowing in the wind, and she has a joyful expression, looking upwards. The background is a clear, bright blue sky with a few wispy clouds. The overall mood is fresh, energetic, and summery.

Tut gut.

Burgerstein Vitamine

www.burgerstein.ch

RACING

Der alte Meister ist der neue Meister –
Klassenmeister erfolgreich verteidigt

Patrick Stöckli

Der Regattapool Männedorf konnte im Tessin an seinem Vorjahreserfolg anschliessen und den Titel des Klassenmeisters auch in der Saison 2016 für sich entscheiden.

Eine perfekte Klassenmeisterschaft mit Bedingungen wie für die Onyx-Yacht gemacht. Vom 10. bis 12. Juni 2016 durfte die Onyx-Klasse das Tessin von seiner besten Seite an Land wie auch auf dem Wasser kennen und schätzen lernen. **Der alte Meister ist der neue Meister.** Mit fünf Laufsiegen und zwei zweiten Plätzen schien das hegibau-Team vom Regattapool Männedorf unaufhaltbar im Feld der



Siegerehrung Act 5 compasscup von links nach rechts:

2. Platz Regattaverein Brunnen Team Silvia
1. Platz Regattapool Männedorf Team hegibau
3. Platz Yacht Club Rapperswil Team Burgerstein Vitamine

Im compasscup können neben Bargutscheinen auch attraktive Direktpreise im Gesamtwert von CHF 10'000.– gewonnen werden.



Klassenmeister SUI 001 Regattapool Männedorf Team hegibau

12 Onyx-Yachten, die am Act 5 vom compasscup in Ascona um den Meister in der Onyx-Klasse kämpften.

Beste Bedingungen

Nachdem der erste «Besuch» der Onyx-Klasse im Herbst 2015 nicht von Wetterglück getragen war, reisten die Onyx-Crews im Juni 2016 mit ge-

Klassenmeisterschaft 2017 in der Rosenstadt
 Die 10. Onyx-Klassenmeisterschaft wird im Rahmen des compasscup über Pfingsten auf dem Zürichsee durchgeführt. Am Samstag mit der traditionellen Pfingstregatta von Zürich nach Rapperswil und am Pfingstsonntag und Montag vor Rapperswil mit kurzen Up-and-down-Regatten.

mischten Gefühlen ins Tessin. Für die Reise über den grossen Berg wurden sie aber mehr als entschädigt. Dem Yacht Club Ascona unter der Führung des sympathischen Präsidenten Fabian Bazzana gelang in den drei Tagen, mit viel Leidenschaft für den Segelsport, eine perfekte Organisation an Land und auf dem Wasser, wie sie nicht besser sein könnte. Am ersten und am dritten Tag baute sich die bei schönem Sommerwetter vorherrschende Südwind-Thermik bei Sonnenschein mit 3 bis 4 Beaufort Südwind und einer schönen Welle auf. Bedingungen wie für die Onyx gemacht. Der Wettfahrtsleiter Peter Schmidle führte mit seiner Crew an den beiden Windtagen insgesamt sieben vollständige Up-and-down-Regatten durch. Bis auf den Zieleinlauf im Race 3, bei dem das Team Burgerstein Vitamine mit dem Kiel die Ziellinie «mitnahm», funktionierte die Regattaleitung einwandfrei.

Perfekte Infrastruktur

Im neuen Yachthafen Porto Patriziale Ascona konnten die zwölf für den Act 5 des compasscup ins Tessin angereisten Teilnehmer ihre Onyx-Yachten in der perfekten Hafenanlage zu Wasser lassen. Die private Hafenanlage verfügt über 200 Hafenplätze, eine eigene Krananlage sowie über ein eigenes Restaurant mit Sicht über die gesamte Hafenanlage, wo am Samstagabend das Seglerfest der Klassenmeisterschaft stattfand.

Tagsüber konnten die Onyx-Yachten direkt in der Mitte des Geschehens vor der Riviera von Ascona anlegen. In der Lounge des «Seven», direkt am Wasser, wurde auch der windlose Samstag der Klassenmeisterschaft ohne Langeweile überstanden. Ein Ambiente mit einem guten Mass an Italianità, wie sie nicht mancher Club in der Schweiz zu bieten hat. Die Teilnehmer der Klassenmeisterschaft



Restaurant Vela bianca (nachts Vela rosata) im Hafen Porto Patriziale Ascona



Hafenanlage Porto Patriziale Ascona



Restaurant Seven direkt an der Hafenanlage vor der Riviera Ascona



Hafenanlage Porto Patriziale Ascona

RACING

Der alte Meister ist der neue Meister – Klassenmeister erfolgreich verteidigt

wurden in allen Bereichen mit einer perfekten Infrastruktur verwöhnt.

Die Klassenmeister der Onyx-Klasse

Mit der Gründung der Onyx-Klasse wurde 2008 die erste Onyx-Klassenmeisterschaft im Rahmen der Clubmeisterschaft durchgeführt. Seither gehört die Klassenmeisterschaft zum Saisonhöhepunkt in der Onyx-Klasse. Dass die Trauben in der Onyx-Klasse seit Beginn hoch hängen, hat mit der harten Konkurrenz auf den Podestplätzen zu tun. Dabei sind einige Namen vertreten, die mehrere Schweizermeistertitel und Mitgliedschaften in Nationalmannschaften vorzuweisen haben. Wie eng es um die Medaillen steht, kann unschwer in der Statistik erkannt werden.

Wind und Sonne an der Klassenmeisterschaft

Mit Segelbedingungen wie am Gardasee wurden die Teilnehmer des Act 5 des compasscup und zugleich der Onyx-Klassenmeisterschaft im Tessin verwöhnt. An zwei von drei Tagen herrschten Bedingungen, die besser nicht sein könnten. In kurzen Hosen,

mit Sonnenschein, Windstärke 3 bis 4 und einer schönen Welle konnte die Onyx-Klasse zwei Tage im Tessin richtig schön segeln. Dem Yacht Club Ascona gelang es, an den beiden

Thermiktagen insgesamt sieben volle, gültige Wettfahrten auszutragen. Dem Team vom Regattapool Männedorf gelang es dabei, den Titel des Klassenmeisters erfolgreich zu verteidigen. Mit fünf Laufsiegen und zwei zweiten Plätzen zeigte das hegibau-Team, dass es bei diesen Bedingungen zu den Favoriten gehört. Auf dem zweiten Platz klassierte sich, wie an der Klassenmeisterschaft vom Vorjahr, das Team vom Regatta Verein Brunnen mit Corinne Meyer am Steuer. Den dritten Rang erreichte das Burgerstein-Team vom Yacht Club Rapperswil mit einer konstanten Leistung.



2. Platz Klassenmeisterschaft 2016:
SUI 013 Regattaverain Brunnen Team
Silvia



3. Platz Klassenmeisterschaft 2016:
SUI 002 Yacht Club Rapperswil Team
Burgerstein Vitamine

SUI 013 Regatta Verein Brunnen
SUI 011 Zürcher Yacht Club
SUI 001 Regattapool Männedorf
SUI 018 Société Nautique Genève

Team Silvia
Team Compass
Team hegibau
Team Monnin

3 Klassenmeistertitel 2008, 2009, 2011
2 Klassenmeistertitel 2010, 2012
2 Klassenmeistertitel 2015, 2016
1 Klassenmeistertitel 2013

Ihr Spezialist für

VW

Audi

Seat

Skoda

Garage
MÖNCHALTORF AG



Ihr anerkannter **Grossimporteur für Neufahrzeuge**
der Marken VW, Audi, SEAT und SKODA
www.vw-service.ch

Ihr Anhänger Importeur
im Zürcher Oberland



martz

www.martz-trailer.ch

O.C.T

TUNING



Förderer beim ONYX compass-cup seit 2016

ISP KÜCHEN
Wahre Liebe geht durch den Magen



Der Weg zum Ziel beginnt bei uns!

www.isp-kuechen-ag.ch

Zofingen Gümligen Opfikon Muttenz Camorino

RACING

7 PRINZIPIEN FÜR DIE START-KREUZ

Nach Malte Philipp. Fürs Onyx Magazin aufbereitet von Michael Aepli

NACH DEM START

Prinzip 1: Plan umsetzen

In der Nachstartphase geht es nur darum, den Plan, den man sich zurechtgelegt hat, umzusetzen, und zwar auch gegen den Einfluss der Gegner. Wer sich vor dem Start den richtigen Plan zurechtgelegt hat und ihn konsequent umsetzt, wird in der Regel gegen Ende der ersten Kreuz weit vorne im Feld liegen.

Abweichungen kann es nur geben, wenn sich rasch und unvorhergesehen Veränderungen eingestellt haben – meist ein deutlicher Windrichtungswechsel. Auf offenen Revieren sind das eher seltene Ereignisse – auf Binnenseen indes muss man schon eher darauf gefasst sein.

Prinzip 2: Maximale Bootsgeschwindigkeit segeln

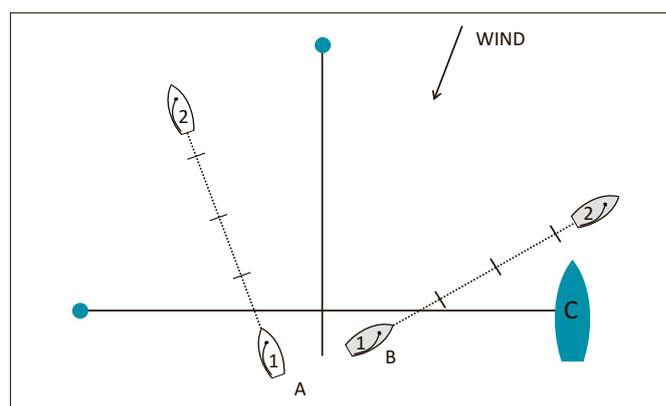
Nach dem Start werden die Kompasszahlen kontrolliert. Danach folgen Minuten, in denen es nur darum geht, so schnell wie möglich geradeaus zu segeln, die momentane Position in der unmittelbaren Umgebung zu halten oder zu verbessern. Steuerleute, die sich umschaun, Höhe knüppeln oder die Pinne als Kochkelle missbrauchen, fallen bald nach hinten und geraten in Abwinde.

Zu denken, dass das Rennen noch lange dauert und man später wieder aufholen kann, was nach dem Start verloren geht, ist falsch. Man vergibt die Chance, das Feld zu kontrollieren, und verzichtet freiwillig auf den psychologischen Vorteil. So ist der Sprint in der Phase nach dem Start eindeutig das Fundament für einen Spitzenplatz in der Rangliste.

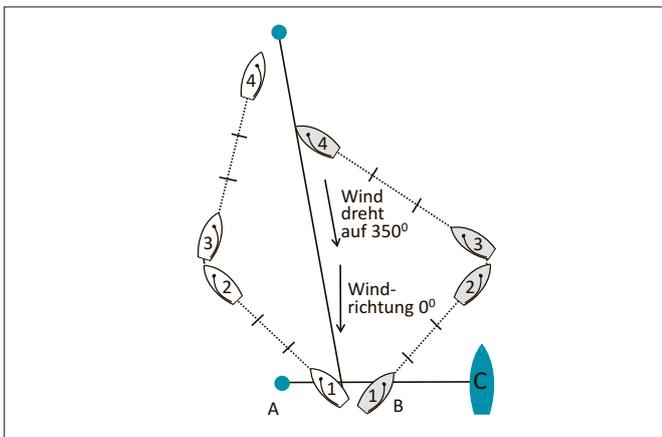
Prinzip 3: Streckbug vor Holebug segeln

«Im Zweifel erst den Streckbug segeln!» Das gilt, wenn man sich während den Startvorbereitungen nicht mit Überzeugung für eine Bahnseite entscheiden kann oder wenn man feststellt, dass die Startlinie nicht korrekt zur Windrichtung hin ausgelegt wurde. Der Vorteil liegt darin, dass mit einem Startschlag auf dem Streckbug mehr Möglichkeiten hat, auf Winddreher zu reagieren. Ausserdem erreicht man die Layline später. Einfach gesagt: Im Zeitpunkt des Starts ist der Streckbug der Kurs, der direkter auf die erste Bahnmarke zeigt.

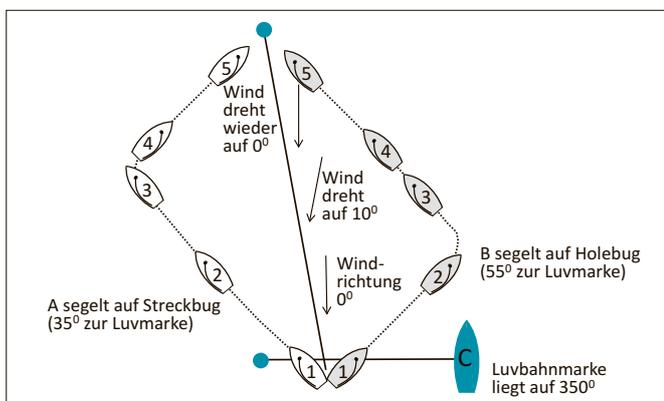
Im Normalfall bietet er Vorteile und im schlimmsten Fall keine gravierenden Nachteile. Ungünstige Winddreher und ein falscher Rhythmus beim Aussegeln oszillierender Dreher sind oft noch einigermaßen zu kompensieren. Skizzen 1 bis 3 zeigen typische Situationen.



