

CLASSMAGAZINE **Onyx 2015** *Forever young*



06

Regattadaten
Ruf Cup

14

Interview

22

A-Rater Class

30

Teambuilding

Offizielles Organ
der Regattaserie:





Den guten Ruf ausgebaut.

Die Ruf Gruppe ist ein führendes Schweizer Unternehmen für Informationstechnologie. Das Unternehmen engagiert sich seit 1996 auf nationaler und internationaler Ebene im Segelsport.



Ruf Gruppe, Rütistrasse 13, 8952 Schlieren
www.ruf.ch, info@ruf.ch, Telefon +41 (0)44 733 81 11

RU

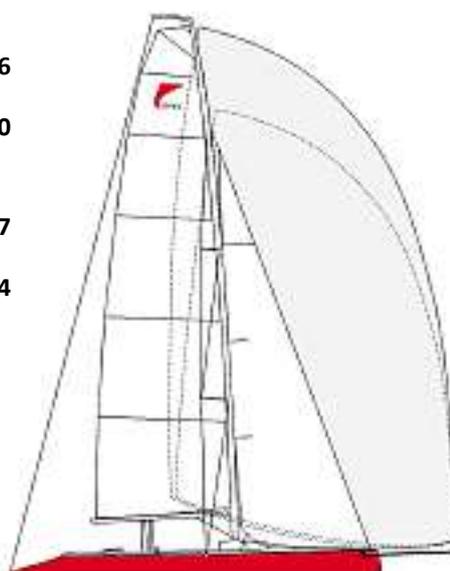
what's up

Das Onyx-Jahr 2015

2015 Onyx Magazin 1

Racing: Onyx-Klassenmeisterschaft 2015 (Vorschau)	09
Interview: Regatta-Nachwuchs aus dem SVT	14
Retro: Thames A-Rater Class reloaded	24
Racing: Teambuilding	32
Design: Frank Bethwaite	38
Handling: Bootskontrolle bei Wind	48
Design: Onyx Steven	52

Ruf Cup 2015	06
Urnersee Revierbereich	10
Ruf Cup: Segelclubs und Sponsoren 2015	47
Rules – Proper course	54



Tip: Richtig trailern	58
Bootsregister	62
Cup Winners 2014	64

Impressum Nr. 6/2015

Herausgeber: Onyx Sailing Event AG, 8712 Stäfa, www.onyx-yachting.ch

Texte, Redaktion: Jürg Kellner, Michael Aeppli, Thomas Cantz, Jan Giesbrecht

Konzept, Gestaltung und Realisation: Michael Aeppli, www.praesentationserfolg.ch

Fotos: Martin Tschupp, Anja Stöckli u. a.

Mitinitiant, Klassenvertretung IOA und Anzeigenverkauf: Patrick Stöckli

Produktion: FO