Skizze 1: Boot A segelt auf «Streckbug», in direkterer Linie zur Marke. B ist auf dem «Holebug». In diesem Beispiel weicht die Lage der Bahnmarke um 20 Grad von der Windrichtung ab – auf Binnenrevieren kein ungewöhnliches Szenario.



Skizze 2: Boot A beginnt die Kreuz auf dem Streckbug (immer mit Sicht auf den Winkel zur ersten Bahnmarke), B auf dem Holebug. Nach einer Weile dreht der Wind um 10 Grad nach links. B ist zu diesem Zeitpunkt schon fast an der Layline und muss wenden. A hingegen profitiert von der Winddrehung und auch davon, dass es sich von der linksseitigen Layline ferngehalten hat.



Skizze 3: A beginnt wiederum mit dem Streckbug. B wiederum mit dem Holebug. Es folgt ein Dreher 10 Grad rechts. B wendet sofort. A muss durchhalten, um den Verlust nicht realisieren zu müssen. Dank dem anfänglichen Vorsprung ist das nicht so schlimm für A. Weil der Wind zurückdreht, erreichen beide Boote die Luvmarke zur selben Zeit.



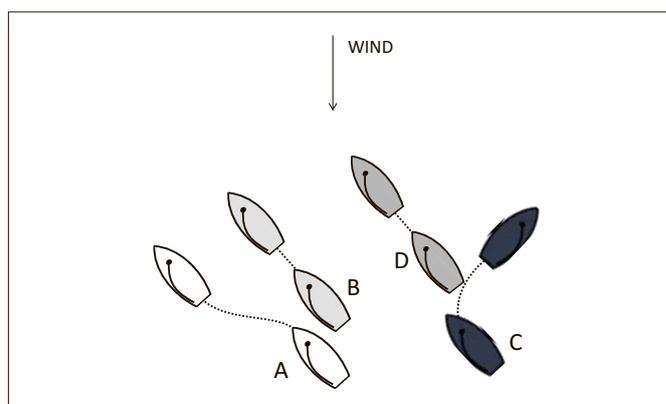
RACING

7 PRINZIPIEN FÜR DIE START-KREUZ

Prinzip 4: Den freien Wind suchen

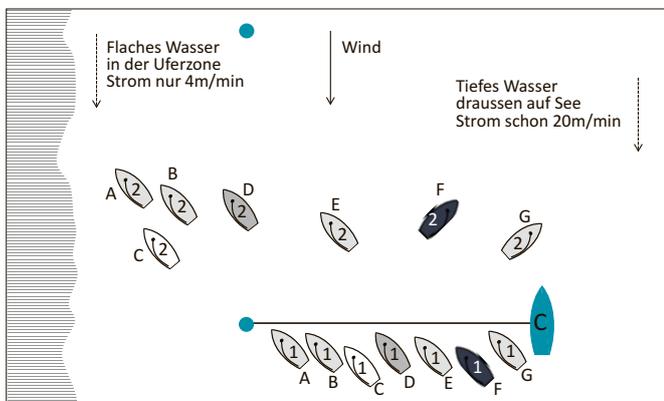
Freier Wind ist ein Muss. Das gilt immer, aber besonders in der Nachstartphase. Ein optimales VMG erreicht man nur mit freiem Wind. Und ist der Start einmal verpatzt, muss man sich eine Position mit freiem Wind suchen. Abfallen und in Lee durchtauchen dauert auf Yachten meist recht lang, weil man beim Abfallen – anders als bei leichten Rennjollen – nur mässig beschleunigen kann. Wenden ist deshalb die bessere Option.

Die Ausnahme bildet hier die Situation in einem grossen Feld. Hier kann es vorkommen, dass das Durchtauchen hinter allen Booten einen grossen Umweg ergibt, der als Nachteil schwerer wiegt als das Segeln im Abwind. Ebenso kann das Verharren in einer benachteiligten Stellung mehr Sinn machen als die «Befreiungsaktion». Dies gilt dann, wenn der Wind stark pendelt (mehr als 10 Grad) und man in der Gruppe im guten Rhythmus auf die Dreher trifft, oder dann, wenn man in einer Gruppe mitfährt, die auf der substanziiell bevorzugten Seite des Kurses fährt.



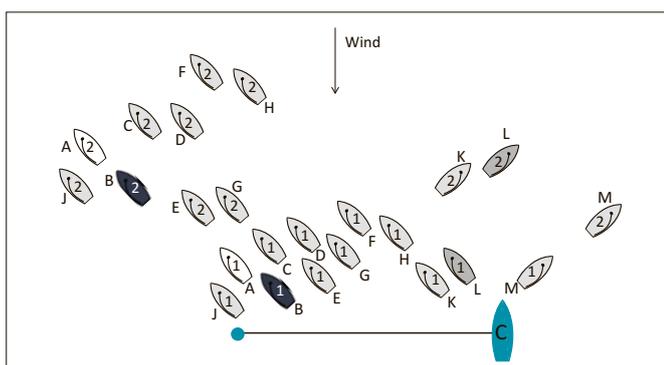
Skizze 4: A liegt im Abwind von B und entscheidet sich für einen «Leedurchbruch». A kann ungestört auf die Linke Seite fahren und hat sich keinen schweren Nachteil eingehandelt. C im Abwind von D hat diese Option wegen B nicht. C wendet deshalb und kann nach einem kurzen Holeschlag wieder zurück auf den alten Kurs nach links. A und C müssen sich befreien. Der Schaden wäre zu gross (denken Sie daran, dass dieses Schaubild nur eine Gruppe im ganzen Feld zeigt. A und C verlieren also nicht nur gegenüber B und D, sondern auch gegenüber vielen anderen Gegnern.





Skizze 5: Boot C startete schlecht und fällt in den Abwind von A und B zurück. C bleibt aber auf dem Bug trotz der Abwinde. C weiss, dass der Strom in Ufernähe wesentlich schwächer ist als weiter draussen im tieferen Wasser. F und G werden zurückfallen und C wird zu D und E Kontakt halten können. Das ist ein Beispiel, das eine der seltenen Situationen zeigt, in denen sich eine Befreiung aus Abwinden aus taktischen Gründen nicht lohnt.

Skizze 6: B hat den Start verschlafen und segelt in Abwinden. In einem grossen Feld macht es für B keinen Sinn, zu wenden, um sich freizusegeln. Der Umweg beim Passieren hinter allen Booten wäre zu gross. Besser ist es in dieser Situation, zu warten, bis sich das Feld ein bisschen ausdünn. Das wird nicht sehr lange dauern, weil etliche andere Boote ebenfalls von Abwinden geplagt und zurückfallen werden. Dann kommt die Zeit, in der sich B einen direkteren Weg an die «frische Luft» suchen kann.



WAS UNTERSCHIEDET STRATEGIE VON TAKTIK?

Die **STRATEGIE** ist der Plan, wie man den Kurs absegeln würde alleine ohne Konkurrenten, nur unter Berücksichtigung der äusseren Faktoren wie Wind, Wellen, Strömung etc.

Weil eine Regatta jedoch kein Einzelzeitfahren ist, benötigt man die **TAKTIK**, die einem helfen soll, einen Kurs zu finden, der dem strategischen möglichst nahe kommt. Bei der Taktik geht es um Angriff und Verteidigung. Taktik dient der Kontrolle der Gegner.

So weit die Lehre.

In der Praxis werden die beiden Begriffe oft vermischt, was aber der inhaltlichen Qualität der Aussagen nicht zwingend schaden muss. Um strategisch oder taktisch erfolgreich zu sein, ist neben viel Fachwissen Beobachtungsgabe Voraussetzung. Segeln ist auch ein Kopfsport. Wie beim Schach sind Konzentration und Kombinationsgabe wichtige Pfeiler des Erfolgs.

RACING

7 PRINZIPIEN FÜR DIE START-KREUZ

Prinzip 5: Sinnlose Zweikämpfe vermeiden

Von Ausnahmen abgesehen bringen Zweikämpfe in der Nachstartphase meist nichts. Natürlich soll man an einem Gegner vorbeisegeln bei überlegenem Boatspeed, auch Luven ist erlaubt. Aber entscheidend ist der «Nettogewinn» solcher Aktionen. Vor allem muss man vermeiden, wegen «Scharmützel» die Umsetzung des eigenen Plans zu vergessen!

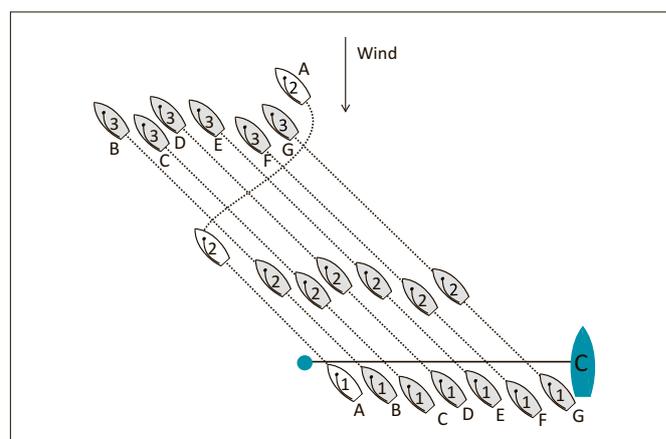
Wegerecht zu haben, ist eine gute Versicherung und kann helfen bei der Umsetzung der Strategie. Jemanden zum Wenden zu zwingen und ihn damit auf die bessere Seite des Kurses zu schicken, macht hingegen keinen Sinn. Auf dem Wegerecht zu beharren, kann beispielsweise auch dazu führen, dass der Gegner mit einer sauberen Kreuzwende in Lee uns angreift und zu einer Wende zwingt, die wir nicht wollen. Wenn zwei Gegner das Gefühl haben, auf dem richtigen Weg zu sein, kann der eine freiwillig auf sein Wegerecht verzichten, das ist nicht verboten. Eine vorherige klare Absprache ist jedoch wichtig.

Zweikämpfe auf der letzten Kreuz haben hingegen eine andere Bedeutung. Wenn sich das Feld auseinandergesogen hat, lohnt es sich, um einzelne Plätze zu kämpfen. Ausnahmen gibt es indes immer: Wenn am Ende einer Serie nur noch zwei Boote um den Sieg segeln, werden sie sich möglicherweise von Start weg eine Art Match Race liefern, weil sie sich nicht mehr um die anderen Boote im Feld kümmern müssen.

Prinzip 6: Extremschläge vermeiden und Platzgewinne realisieren

Wenn man einen guten Boatspeed und einen Plan hat, sind Extremschläge meist der Ausdruck einer gewissen Verzweiflung. Zu hoffen, dass man in einer «Ecke» des Regattakurses den glücklichen Pfad findet, ist unwahrscheinlich. Ob es einem passt oder nicht, das Rennen findet im Feld statt. Nur hier kann man Einfluss nehmen und sich eine gute Position sichern – zum Beispiel wenn es darum geht, optimal um die nächste Bahnmarke zu

segeln. Ein anderes Prinzip der Einflussnahme im Hauptfeld ist die freiwillige Aufgabe einer bevorzugten Position im Feld, um sich im weiteren Rennverlauf eine dominante Stellung zu verschaffen. Solche Verhaltensweisen zeichnen Mannschaften aus, die mit taktischem Geschick vorausschauend einen Spitzenplatz Schritt für Schritt erarbeiten und sich nicht auf den einen grossen und überlegenen Schlag verlassen wollen.



Skizze 7: A realisiert einen guten Start (1) und setzt sich etwas vom Feld ab (2). Anstatt einfach weiterzusegeln, wendet es, sobald das Passieren vor dem Feld möglich ist (2). Das Feld segelt weiter nach links und A wendet zurück auf den alten Bug (3). Das nennt man «Abkassieren». Mit dieser Aktion hat sich A viele Vorteile verschafft. Es dominiert das Feld, hat sich zwischen den Gegnern und der nächsten Bahnmarke positioniert und ist wesentlich weiter entfernt von der linken Layline und weniger beeinträchtigt von möglichen Winddrehern als seine Konkurrenten. Damit übt A die volle taktische Kontrolle über das Feld aus und wird mit grösster Wahrscheinlichkeit die Luvmarke in führender Position runden.



Prinzip 7: Häufiges Wenden vermeiden

Häufiges Wenden ist in der Nachstartphase zwar nicht unüblich, aber es muss einem Zweck folgen. Nämlich dem, den Plan, den man sich zurechtgelegt hat, umzusetzen, Winddreher zu nutzen, abzukassieren etc.

Unbegründete Wenden entstehen meist durch Unachtsamkeit und Nervosität (man hat ein relevantes gegnerisches Boot erst während des Manövers gesehen, man meint, einen Konkurrenten im Griff zu haben, wendet aber zu früh, ein Winddreher erweist sich als inkonsistent und man muss zurückwenden, man hat sich noch nicht wirklich freigesegelt etc.)

Bei Leichtwind ist häufiges Wenden aus verständlichen Gründen besonders schädlich. Wenn man allerdings die ersten sechs Prinzipien respektiert und anwendet, wird sich das, was hier unter 7. Beschrieben ist, erübrigen.

HOHE WELLEN

SCHLAGEN WIR GERNE. DENN WERBUNG MUSS
AUFFALLEN, DAMIT EINE MARKE NICHT UNTERGEHT.

WIR SIND AUF KURS BEI JEDEM WELLENGANG
UND STEuern IHR SCHIFF ZIELSICHER IN DEN HAFEN.



WALDER,WERBER WERBEAGENTUR AG
BRUNNENSTRASSE 1, 8610 USTER, WWW.WALDERWERBER.CH



LANDENBERGER
ONE ≈ DESIGN
by egner

**ONYX YACHTEN &
LANDENBERGER SEGEL:
ZWEI STARKE
PARTNER.**

landenberger-onedesign.com



interview

Kochen ist Passion

Mit Max Leuenberger sprach Jürg Kellner



Gaggenau entwickelt für die private Küche kompromisslos professionelle Geräte. Das Unternehmen BSH tut dies in einmaliger Qualität und Perfektion. Vieles wird bewusst in Handarbeit gefertigt. Was das mit der Onyx zu tun hat, verrät uns der Geschäftsleiter Max Leuenberger.

Max Leuenberger – wohin segeln Sie gerade mit der Marke Gaggenau?

Wir segeln im Premiumbereich, denn dort positioniert sich Gaggenau. Die Unterschiede zu unseren anderen Kücheneinbaumarken aus dem Unternehmen BSH wie Bosch oder Siemens sind die Materialisierung, Qualität, Haptik oder Robustheit. Was diese Linie weiter auszeichnet, ist der Einsatz von wenigen elektronischen Features. Die Marke positioniert sich bei Profi- und Hobbyköchen, die wissen, wie man mit Gaggenau-Einbaugeräten umgeht. Wir geben eine Garantie ab, dass das gekochte Erzeugnis bestimmt gelingt.

Wie rau ist die See zurzeit im Markt der Kücheneinbaugeräte?

Das Marktklima ist angespannt, aber nicht rau. Meiner Meinung nach wird sich das kaum mehr ändern, denn die Märkte verändern sich laufend. Der Mensch wird sich rasch an die neue Gangart gewöhnen oder anpassen müssen. Den Wandel verstehe ich als die veränderte Art zu konsumieren. Gewisse Veränderungen des Marktes bringen mich nicht mehr so rasch aus

der Ruhe. Wir haben in den vergangenen Jahren gut gearbeitet und unsere Ziele stets erreicht.

Wichtig ist mir, auf dem Arbeitsplatz Schweiz keine Mitarbeiter abbauen zu müssen. Auf die Auswahl des richtigen Mitarbeiters lege ich sehr viel Wert. Für mich heisst das, wenn sich jemand wohl fühlt, profitiert das Unternehmen sehr rasch von der Leistung dieser Person. Gewisse Mängel können durch entsprechende Schulung aufgefangen werden. Im Sport verläuft das für mich in einem ähnlichen Ausmass.

Gibt es, was das Kochen anbelangt, Trends oder Entwicklungen?

Ja (lacht) – das werde ich ab und zu gefragt. Grundsätzlich ist die Kochei erfunden worden. Es gibt lediglich noch kleine Entwicklungsschritte auf dem Gebiet der Einbauküchen. Aktuelle Themen sind: den Dampf aus der Küche zu bringen, kombinierte Dampfgarer, Induktionsherde und das Vakuumgaren. Ein weiterer Trend in der Hausgerätebranche ist die Renaissance der Mikrowelle. Sie verkürzt den Garprozess und ist für viele Anwender sehr bequem. Unsere Klientel kocht gerne für mehrere Gäste. Was zur Folge hat, dass grosse Kühlgeräte wieder im Trend liegen. Hier spüren wir eine steigende Nachfrage der Konsumenten nach Gaggenau-Geräten.

Was muss sich ein Geräte Käufer unter einer Heimvorführung vorstellen?

Eine Heimvorführung gehört bei Gaggenau nach jedem Gerätekauf dazu. Uns ist es sehr wichtig, dass die Leute nicht nur die Geräte kaufen, sondern auch anwenden. Wir wollen, dass die Anwender mit den neuen Geräten arbeiten und keine Angst haben, sie zu benutzen oder nicht wissen, wie sie funktionieren. Die in diesem Zusammenhang stehende Kundenbindung – und die erreichen wir mit dem Vorführen durch geschulte Mitarbeiterinnen – ist uns ein zentrales Anliegen.

Warum engagieren Sie sich mit Gaggenau für den Segelsport?

Wir haben das Glück, bei BSH vier Marken (Bosch, Siemens, Gaggenau, Neff) zu vertreiben. Das erfordert eine klare Positionierung jeder Marke. Wie bereits erwähnt ist Gaggenau eine Premiummarke. Warum wurde eine dieser Marken mit dem Segelsport in Verbindung gebracht? Der Segelsport in der Schweiz findet für mich – egoistisch betrachtet – auf dem Boden-, Zürich- und Genfersee statt. An den erwähnten Seen haben wir hervorragende Wohnlagen. Unsere Zielgruppen bewohnen diese Seeanlagen. Eine weitere Sportart ist der Golfsport (Gaggenau-Golfturnier), der ebenfalls in dieser Positionierung liegt.



interview

Kochen ist Passion

Wird die Regattaserie (compasscup) in Ihrem Unternehmen und bei den Kunden beachtet?

Beim Segeln mit diesen attraktiven Booten gibt es tolle Fotoaufnahmen. Einige Bilder hängen bei uns im Betrieb und finden intern immer wieder Beachtung. Für mich ist es einer der Mosaiksteine zur Steigerung der Bekanntheit der Marke Gaggenau bei den Kunden. Messbar ist diese Steigerung nicht, aber sie erzeugt Emotionen. Dank unserem Sponsoring haben wir bis heute die längste Markenpräsenz auf den erwähnten Seen gezeigt.

Was gefällt Ihnen an den Onyx-Booten?

Die Onyx passt unglaublich gut im Premiumsegment zur Marke Gaggenau. Das Boot zeichnet sich vom

Design her durch geniale Linien aus. Verschiedene technische Lösungen schaute der Konstrukteur der Evolution in der Natur ab. Rumpf, Anhänger und Rigg sind mit hochwertigen Materialien robust und vieles noch in Handarbeit gebaut. Ich habe vernommen, dass die Segelleistungen auf vielen Kursen sehr ansprechend seien und das Boot von einer kleinen Crew beherrscht werden kann. Zahlreiche dieser Eigenschaften zeichnen auch Gaggenau aus.

Segeln Sie selber?

Sehr wenig – die Frage würde ich eher mit Nein beantworten. Den Segelsport muss man verstehen. Eigene Erfahrung habe ich an einer Regattaserie im Jahr 2002 in der Karibik gemacht. Nach drei Wochen

auf dem gleichen Boot wusste ich, was Vertrauen in den Skipper und die anderen Crewmitglieder heisst. Das hat mich sehr beeindruckt an dieser Sportart.

Kocht Max Leuenberger gerne?

Ich koche leidenschaftlich gerne – eine Passion von mir! Meine Frau und ich nehmen uns immer Zeit für die Zubereitung der Esswaren und arbeiten gerne an unserer Kochinsel. Etwas hektisch kann es bei uns werden, wenn wir Gäste auf einen bestimmten Zeitpunkt hin bekochen müssen. Kochen ist für mich Emotion pur.



BSH

Die Bosch und Siemens Hausgeräte GmbH erreicht weltweit einen Jahresumsatz von über 12 Milliarden Euro. Entstanden ist die Unternehmensgruppe durch den Zusammenschluss der Hausgeräteaktivitäten der Robert Bosch GmbH (Stuttgart) und der Siemens AG (München) im Jahr 1967. Heute besitzt die BSH 41 Fabriken in 14 Ländern. Zusammen mit dem internationalen Netz von Vertriebs- und Kundendienstgesellschaften sind mehr als 55'000 Mitarbeiter für die BSH tätig. Davon arbeiten 330 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die BSH Hausgeräte AG in der Schweiz mit Hauptsitz in Geroldswil und Niederlassungen in Renens und Bioggio.

Max Leuenberger, Geschäftsführer BSH Hausgeräte AG



Was mit einem Funken begann ... entwickelte sich zur **Ikone**.



Der Unterschied heisst Gaggenau.

30 Jahre lang haben wir diesen einen Backofen perfektioniert. Unser jüngstes Werk betont sein unverwechselbares Design mit einer Tür aus einem einzigen Stück Edelstahl: beeindruckende 90 cm breit und 3 mm stark. Sie eröffnet Ihnen eine ungeahnte Welt kulinarischer Möglichkeiten.

Dieses neu gestaltete, in Handarbeit geschaffene Kunstwerk ist Ausdruck unserer Werte, unseres Könnens und unseres Charakters. Wir haben ihm den Namen EB 333 gegeben – eine Hommage an 333 Jahre, in denen wir Metall verarbeiten. Und schon immer ging es um mehr als um einen Backofen: ein Versprechen, Meisterwerke zu erschaffen.

Informieren Sie sich unter gaggenau.ch.

GAGGENAU
333 years in the making



SUI
012

Inag
Inag - Nievergelt AG

Sanitär
Heizung
Baupenglerei

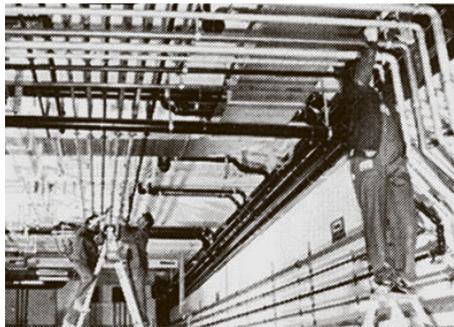
ZH 16206

San

Für alle

Sanitär- Heizungs- und

Zur kostengünstigen
und praxisgerechten
Sanitär- und
Heizungsinstallation...



Bauspengler-

...und präzisen
Bauspenglerarbeiten
zur Krönung
des Gebäudes...



Aufgaben

...gehören
planerisches Können
und handwerkliches
Geschick.

in und am Gebäude:



www.inag.ch

Inag

Inag - Nievergelt AG

**Sanitär Bauspenglerei
Heizung**

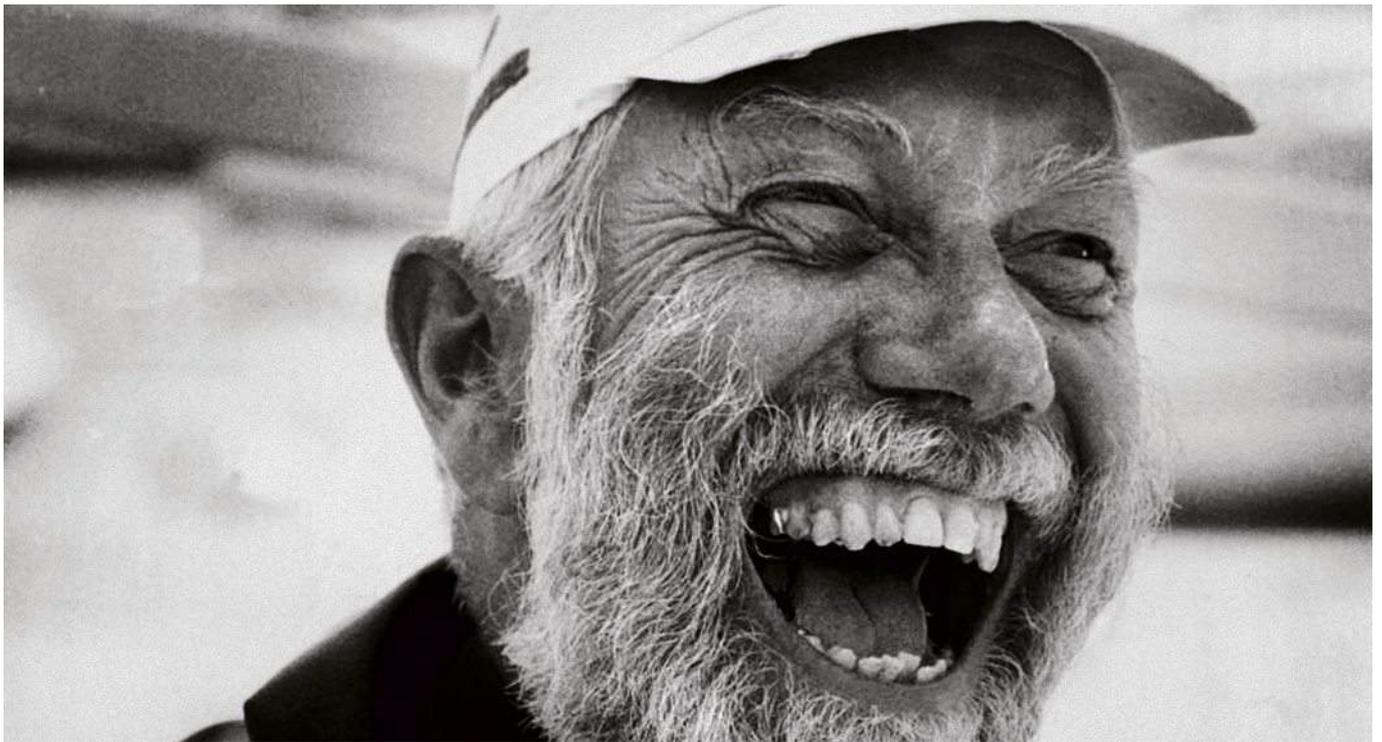
Inag-Nievergelt AG
Hohlstrasse 536
8048 Zürich
Telefon 044 432 32 32
Telefax 044 432 41 41
E-mail info@inag.ch

Nachruft

Paul Elvström – der Mozart des Segelsports

Michael Aeppli

Meist ist es übertrieben, wenn ein Sportler «als der Beste überhaupt» bezeichnet wird. Aber Elvström hat diese Bezeichnung verdient. Er war ausserordentlich erfolgreich – bei vier aufeinanderfolgenden Olympischen Spielen gewann er vier Goldmedaillen. Das sieht nach einem Durchmarsch aus, aber sein Streben nach Exzellenz war eine lebenslange emotionale Achterbahnfahrt, mit Krisen und verheerenden mentalen Tiefs.



Elvström in reiferen Jahren. In dieser Zeit fiel der Druck mehr und mehr von ihm ab und machte ihn damit zum glücklicheren Menschen, und das Segeln bereitete mehr Spass als in den Zeiten seiner grössten Erfolge.

Persönliche Entwicklung und Charakter

Seinen Antrieb schöpfte Paul Elvström bereits in jungem Alter aus einem ausserordentlichen Ehrgeiz. Er war erst 20 Jahre alt, als er seine erste Goldmedaille gewann – in einer Zeit, in der das Segeln vor allem der Sport der Oberschicht war – und vor allem von Erwachsenen betrieben wurde. Paul Elvström ging die Herausforderungen mit neuen Methoden an. Training, Training und nochmals

Training im und neben dem Boot. Das war sein Ansatz – und damals war er neu! Fitness – so Elvström – erlaubt klareres Denken während des Wettkampfs und die damit verbundene mentale Stärke verleiht ein Gefühl der Überlegenheit. Diese Herangehensweise war möglicherweise auch eine Folge von Elvströms Persönlichkeit. Er neigte phasenweise zu Schwermut, aus der er sich selber befreien wollte. Eine starke Physis war für ihn schon deswegen unabdingbar. Fakt ist – mentale



Paul Elvström, 20-jährig, kurz nach dem Gewinn seiner ersten olympischen Goldmedaille

Stärke und ein eisernes Nervenkostüm wurden ihm nicht in die Wiege gelegt. In der Schule war er Durchschnitt – er agierte und erkannte Dinge eher intuitiv. Das ist im Umgang mit Segelbooten bekanntlich keine schlechte Voraussetzung. Er konnte aber auch anders, wenn er Interesse aufbrachte: Er wurde im Selbststudium zum ausgebufften Regelkenner, weil er in die Erarbeitung dieses Wissens sehr viel Zeit investierte. Seine Interpretationen der Wettsegelbestimmungen aus den 1960er-Jahren sind auch heute noch aktuell. Daneben steht Elvström auch für technische Entwicklungen, mit denen er seine Leistung unterstützte. So entwickelte er Selbstlenzer, Ratschblock und verfeinerte Traveller- und Niederholer-Technik etc. Vieles davon ist heute Standard. Ausserdem beschäftigte er sich bald auch immer intensiver mit dem Design von Segeln. In der Folge entstand die Marke Elvström-Sails. Paul führte die Firma von 1954 bis 1976 auch gleich selber.



Oben: Selbstlenzer für Jollen und Ratschblock – zwei Erfindungen von Elvström, die heute nicht wegzudenken sind.

Die erste Goldmedaille

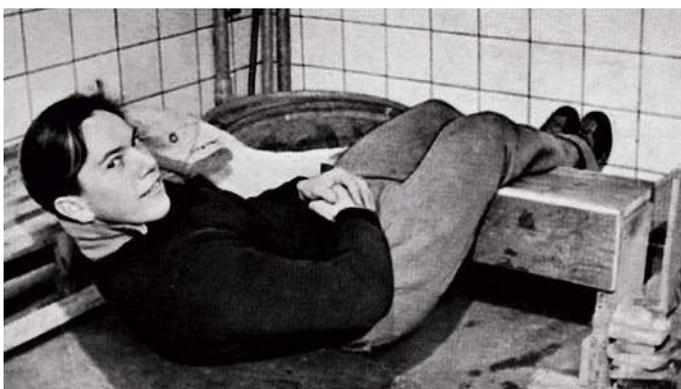
Elvströms erste olympische Goldmedaille, gesegelt in der «Firefly-Klasse» (1948, Torbay, UK), hat ganz Dänemark überrascht. Paul erzählte später, dass ihm sein Umfeld vor der Abreise signalisierte, dass alles akzeptiert würde, ausser einem letzten Platz.

Den ersten Lauf schmiss er hin, weil eine Protestverhandlung drohte, in der er keine Chance sah, als Gewinner hervorzugehen. Er sagte später, dass er sich danach völlig leer gefühlt hätte. Im 2. Lauf wurde er trotzdem Sechster – sein Selbstbewusstsein kehrte zurück. Eng blieb es aber bis zum Schluss, wollte er zuoberst aufs Treppchen – und das war für ihn keine Frage.

Die beiden letzten Rennen musste er gewinnen! Es war Starkwind angesagt – ein klarer Nachteil für Elvström, der leichter war als seine Rivalen. Die Zeit vor diesen beiden Läufen nutzte er für die mentale Vorbereitung. Er nannte es das «Rennen visualisieren». Mit den Nerven hatte er in diesem Wettkampf keine Probleme – er konnte nur gewinnen. Er war nicht der Favorit! Das kam erst später. Er gewann beide Rennen – seine Konkurrenten kenterten. Über Nacht wurde er ein nationaler Held in Dänemark.

Unten: Rigorose Massnahmen waren Teil seines Trainings.

Er erfand die Ausreitbank installiert im Keller. Darauf verbrachte er Stunden, um sich abzu härten.



Nachruft

Paul Elvström – der Mozart des Segelsports

Elvström der «Seriensieger»

Er erkannte, dass sein Trainingsmodell künftig kopiert würde. Er musste noch härter an sich arbeiten. Zu den rigorosen Massnahmen gehörte eine Ausreitbank im Keller, auf der er Stunden zubrachte, mit zusätzlichen Gewichten auf Schultern oder Bauch, ausserdem trainierte er auch auf dem Wasser – den ganzen dänischen Winter über. Dies tat er alles, um dem Druck, der immer stärker wurde, gewachsen zu sein – er wollte nämlich weitere Medaillen gewinnen. Er war jetzt der Verteidiger und seine Angreifer nutzten alle Möglichkeiten, ihn zu schwächen. Es wurde auf der Regattabahn nicht nur ausschliesslich gegen ihn gesegelt, die Schikanen umfassten auch regelmässige Vermessungsproteste, bei denen seine Boote besonders pingelig untersucht wurden. Er antwortete darauf mit neuen Ideen, die ihm erneut die nötige Nasenlänge Vorsprung verschafften. Dazu gehörten Selbstlenzer und ergonomisch geformte Schwimmwesten, die beim Segeln nicht störten, sowie rutschfeste Schuhe u. a.



1948 gewinnt der 20-jährige Elvström an den Olympischen Spielen in England seine erste Goldmedaille. Gesegelt wurde in Torquay (Torbay) ca. 50 km östlich von Plymouth.

PAUL ELVSTRÖMS ERFOLGE

Olympische Goldmedaillen

1948: London, Firefly

1952: Helsinki,
Finn-Dinghy

1956: Melbourne,
Finn-Dinghy

1960: Rom, Finn-Dinghy

Weltmeistertitel

1957: 505er

1958: 505er

1958: Finn-Dinghy

1959: Finn-Dinghy

1959: Snipe

1962: Flying Dutchman

1966: Int. 5.5 m Class

1966: Starboot

1967: Starboot

1969: Soling

1971: Halbtonner

1974: Soling

1981: Halbtonner

Schliesslich entwarf und baute er seine eigenen Segel. Das machte ihn in kurzer Zeit so überlegen, dass seine Konkurrenten auf Knien baten, diese Segel kaufen zu dürfen. Entgegen dem Rat seiner Frau fing er kurz darauf an, Regattasegel kommerziell herzustellen. Sein Geschäft wuchs – aber auch der Druck, auf dem Wasser zu gewinnen. 1952 holte er im Finn-Dinghy seine zweite Goldmedaille und 1956 seine dritte. Er war jetzt der «grosse Däne Elvström». Der Spassfaktor wurde indes immer kleiner und der Zwang, gewinnen zu müssen, zermürbte ihn. Sein Nervenkostüm lag schliesslich total blank, nachdem er 1960 auf dem Weg zu einer Regattaserie zusammen mit seiner Frau einen schweren Autounfall hatte – Fahrer und Beifahrer schiefen ein. Seine Frau Anne wurde dabei schwer verletzt. Dieses Erlebnis war eine Art Wendepunkt und Elvström spürte, dass er diese permanente nervliche Belastung nicht mehr lange würde ertragen können. Sein Entscheid stand bald fest: Nach der vierten Goldmedaille vor Neapel 1960 würde Schluss sein. Er siegte und gab seinen Rücktritt.

Die Olympischen Spiele 1960 in Rom: Die Segelwettbewerbe wurden vor Neapel ausgetragen. Paul Elvström gewann seine vierte Goldmedaille.



nachruft

Paul Elvström – der Mozart des Segelsports

Der «reife» Elvström

Der Wettbewerb fehlte ihm aber sehr bald, und als er in Japan an der Olympiade 1964 als eine Art Coach bei einem Trainingsrennen ein Boot schnappte und mit riesigem Vorsprung gewann, war es wieder um ihn geschehen. Er fand aber nun einen Weg, mit dem Druck umzugehen, ohne dabei übermässig leiden zu müssen. Er wollte einfach segeln und regattieren, weil er es gut konnte, aber vor allem weil er es liebte. Der Spass kehrte zurück und damit wurde Elvström logischerweise noch besser als zuvor und errang Weltmeistertitel im Abonnement in den verschiedensten Klassen – in Jollen und Yachten. Die Segelwelt hatte noch nie einen so vielseitigen Segler erlebt, und im Alter von 40 Jahren galt Elvström vielen als «Mozart des Segelns». Ob er dirigierte, spielte oder komponierte, er würde immer das Extra-Quäntchen mehr Leistung herbeizaubern und seiner Mannschaft stets das Beste entlocken. Alles sah leicht aus bei ihm, aber in Wahrheit begann der Druck wieder stärker auf ihm zu lasten.

Bei den Olympischen Spielen 1968 in Acapulco, Mexiko, wollte Elvström Spass haben, und er sah sich nicht unbedingt als Favoriten. Als die Windbedingungen nicht den Erwartungen entsprachen und Elvström sich nicht rasch genug darauf einstellen konnte, resultierte ein dann doch enttäuschender 4. Schlussrang. Er wollte es noch einmal besser machen.

Elvströms Waterloo

Die nächsten Spiele in 1972 vor Kiel wurden auf dem «Soling» ausgetragen. Das perfekte Boot für das damalige Alter von Elvström. Er wollte eine Revanche und sein 5. Gold gewinnen. Sein grösster Konkurrent dabei war der Amerikaner Buddy Melges – ein seglerisches Schwergewicht wie Elvström selber. Die Rennen wurden eine grosse Enttäuschung für alle. Elvström hatte im ersten Rennen einen Protest am Hals. In der Verhandlung selber verlor er – das erste und einzige Mal – die Contenance und in der Folge die Nerven, als er am nächsten Tag wieder mit demselben Konkurrenten eine Kollision auf der Startlinie hatte. Elvström gab auf und verliess die Spiele.



Dem Finn-Dinghy blieb Elvström ein Leben lang treu.

Die Auferstehung

Zehn Jahre später im Alter von 55 – ruhig und mit sich im Reinen – tauchte Elvström erneut auf der Regattabahn auf. Diesmal im Tornado – und mit seiner jüngsten Tochter Trine am Draht, was damals für viel Aufsehen sorgte. Sie gewannen die Europameisterschaft und waren damit für die 1984er-Spiele in Los Angeles qualifiziert. Sie segelten einwandfrei und belegten einen vielbeachteten 4. Schlussrang. Und offenbar hatten sie zusammen viel Spass, weil sie als Team sehr gut harmonierten. «Es ist wirklich ein Traum, mit ihr zu segeln. Sie ist sehr schnell und wir sind so aneinander gewöhnt, dass wir beim Segeln nicht viel reden, weil ich weiss, was sie tut, sie weiss, was ich tue», so Elvström nach den Rennen. Und auch 1988 in Südkorea traten sie als Vater-Tochter-Paar erneut an. Die Verhältnisse waren für das Paar – Elvström war jetzt 60 – zu hart. Sie gewannen ein Rennen, aber über alles erreichten sie bloss den 15. Rang. Anders als früher war das für Elvström aber nicht schlimm – der Kreis hatte sich geschlossen –, wie zu Beginn seiner Karriere war schon die Möglichkeit, dabei zu sein, ein Erfolg. Schliesslich war die Freude, dabei sein zu

können, bestimmend: «Jetzt, wo ich älter bin, mag ich vor allem sehr schnelle Boote. Deshalb segeln wir im Tornado. In diesem Boot haben wir Spass, auch wenn wir nicht gewinnen. Aber klar – wenn wir gewinnen, haben wir noch mehr Spass», sagte er im Interview mit einem Augenzwinkern. Tief im Innern war Gewinnen immer noch wichtig. Elvström hat aber erkannt, dass Gewinnen nichts wert ist, wenn man dadurch den Respekt seiner Mitbewerber verliert. Fairness heisst das Zauberwort.

Paul Elvström hat mehr Rennen gewonnen als jeder andere Segler bisher, hat schwierige persönliche Situationen gemeistert und ist als kompletter Sportler abgetreten. Das Prädikat «der Beste» hat er sich in einer aussergewöhnlich langen Karriere hart verdient.

Paul Elvström starb am 7. Dezember 2016 zu Hause im Schlaf im Alter von 88 Jahren.

(Zum Tod von Paul Elvström reflektiert Gary Jobson über den Mann, der als «Mozart des Segelns» bezeichnet wurde. Ich habe hier Auszüge und Zitate aus einem englischsprachigen Artikel zusammengetragen. Jobson, Amerikaner, geb. 1950, ist ein ehemaliger Weltklassesegeler, Fernsehkommentator und Autor von 20 Büchern über den Segelsport).

Paul und Trine Elvström auf dem Tornado





SUI 012

Inag
1919 - Nievergelt AG

Sanitär
Heizung
www.inao.ch

SUI 011



compass



Ihr Profi für Folierungen, Beschriftungen und Werbetechnik

bickel.ch **BICKEL
REKLAMEN**

10'
dieci

365 giorni insieme

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

COMPASSCUP

Segelclubs und Sponsoren



Team Gaggenau
Segelvereinigung
Thalwil
ab 2014

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

GAGGENAU
Der Unterschied heisst Gaggenau



Team ISP Küchen
Segel-Club Männedorf
ab 2016

Wir finden, dass Küchen das Herz jeder Wohnung sein sollten. Mit diesem Anspruch planen und realisieren wir auch Ihre Traum-Küche.
www.isp-kuechen-ag.ch

ISP KÜCHEN



Team Burgerstein
Yacht-Club Rapperswil
ab 2014

Die Palette von Burgerstein umfasst Vitamine, Mineralstoffe und Spurenelemente, Amino- und Fettsäuren sowie kombinierte Präparate.
www.burgerstein.ch

Burgerstein Vitamine



Team Inag
Yacht-Club Horgen
ab 2011

Wenn es fließen soll, bietet Inag Sanitärtechnik nach Mass.
www.inag.ch

Inag
Inag - Nievergelt AG



Team Compass
Zürcher Yacht-Club
ab 2016

Das komplette und riesige Angebot an Funktionskleidung, maritimer Mode, Yachttechnik und Boots-ausrüstung finden Sie bei Compass online und im Shop am Zürichsee.
www.compass24.ch

compass®



Team Hegibau
Segel-Club Männedorf
ab 2016

Qualitäts-Bauwerke vom ersten Federstrich bis zur Übergabe im Sinne der Bauherrschaft sowie kosten- und termintreu zu realisieren ist unsere Aufgabe.
www.hegibau.ch

hegibau

Von Anfang an klar: Küche und Bad von Sanitas Troesch.



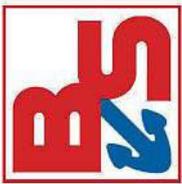
Besuchen Sie unsere Ausstellungen in Basel, Biel/Bienne, Carouge, Chur, Contone, Cortaillod, Crissier, Develier, Jona, Köniz, Kriens, Lugano, Olten, Sierre, St. Gallen, Thun, Winterthur und in Zürich. Für einen ersten Augenschein: www.sanitastroesch.ch





BUCHER+SCHMID

BOOTSWERFT AG



Segelyachten
Motorboote
Motoren
Service
Unterhalt
Winterlager

www.bucher-schmid.ch



VIKO YACHTS



SHAW 650



QUANTBOATS



ONYX



Alpenquai 13 • CH-6005 Luzern • Telefon 041 360 22 67 • Fax 041 360 12 70
info@bucher-schmid.ch • www.bucher-schmid.ch

boats

Bootsregister

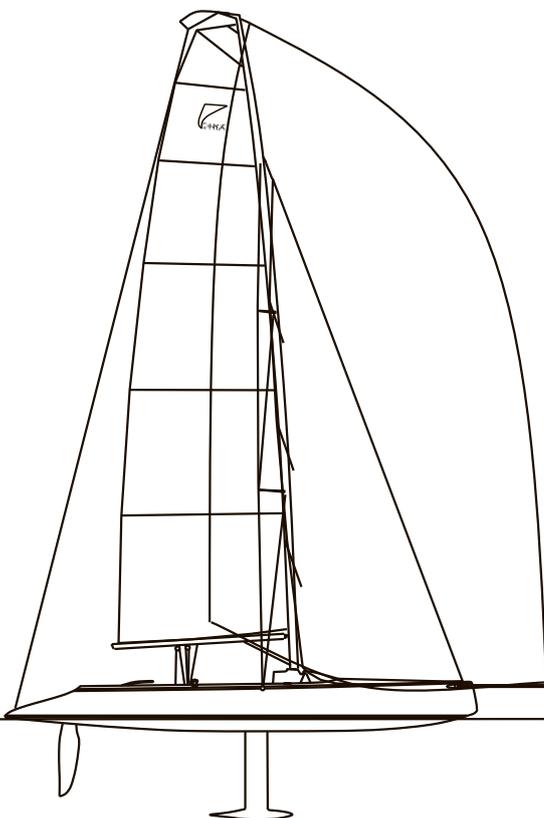
Segel-Nr.	Halter	Sponsor/Name	Revier
SUI 000	Korbinian Kopf		Ammersee (D)
SUI 001	SCMd OSE AG	Hegibau	Zürichsee
SUI 002	YCR OSE AG	Burgerstein	Zürichsee
SUI 003	Martin Dörig	Toro Azul	Zürichsee
SUI 004	Donat Kunz	Red Bat	Vierwaldstättersee
GER 005	Stephan Mutscheler	Merle	Bodensee (D)
SUI 006	Markus Andermatt	Blue Onyx	Zugersee
SUI 007	Cantz GmbH	Ruf/AZZURRA	Zürichsee
SUI 008	Heini Brügger		Thunersee
SUI 009	Roman Christ	Velocissima	Bielersee
SUI 010	Urs Peter Oehen	Expersoft	Vierwaldstättersee
SUI 011	ZYC OSE AG	Compass	Zürichsee
SUI 012	YCH OSE AG	Inag	Zürichsee
GER 013	Matthias Kühner		Tegernsee (D)
SUI 014	Markus Walter	Impala	Bodensee
SUI 015	Dagmar Gumowski	Idefix	Lac Léman
SUI 016	SVK Klubboot	Wiki-Wiki	Zürichsee
SUI 017	Daniel Treyer	Cirya	Vierwaldstättersee
SUI 018	Jean-Cedric Michel	Crazy Diamond	Lac Léman
GER 019	Jakob Röschli	Twister II	Chiemsee (D)
GER 020	Axel Gerlinger	Bodensee Segelschule Iznang	Bodensee (D)
AUT 021	Robert Daucha		Attersee (A)
SUI 022	Tom Kunz	Speedy	Bielersee
SUI 023	Aldo Meyer	Silvia	Vierwaldstättersee
SUI 024	Mirjam Huwyler	Vertigo	Vierwaldstättersee
SUI 025	Jürg Soland	Maxon Motor	Vierwaldstättersee
SUI 026	OSE AG		Zürichsee
SUI 027	Regattapool Männedorf	ISP Küchen	Zürichsee
SUI 028	SVT OSE AG	GAGGENAU	Zürichsee
SUI 029	SCStä OSE AG	Ruf	Zürichsee
SUI 030	Patrick Spieldiener	Lacritze	Walensee
SUI 031	Markus Helbling	Diva	Zürichsee
HUN 032	Pal Gosztonyi	Peter-Pal	Balaton (H)



Willkommen an Bord zur Probefahrt

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

www.onyx-yachting.ch



CANTZ 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





OWUPS...



interview

An Olympia unter den Top 10

Mit Yannick Bräuchli sprach Jürg Kellner

Yannick Bräuchli hat im August 2016 auf dem 470er an den Olympischen Spielen in Rio teilgenommen. Mit einem fulminanten Medal-Race-Sieg klassierte sich das Team Bräuchli/Hausser im Schlussklassement unter den Top 10. Es braucht einige Puzzleteile, die zusammenpassen müssen, bis eine Olympiakampagne und ein solches Resultat stehen. Und danach von einem Tag auf den anderen mit Spitzensport aufzuhören, war für Yannick nicht einfach.



Yannick, du hast Erfolg im Segelsport und viel erreicht. Hast du dir damit einen Traum erfüllt?

Bereits als kleiner Junge habe ich davon geträumt, einmal an den Olympischen Spielen dabei zu sein. Egal in welcher Sportart. Als Gian Simmen 1998 in Nagano olympisches Gold gewann, stand für mich der Entschluss fest. Weniger klar war mir, in welcher Sportart ich teilnehmen werde. Aufgrund der zu diesem Zeitpunkt besser etablierten Strukturen im Segelsport gegenüber

dem Freestyle-Snowboarden habe ich mich für diese Disziplin entschieden.

Was bedeutete dir eine zweifache Olympiateilnahme im Segelsport?

Das Segeln ist eine komplexe Sportart geworden. Es ist, wie an einem Puzzle zu arbeiten. Man beginnt und hofft, dass in vier Jahren alle Teile (Team, Technik, Taktik, Mentales, Kondition, Kraft, Material usw.)

interview

An Olympia unter den Top 10

zusammenpassen. Für mich waren mit einer Olympiateilnahme auch viele Emotionen verbunden. Wenn es gut läuft, ist es einfacher. Wenn es schlecht läuft, muss man das rasch analysieren, Verbesserungen anbringen und das Negative wegstecken können. Systematisches Arbeiten auch mit den Trainern führt zum grossen Ziel. Dies muss man sich jeden Tag wieder vorhalten.

Was braucht es alles, um eine Olympiakampagne zu bestreiten?

Der Motor, um alles zu erreichen im Spitzensport, ist der Ehrgeiz. Dazu kommen Zielstrebigkeit und Hartnäckigkeit. Ich musste alles diesem einen Ziel unterordnen. Mit Talent kommt man im Juniorenalte weit. Auf höchstem Level reicht das allein nicht mehr aus. Jeder muss systematisch und hart arbeiten, um sich in der Elite durchzusetzen. Mental gab es viele Hochs und Tiefs in unserem Team. Romuald und ich mussten uns damit auseinandersetzen – auch mithilfe einer Sportpsychologin. Wenn wir uns beide in einen Einzelkampf verbissen hätten, wären wir nie vorangekommen. Unser Trainer Sebastian Peri Brusa (Jg. 1988, ARG) hämmerte uns an den letzten Tagen vor den entscheidenden Rennen ein: Ihr habt alle Skills, um am Schluss ganz vorne zu sein. Ihr müsst eure Leistung abrufen. Das funktioniert nur im Team!

Auf welchem Weg kamst du zu deinem Vorschöter?

Mit Romuald Hausser (Club Nautique de Versiox) beschritt ich für einen Schweizer Segler neue Wege. Ich begann mit ihm 2009 erstmals auf einem 470er zu segeln. Zuerst waren wir sogar Gegner. Später haben wir mit der Zeit entdeckt, dass wir zusammenpassen könnten. Wir pflegten aber während all den Jahren ein professionelles Verhältnis zueinander. Das heisst, im herkömmlichen Sinn waren wir keine Kollegen, wie vielleicht viele denken. Während der Olympiakampagne war es schliesslich einfacher für mich, mit jemandem 200 Tage im Jahr auf dem Wasser zu verbringen, wenn es nicht der beste Kollege ist.



YANNICK BRAUCHLI

- Jahrgang 1988
- **Ausbildung:** Lehre in Sportschule Vinto als Kaufmann
- **Spitzensport:** Ab 2010 voll auf Spitzensport gesetzt; insgesamt jedoch 15 Jahre auf Top-Niveau Segelsport betrieben
- **Beruflich:** Will ab 2017 Sport-Management studieren und möchte künftig an der Sportkarriereplanung von Jugendlichen arbeiten
- **Werdegang als Segler:** Optimist – 420er – 470er (Der 470er ist das kompetitivste Boot der 2-Mann-Olympiaklassen; mit unglaublich hohem Leistungs-Level)
- **Clubmitglied:** Segelclub Enge (SCE) und Segler-Vereinigung Thalwil (SVT)
- **Höhepunkte:** Zwei Olympiateilnahmen (2012 in London und 2016 in Rio)



475



SUI

BRAUCHLI
HAUSSER

SUI

SUI



GRE

interview

An Olympia unter den Top 10

Welche Rolle spielten die Trainer und Verbände?

Unsere Profitrainer Nicolas Novara auf dem Weg nach London und Sebastian Peri Brusa in Rio brachten uns sehr viel bei. Bevor Sebastian zu uns stiess mit einem der «Grossen» in der 470er-Szene: Kevin Burnham. Er segelte 30 Jahre 470er und weiss genau, was es braucht, um «top» zu werden. Als Spitzenathlet gewann er für die USA 1992 in Barcelona Silber und 2004 in Athen Gold. Sein Potenzial als Segler widerspiegelte sich aber nicht in seiner Fähigkeit als Trainer. Seine Methoden und sein Verständnis von sozialer Kompetenz passten überhaupt nicht zu unserem Team. Dies war eine sehr wichtige Lehre für uns.

Nun zu meinem Charakter: Ich bin ein grosser Perfektionist und eher stur. Das erfolgreiche Bestreiten einer Kampagne erfordert jedoch Flexibilität. Das musste ich erst lernen. Der Verband Swiss Sailing Team (SST) macht gewisse strukturelle Vorgaben und stellt einen Trainer zur Verfügung. Selbst auf Nationalkader-Level ist die Betreuung durch einen Profitrainer jedoch nicht selbstverständlich. Alles in allem waren wir jedoch gut bedient. Dank ansprechenden Resultaten verblieben wir konstant im Nationalkader und profitierten von der Unterstützung durch das SST. Schafft es ein junger Segler nicht ins Nationalkader, muss er ohne jegliche Unterstützung auskommen. Auf der regionalen Stufe (SSTR5) und selbst auf Stufe «Club» wird heute mehr geboten. Diese Stufen bilden aber in jedem Fall wichtige Fundamente. Aber das Top-Niveau – wie es an Olympischen Spielen anzutreffen ist – kann ohne die Unterstützung durch die SST-Kaderstruktur nicht erreicht werden. Hier hat uns Tom Reulein als Teamchef unschätzbare Dienste geleistet.

Swiss Sailing Team und Swiss Olympic trugen etwa einen Drittel des Budgets von 100'000 Franken pro Saison bei. Wir waren zwingend auf private Sponsoren und am Anfang auch auf Hilfe der Eltern angewiesen. Auf die Unterstützung meiner Eltern konnte ich immer zählen. Gleichzeitig haben sie mich nie übermässig «gepusht». Dafür bin ich ihnen sehr dankbar.

Wie verlief die olympische Woche in Rio?

Wir haben uns vor dieser Woche vier Jahre lang Druck auferlegt. Ein grosser Personenkreis hatten eine sehr hohe Erwartungshaltung. In der Wettkampfwoche muss man seine beste Leistung abrufen. Unser taktisches Motto hiess: Vitesse (Geschwindigkeit), Patience (Geduld) und Tilt (zuschlagen). Für uns bedeutete das: uns auf die Geschwindigkeit zu konzentrieren, geduldig zu bleiben und zuzuschlagen, sobald sich eine taktische Option eröffnete. An den Spielen vibrieren bei allen die Nerven und nur wenige können ihre wahre Leistung abrufen. Wir wuchsen nicht über uns hinaus. Ich bin mit der Leistung jedoch zufrieden und nicht enttäuscht – in den Top 10 zu enden, ist kein Kinderspiel!

Wie viel Trainingsaufwand habt ihr betrieben? Und welcher Materialaufwand steckt dahinter?

Von den jährlich 200 Wassertagen waren der Hauptanteil Trainings und für wenige Tage Events (Wettkämpfe). Das hiess für uns als Team wöchentlich bis zu 25 Stunden auf dem Wasser verbringen. Wir lebten nach dem Muster fünf bis sechs Tage Blocktrainings, einen Tag Pause, danach wieder von vorn beginnen. Zusätzlich sechs Stunden Kondition und Kraft. Das «free pumping» verlangt die alles ab. Nach dem Segeln und dem Konditionstraining folgten viele Stunden Arbeit an den Booten. Auch das Regel-, Taktik- und Wetterstudium verlangt viel Aufmerksamkeit. Und nicht zuletzt war für uns 2015/16 besonders anstrengend, was die Reisen an die Trainings- und Wettkampforte anbetraf. Eine Olympiakampagne bedeutet eine grosse Materialschlacht! Wir hatten vor der Olympiade vier 470er im Einsatz. Pro Boot drei bis vier Masten. Den besten Mast zu den besten Segeln zu finden, war für uns die hohe Kunst. 12 Sätze Segel pro Saison, dies entspricht einem Segelsatz pro Regatta, waren die Regel. Die Boote, Masten und insbesondere die Segel sind dabei einem enormen Verschleiss ausgesetzt: Das hiess beispielsweise 50 Manöver in zwei Stunden ohne Rücksicht auf das Material.



Was prägt einen, wenn nach einer Olympiakampagne einfach Schluss ist ?

Nach acht Jahren Spitzensport war von einem Tag auf den andern einfach Schluss. Das war für mich nicht einfach. Es folgte eine Leere. Zwei Tage nach dem Medal-Race ging ich wieder zur Schule. In den vergangenen Monaten habe ich wieder angefangen, meine beruflichen Ziele zu verfolgen. Ich werde ab 2017 Sport-Management studieren und ich will künftig an den Karriereplanungen von Jugendlichen arbeiten, die einen ähnlichen Weg einschlagen, wie ich es tat. Das Gefühl, mit dem Boot «eins» zu sein stellt, sich ein durch das stete Training. Man macht Dinge auf dem Boot fast im Schlaf, ohne gross zu denken. Daran hatte ich mich während der letzten Jahre gewöhnt. Das vermisse ich nun und es machte mir anfänglich zu schaffen.

Seit 2006 wird eine Regattaserie unter Clubs ausgetragen: der Onyx-Ruf-Cup heute der Onyx-compasscup. Trägt eine solche Serie etwas bei zur nationalen Regattaszene?

Meiner Ansicht nach ist es wichtig, dass möglichst viele Leute in der gleichen Serie oder Klasse segeln. Dies hebt das Niveau und sorgt für Spannung. Der compasscup ist sicher auch eine gute Sache, um das aktive Clubleben zu fördern. Anscheinend gefällt dies auch den Sponsoren, weil sie es attraktiv finden «ihr Boot» in den Rennen zu sehen und «ihr Team» zu unterstützen und anzufeuern. Ich persönlich finde es jedoch schade, dass wir es in einem kleinen Land wie der Schweiz nicht schaffen, uns auf eine attraktive Regattaserie zu einigen.

Was bedeutet dir mehr: die berufliche oder die seglerische Herausforderung?

Bis anhin stand natürlich die seglerische Herausforderung im Vordergrund. Nun freue ich mich auf die berufliche. Der Sport wird mit grosser Wahrscheinlichkeit aber noch über eine lange Zeit den Mittelpunkt meines Leben bilden.

JUNIOREN OPTIMIST – 420er – 470er

- 2003 12th Lake Garda Meeting Optimist, ITA
- 2003 70th World Championship Optimist
- 2005 6th ISAF Youth Worlds 420, Busan, KOR
- 2006 7th ISAF Youth Worlds 420, Weymouth, GBR
- 2006 Swiss Champion 420
- 2007 International Austrian Champion 470
- 2009 Swiss Champion 470
- 2009 6th Junior European Championship, Balatonfüred, HUN

ELITE 470er

- 2010 18th Worldcup Palma
- 2010 Swiss Champion
- 2011 21st Preolympics Weymouth, GBR
- 2011 26th World Championship Perth, AUS
- 2012 20th Worldcup Hyères, FRA
(Olympic qualification)
- 2012 8th European Championship Largs, GBR
- 2012 16th Olympic Games London, GBR
- 2012 20th World Ranking
- 2012 Swiss Champion
- 2013 10th European Championship Formia, ITA
- 2013 18th World Championship
- 2014 9th Worldcup Finals Abu Dhabi
- 2014 14th World Championship Santander, FRA
(Olympic qualification)
- 2014 13th World Ranking
- 2015 10th Test Event Rio, BRA
- 2016 8th Worldcup Weymouth, GBR
- 2016 6th European championship Palma, ESP
- 2016 15th World championship San Isidro, ARG
- 2016 9th Olympic Games Rio de Janeiro, BRA



Seit 2016 Sponsor des ONYX compasscup
Sieger 2016

hegibau ist nicht nur
im Segelsport vorne dabei!

www.hegibau.ch



retro

«Ranger» – die erste moderne Yacht im America's Cup

Von Michael Aeppli

Die J-Class-Yachten – die America's Cup-Boote der Austragungen von 1930 bis 1937 – erleben heute ein Revival. Mehrere Boote wurden restauriert, rekonstruiert oder es werden Yachten auf der Basis (noch) vorhandener Pläne neu gebaut. Pläne, die man in den 1930er-Jahren aus welchen Gründen auch immer zur Seite gelegt hatte.

Hier beleuchten wir die Entwicklung von «Ranger», dem Cupverteidiger von 1937.

Mit «Ranger» beginnt die Aera des modernen Yachtdesigns.



«Rainbow» gegen «Endeavour» im Sommer 1934:

1934 war der Sieg der US-Amerikaner sehr knapp und äusserst umstritten, da die Regelauslegung einseitig zugunsten der amerikanischen Verteidigeryacht «Rainbow» erfolgte. Man sprach damals von Regelbeugung. Kein Herausforderer war bis zu diesem Zeitpunkt so nah am Gewinn der bodenlosen Kanne gewesen. Nicholson, der Designer der «Endeavour», bemerkte: «Ich habe zum ersten Mal erlebt, dass die schnellere Yacht NICHT gewonnen hat.» Die Zeitungen titelten entsprechend: «Britain rules the waves and America waives the rules.» (Grossbritannien beherrscht die Meere, und Amerika verzichtet auf die Regeln.) Dieses Ereignis veranlasste den amerikanischen America's Cup-Titelverteidiger Harold S. Vanderbilt, 1934 die ersten Wettfahrregeln zu formulieren, die in ihren Grundstrukturen bis heute gültig sind. Sopwith war wohl nicht glücklich mit dem Ausgang, aber wild entschlossen, es wieder zu versuchen. Er verschwendete keine Zeit und hinterlegte sofort die Ankündigung der nächsten «Herausforderung». Die Granden des New York Yacht Club mussten sich aufgrund der Vorgeschichte Sopwith' Forderung stellen, wollten sie nicht vollends das Gesicht verlieren.



Die Afterguard der «Ranger»: Vanderbilt stehend am Rad, der Zweite von links ist Olin Stephens, Mitkonstrukteur. Links von Vanderbilt sehen wir Vanderbilts Frau Getrude. Sie ist die erste Frau einer Afterguard im America's Cup.



Das Bild zeigt das Team, welches die «Ranger» entwickelte. Von links: «Senior» Starling Burgess, damals bereits 60-jährig, Olin Stephens, Rod Stephens und Drake Sparkman im Büro von Sparkman & Stephens, New York, 1933.

Der Cup von 1937

Die Grosse Depression (1929–1941) in den USA führte dazu, dass kein Syndikat zustande kam, das die Entwicklung und den Bau einer neuen Yacht hätte finanzieren können. Vanderbilt musste das Projekt aus eigener Tasche bezahlen, wollte er den Cup behalten, und dieses Mal sollte es eine sportliche Veranstaltung werden. Man musste sich also etwas einfallen lassen, obwohl die Budgetsituation mehr als angespannt war. Die «Ranger» wurde praktisch zum «Selbstkostenpreis» gebaut, was heisst, dass die Werft in Main nur die Materialkosten verrechnete. Die Leute waren froh, überhaupt Arbeit zu haben. Die Kosten beliefen sich auf ca. 500'000 USD. Alles was von «Rainbow» und «Enterprise» noch zu verwenden war, wurde auf der Ranger «recycelt».

retro

A large J-class sailboat with a brown sail is shown from a high angle, sailing on the open sea. The boat is moving from the top right towards the bottom left, leaving a white wake. The sail is a deep brown color with visible rigging lines. The hull is a rich, dark wood. The sea is a deep blue with some whitecaps. The sky is a clear, pale blue.

«Ranger» – eine der J-Replikas

Der heutige Bestand

Nur drei Original-J-Yachten überlebten und wurden eher neu gebaut als restauriert – alle Boote waren im Prinzip Wracks. «Velshedda», «Shamrock V» und «Endeavour» segelten erstmals gegeneinander an der Antigua Classic Week von 1998. In 2000 trafen sich die Besitzer in England. Sie gründeten die J Class Association zum Schutz der Interessen der Klasse in der Gegenwart und in der Zukunft. Klassenregeln wurden für den Bau von «Replica Rebuilds» (Umsetzung ursprünglicher Pläne). «Ranger» wurde 2002 bei Danish Yacht auf Kiel gelegt und 2003 fertiggestellt. 2007 folgen weitere Replikas, «Hanuman»

(Endeavour II), und «Lionheart» (Ranger) und 2008 sind die Replikas von «Rainbow» und «Topas» an der Reihe. In Planung sind «Svea» (mittlerweile im Bau), «Yankee» sowie «J9». Läuft alles nach Plan, werden in absehbarer Zeit maximal elf Yachten nach neu erstellten Rating-Rules um die Wette segeln können. Die neue Regel ist ein VPP (Velocity Prediction Program) – basiertes Handicap-System, das der Leistungsfähigkeit der Yachten Grenzen setzt. Das Ziel der JCA ist, faire, enge Rennen zu veranstalten, die jeder teilnehmenden J-Yacht realistische Chancen auf Siege einräumen sollen.



retro

«Ranger» – die erste moderne Yacht im America's Cup

Ranger: Der Abschied von der «intuitiven»

Yachtkonstruktion

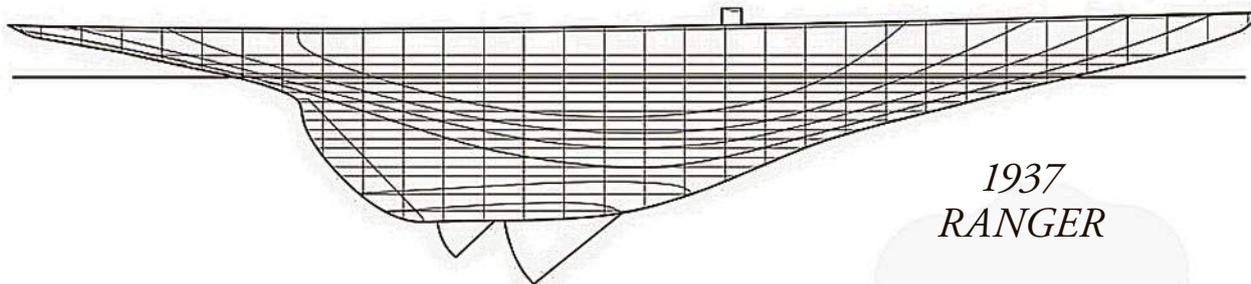
Vanderbilt beauftragte Starling Burgess, der schon die siegreichen Yachten seiner ersten beiden Cup-Verteidigungen entworfen hatte, und diesmal zusätzlich den Konstrukteur Olin Stephens. Es wurde ein bis dahin nie da gewesener Aufwand getrieben: Stephens besass das Stephens Institute of Technology in Hoboken (New Jersey) und damit die Möglichkeit, Versuche im Schlepptank und im Windkanal durchzuführen. Es wurde vereinbart, dass beide Konstrukteure je einen eigenen Entwurf entwickeln sollten, dessen Modell anschliessend im Schlepptank getestet wurde.

Tatsächlich wurden von beiden jeweils drei Modelle gebaut und im Schlepptank verglichen und es gab mindestens noch einen weiteren, siebten Linienriss.

J-Klasse für den America's Cup von 1937 bauen liess. Ihre Segelnummer war J 5. Sie war die grösste jemals gebaute J-Klasse-Yacht.

Das Ergebnis war ein schlanker Rumpf mit rundem Steven (was damals als unlogisch galt), einem knollenartigen Bug und einem abgeflachten Heck – insgesamt eine für das damalige Verständnis so ungewöhnliche Form, dass die Yacht ohne die Erfahrungen der Schlepptankversuche so wohl nie gebaut worden wäre, sagte Burgess später.

Die Briten auf «Endeavour II» von T.O.M Sopwith hatten während des Cups im Sommer 1937 gegen «Ranger» nie den Hauch einer Chance und verloren mit 4:0, obwohl sie sehrwahrscheinlich die schnellste existierende J war – aber eben nur nach «Ranger».



1937
RANGER

Moderne Computerberechnungen haben gezeigt, dass das langsamste Modell auf eine Seemeile lediglich drei Sekunden auf das schnellste einbüsste, das 1936 nach den Schlepptankversuchen auch richtigerweise ausgewählt wurde. Dieses Modell trug die Bezeichnung 77C-20 und stammte von Burgess, wurde aber später von beiden gemeinsam weiterentwickelt. Im August 1936 stand die Rumpfform dann endgültig fest. «Ranger» wurde schliesslich der Name der J-Yacht, die Vanderbilt 1936 von Bath Iron Works in Bath (Maine) nach den Regeln der

Der Schlepptank – die neue Geheimwaffe im Yacht-design – hatte seine Generalprobe mit Bravour bestanden. Es war aber nicht nur die Formgebung allein, welche die «Ranger» zum schnelleren Boot machte. Es war die Summe vieler Verbesserungen. Der Mast z. B. bestand aus Aluminium und war wesentlich leichter als ein Holzmast – das Boot erhielt so mehr Stabilität bei geringerem Gewicht. Als Wanten wurden anstelle von Drahtseilen Rods verwendet, die Segel erhielten neue Formen und Profile etc.



Am Ende ergab sich ein überlegenes Paket – die beste je entwickelte J-Yacht. Vanderbilt war erfreut und machte eine deutliche Aussage: «... vollständig anders, als die J-Boote, die ich vorher gesegelt habe» und er gab seiner schlanken, grossartigen Rennyacht den Spitznamen «Super-J». Im gleichen Jahr fuhr Vanderbilt insgesamt 37 Rennen und gewann davon 35.

Ende 1937 – nach nur einer Segelsaison – wurde die «Ranger» ausser Betrieb genommen und nie mehr wieder gesegelt. Das Schiff wurde 1941 verschrottet und das Material für Rüstungsgüter verwendet. Der Schrottwert betrug 12'000 US-Dollar. Von der Yacht blieb nur der Spiegel erhalten.

Bilder oben und unten:

Die Bilder zeigen die britische Yacht «Shamrock III» des Tee-Barons Sir Thomas Lipton, gezeichnet von William Fife und gebaut für den Cup von 1903. Sie musste gegen die «Reliance» des genialen Designers Nathaniel Herreshoff antreten – und verlor mit 3:0. Diese Yachten – mit die grössten, die je im Cup antraten, waren die Vorläufer der J-Yachten.

Gerade die Yachten von Fife gehören fürs Auge zu den schönsten, die je existierten. Fife-Yachten haben eine grosse Anhängerschaft und viele wurden restauriert und an den jährlichen Classic-Veranstaltungen gerne gezeigt. Das untere Bild demonstriert die optische Eleganz der Yacht sehr gut.



retro

Yachten im America's Cup 1851–2007



1 Die «Reliance» (grosses Bild) ist die mit Abstand grösste klassische Yacht, die je im America's Cup gesegelt hat. Sie war ihrer Zeit damals voraus und für die Crew ein gefährliches Monster.

America 1851
29,2 m, 132 t
750 m² Segel



1851

Vigilant 1893
39,0 m, 96 t
1084 m² Segel



1893

1 **Reliance 1903**
43,9 m, 140 t
1503 m² Segel

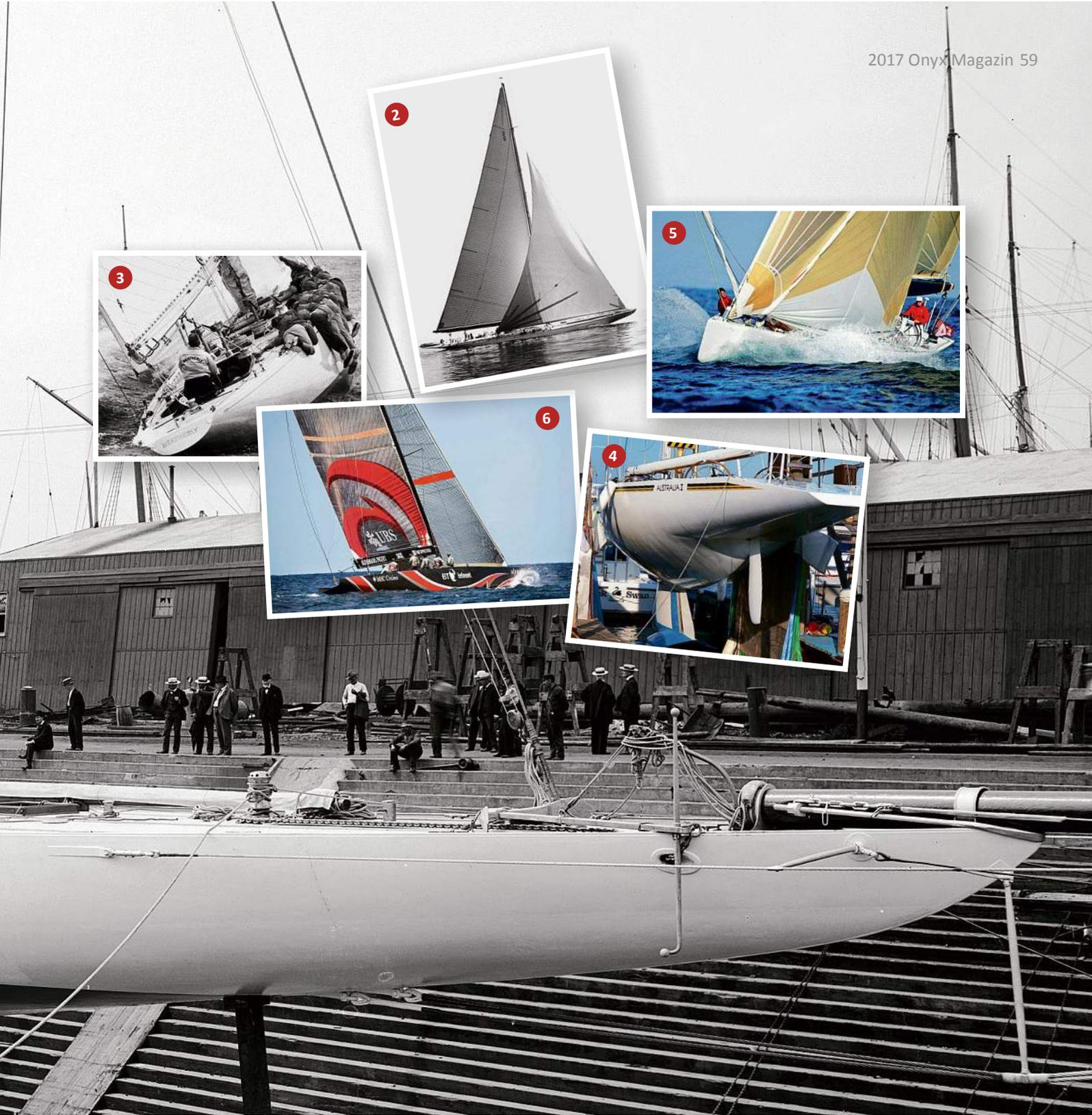


1903

2 **Ranger 1937
(J-Class)**
41,2 m, 168 t
702 m² Segel



1937



3

Weatherly 1962

12 m Klasse
20,2 m, 27 t
171 m² Segel

Courageous 1974

12 m Klasse
20,1 m, 26 t
164 m² Segel

4

Australia II 1983

12 m Klasse
19,8 m, 24 t
169 m² Segel

5

America³ 1992

International
America's Cup
Class (IACC)
23,8 m, 21,2 t
299 m² Segel

6

Alinghi 2003

IACC
24 m, 25t
350 m² Segel



1962

1974

1983

1992

2000

2003

fotografie

Wie schiesse ich Aufnahmen wie ein Profifotograf?

Sportfotografie gehört zu den grössten Herausforderungen für Fotografen. Neben der Aufnahmetechnik ist auch die Geschwindigkeit und bei Segelyachten besonders das Zusammenspiel von Wind, Wasser und Licht vielfältig, die Verhältnisse ändern sich fast sekundlich.

Drei Tipps von der Fotografin Anja Stöckli für fantastische Aufnahmen deiner Onyx-Yacht

Tipp 1 Verschlusszeit und Blende

Obwohl sich das Motiv bei der Segelfotografie nicht ganz so schnell bewegt wie in anderen Bereichen der Sportfotografie, ist eine schnelle Verschlusszeit dennoch sehr wichtig. Um rasante Handgriffe der Segler oder das spritzende Wasser scharf abzubilden, sollte die gewählte Verschlusszeit der Kamera mindestens 1/500 Sekunde betragen. Im Optimalfall ist die Verschlusszeit sogar noch kürzer. Dies ergibt in der Regel automatisch eine sehr offene Blende, was in der Bildgestaltung mit Schärfe- und Unschärfebereichen sogar erwünscht ist und kreativ genutzt werden kann.

Tipp 2 Aufnahmestandort und Brennweite

Aufnahmen von Land aus wirken oft langweilig, da die Fotos flach und von der

Perspektive meist uninteressant wirken. Spannender ist es, eine Segelyacht mit einem schnellen und wendigen Motorboot zu begleiten. Der Motorbootfahrer sollte sich jedoch mit dem Segelsport auskennen, um bei Manövern nicht im Weg zu sein und trotzdem nah an das Motiv heranzufahren zu können, ohne zu stören. Um ein grosses Repertoire an verschiedenen Aufnahmen zu schiessen, sind Brennweiten im Bereich von 24–200 mm zu empfehlen. Noch längere Brennweiten als 200 mm können aus der Hand auf einem schaukelnden Boot kaum perfekt gehalten werden und sind deshalb eher unpraktisch.

Tipp 3 Wetter und Wind

Ob die Aufnahmen bei der Segelfotografie überhaupt etwas Ansehnliches werden können, bestimmen oft das

Wetter, die Licht- und Windverhältnisse. Besonders interessant wird für die Segelfotografie, wenn der Wind stark auflebt, so dass die Crew alle Hände voll zu tun haben, um die Segelyacht im Griff zu behalten und sich gegen die Naturkräfte wie weiss schäumende Wellen und böigen Wind zu behaupten. Das spritzende Wasser am Bug, die Krängung der Yacht und die Lebhaftigkeit der Crew machen das Motiv zu einer sehr spannenden Aufnahmesituation.



Unsere Profifotografen

Mehr Infos zu unseren Fotografen unter compasscup.ch/Kontakt



Anja Stöckli

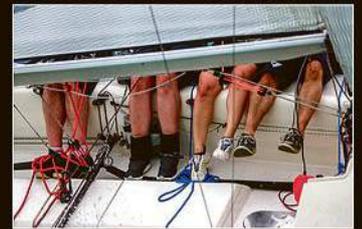
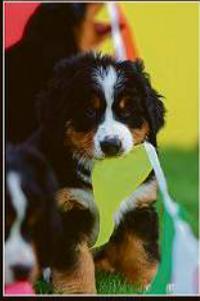


Cassandra Bolli



Matrin Tschupp

Hundefotografie - Portraitfotografie Firmen - Technik - Promo Events - Race Immobilien



cassandra
PHOTOGRAPHY.CH

WWW.CASSANDRA-PHOTOGRAPHY.CH

CASSANDRA.BOLLI@GMAIL.COM

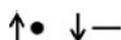
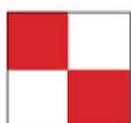
079 378 60 52

rd, but sail fair!»

Wenn ein Boot, das die Luvbahnmarke auf Backbordbug anliegt, im 3-Längen-Kreis wendet und die Bahnmarke anliegt, darf diese Wende nicht dazu führen, dass ein Boot, das auf Steuerbordbug die Bahnmarke anliegt, höher als amwind segeln muss (in der Zone). Diese Anpassung wurde gemacht, um Boote, welche die Bahnmarke auf Steuerbordbug anpeilen, zu schützen. Der Backbordanleger an die Luvbahnmarke will also sorgfältig geplant sein und im Zweifelsfall sollte man eher noch hinter einem weiteren Boot durchtauchen, bevor man auf den Anleger wendet.

Regel 30.3: U-Flagge

Es gibt eine neue Flagge auf dem Startschiff: U.



U Rule 30.3
is in effect.

U-Flagge bedeutet die Abschwächung der Black-Flag-Regel: Sie führt auch zur Disqualifikation, wenn ab eine Minute vor dem Start ein Teil des Bootes vor der Line ist, falls der Lauf aber abgebrochen oder verschoben wird, darf man wieder mitsegeln.

Selbstverständlich sind dies nur ein paar Beispiele für Änderungen, die bis 2020 Gültigkeit haben. Daher möchte ich euch motivieren, die aktuelle Version der Regeln zu lesen (Die Study-Version auf der ISAF-Homepage kann ich sehr empfehlen), sowie das Case Book, das zu Beginn des neuen Jahres wieder erscheinen wird.

Ich hoffe, ich konnte die Vorfreude auf die neue Saison etwas wecken. Als weiterführende Vorbereitung für die Saison bieten sich die von Swiss Sailing organisierten Auffrischkurse an, die ich nur empfehlen kann. So bleibt mir zum Schluss nur noch: «Sail hard, but sail fair!»





Onyx Musto Evolution Kurzarm-Polo

- Kurzarm-Poloshirt aus modernster Material-Technologie mit UV-Schutz 40.
- Funktionelles Designkonzept mit leichtem, langlebigem Materialmix.

CHF 79.90



Onyx Musto MPX Race Lite Jacke

- MPX 3-Lagen GORE-TEX®-Material: absolute Wasserdichtigkeit, Atmungsaktivität und Belastbarkeit.
- Konzept, Schnitt und Design zielen hier konsequent auf Bewegungsfreiheit ab.

CHF 559.90

Bekleidungskollektion

Alle Artikel der Kollektion finden Sie im Compass Maritim-Shop in Altendorf.
Weitere Informationen erhalten Sie auf compasscup.ch oder bei:

Compass Yachtzubehör AG
Zürcherstr. 22 / Seepark
CH-8852 Altendorf
Tel: 055 451 20 50
info@compass24.ch



Onyx Musto Evolution Softshell-Jacke

- Extrem elastische Softshell-Jacke aus modernster Material-Technologie.
- Hergestellt aus 4 Wege-Stretch-Softshell.
- Winddicht, wasserdicht, atmungsaktiv

CHF 159.90

Onyx Musto Evolution Performance Hose

- Formbeständig, elastisch, wasser- und schmutzabweisend.
- Komfortausstattung mit praktischen Taschen und funktionalen Kevlar®-Verstärkungen im Knie- und Gesässbereich.

CHF 129.90



europ'sails

Segelmacherei



Ihre Wahl für Einheitsklassen

 **EUROP'SAILS SUISSE**
+41 (0)22 772 07 30
info@europsails.ch

 **EUROP'SAILS LORIENT**
+33 (0)2 97 35 07 23
es-group@europsails.com

 **EUROP'SAILS AZUR**
+33 (0)4 93 93 19 63
esazur@europsails.com

EUROPSAILS.COM

 **EUROPSAILS**

Advanced Publishing

**Multichannel publishing – supporting
your business and marketing efficiency.**

Media Asset Management makes the difference!



ZÜRISSEE

www.fo-zuerisee.ch

CUP WINNERS

compasscup 2016: gelungene Saison – gelungener Saisonabschluss

Text: Patrick Stöckli
Fotos: Cassandra Bolli

Traditionell trafen sich am 26. November 2016 Sponsoren, Segler, Ehrengäste und Veranstalter im Restaurant Dieci al lago in Rapperswil zum offiziellen Saisonabschluss des compasscup 2016. Die festliche Stimmung der siebzig Teilnehmer wurde mit bestem Essen vom Dieci, spannender nautischer Unterhaltung der vergangenen Saison und Weihnachtsgeschenken für alle untermalt.

Preisverteilung compasscup 2016

Im Verlauf des Abends wurden die Wander- und Gutscheinepreise der verschiedenen Wertungen durch den Cupsponsor überreicht. An der 11. Austragung des Cupformats nahmen an den 8 Acts der Jahreswertung 16 Onyx-Yachten teil, was zu 89 Teilnehmerstarts führte. Die durchschnittliche Beteiligung lag bei 11 Yachten pro Start. Mit nur einen Punkt Vorsprung

gewann das hegibau-Team vom Regattapool Männedorf vor dem Team Silvia vom Regattaverein Brunnen und mit vier Punkten Vorsprung vor dem Team Burgerstein Vitamine des Yacht Club Rapperswil.

Compass-Gutscheine für jeden Teilnehmer

Der Cupsponsor Compass überraschte alle teilnehmenden Segelcrew's der

Rangliste compasscup 2016

Rang	Club	SUI Nr.	Sponsor	Punkte
1	SCMd	SUI 001	Hegibau	9
2	RVB	SUI 013	Silvia	10
3	YCR	SUI 002	Burgerstein Vitamine	13
4	SCMd	SUI 027	ISP Küchen	15
5	ZYC	SUI 011	Compass	16
6	SVT	SUI 028	Gaggenau	31
7	SCStä	SUI 007	Azzurra	32
8	ZSC	SUI 026	AdNovum	34
9	YCA	SUI 029	RUF	35
10	SVK	SUI 016	Wiki-Wiki	40
11	YCH	SUI 012	Inag	41
12	SCC	SUI 006	Bluonyx	42
13	SKM	SUI 004	red bad	43
14	RVB	SUI 010	Expersoft	44
15	ZSC	SUI 003	Toro Azul	48
16	TVSK	HUN 032	Peter-Pal	48



Saison, die Fotografen und die Akteure die im Hintergrund zum guten Gelingen des compasscup beitragen, mit einem grosszügigen Bargutschein von Compass Yachtzubehör zum Saisonabschluss. Über die ganze Saison 2016 wurden durch den Cupsponsor Compass Preisgelder im Gesamtwert von CHF 10'000.– verteilt.

Olympische Eindrücke aus Rio 2016
Ein weiterer Höhepunkt des Saisonabschlusses war die Präsentation des Olympiateilnehmers Yannick Brauchli in der 470er-Klasse. Er zeigte auf eindrückliche und zugleich emotionale Art und Weise, was es braucht, um überhaupt an eine Olympiade zu kommen und dann in Rio noch unter die ersten zehn zu segeln. Nach acht Jahren als Segelprofi und der Teilnahme an zwei

Olympiaden (London und Rio) versucht er nun in der «normalen Welt» auch eine Medaille zu holen.

Prominente Gäste
Neben den Sponsoren und Seglern haben noch einige Prominente aus der Seglerszene den Saisonabschluss bereichert. Da waren Sascha Osterwalder, Regattapäsident des Zürcher Yacht Club und Regattapäsident des Zürcher



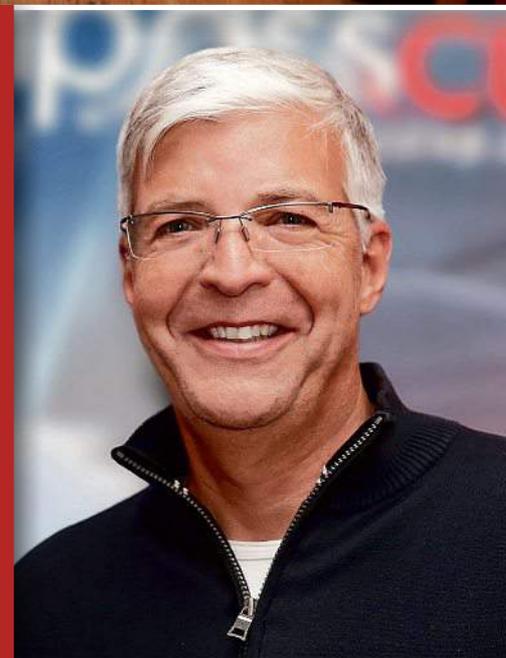


Segel Verbands, Michael Aeppli von Quant-Boats, Jürg Kellner, der seit 2014 Teamleader des SSTR5 ist, Marco Wölfi, der Redaktor bei unserem Mediapartner marina.ch, Pascal Wieders, Kapitän der «Panta Rhei», und Anna Steinmayer, Bootswerft Steinmayer.

Dank an die Cupträger

Im weiteren Verlauf des Abends kamen auch die Sponsoren auf das Podest. Patrick Stöckli verdankte nochmals das grosse Engagement aller Sponsoren des compasscup, ohne die der Cup nicht «fliegen» würde. In der Regattasaison 2016 kämpften sieben gespon-

serte Onyx-Yachten um den Jahressieg im compasscup. Die anwesenden Sponsoren nahmen neben dem persönlichen Dank der Segler und Veranstalter auch noch ein grosses Präsent der Saison mit nach Hause. Das beste Foto jeder gesponserten Onyx-Yacht der Saison 2016 wurde direkt auf ein Plexiglas in der Grösse von 1,6 m² gedruckt, um den Sponsoren die Faszination des Segelsports und dieses speziellen Cupformats bei jeder Betrachtung in Erinnerung zu rufen.



the art of
sail printing

sail&art

www.sail-art.de



„CRISCO“ Maxi 1150 pm



„Red Bull“ Extrem 40



„Fire Fly“ Maxi 1250qm



BT Open 60



Der beste Klimaschutz für Ihr Boot

Unsere Bootsdecken schützen ihr Boot und halten es jung. Es sieht deshalb länger gut aus und der Wiederverkaufswert bleibt hoch.

Freuen Sie sich an Ihrem Boot und geniessen Sie eine Ausfahrt auf dem See anstatt zu putzen. Sie und Ihr Boot sind es sich wert.

Aus dem Angebot:

- Vollpersenninge (ein oder mehrteilig)
- Baum- und Cockpitpersenninge
- Vorsegelpersenninge
- Winterblachen
- Sonnensegel
- Transportdecken und -hüllen

Wir beraten Sie gerne, rufen Sie uns an.

Shanthan Blachen GmbH, Bootsdeckensattlerei
Tränkebachstrasse 40, 8712 Stäfa a. Zürichsee
Telefon 044 920 55 75, Fax 044 790 45 59
Mobile 079 430 57 89
sshanthan@bluewin.ch, www.shanthan-bootsdecken.ch

Shanthan  Blachen

Kompetenter Service
für maximale Kundenzufriedenheit

Compass-Crew



Petra Baettig-Dehler
Inhaberin



Melanie Shaikh
Geschäftsleitung



Tina Jud
Buchhaltung



Thomas Buechi
Leitung Maritim-Shop



Stefan Schnider
Maritim-Shop Technik



Marlies Diethelm
Maritim-Shop Textil

Wartungsservice Rettungswesten

Wir bieten Ihnen einen schnellen, unkomplizierten, und zertifizierten Wartungsservice um die zuverlässige Funktion Ihrer automatischen Rettungsweste stets zu gewährleisten.



Unsere professionelle Wartung für Ihre Sicherheit!

Textilbestickungen

Unsere hauseigene Stickerei bietet Ihnen einen Komplettservice, wenn Sie etwas individuell und hochwertig besticken lassen möchten. Ob mit Schiffsnamen, Logos oder maritimen Motiven, wir besticken in verschiedenen Farben und Schrifttypen.



Nicklas Faubel
Auszubildender



Marina Kostic
Auszubildende



Andrea Kälin
Leitung Kundenbetreuung



Carmen Maurer
Kundenbetreuung

Weitere Dienstleistungen

- Wartung Rettungsinseln
- Bootsbeschriftungen
- Gravuren
- Funkgeräteprogrammierung
- Seekartenprogrammierung
- Matratzenanfertigung nach Mass
- Skipper Coaching
- Fahnen- und Flaggendruck
- Sonderbestellungen



Corinne Yasar
Kundenbetreuung



Barbara Pfister
Kundenbetreuung



Ursula Keller
Retourenabteilung



Nelly Merk
Retourenabteilung

Weitere Informationen unter: www.compass24.ch

Europas grösstes Versandhaus für Motorboot & Segelsport

compass[®]

Wir sind Wassersport!



Entdecken Sie unsere riesige Auswahl an Ausrüstung und maritimer Mode.

► **Katalog jetzt gratis anfordern unter**

055 451 20 50

► Die grosse Welt des Wassersports mit über **30.000 Artikeln online unter**

www.compass24.ch

Herzlich Willkommen im Maritim-Shop!

Unser **Maritim-Shop Altendorf** wird Sie begeistern!

Die ganze Compass-Welt des Wassersports auf über **400 m²**.

Kommen Sie vorbei, die Maritim-Shop-Crew freut sich auf Ihren Besuch!



Wir sind für Sie da!

Compass Yachtzubehör AG
Zürcherstrasse 22 / Seepark
8852 Altendorf

Telefon 055 451 20 50

Fax 055 451 20 51

info@compass24.ch

Riesige Auswahl unter
www.compass24.ch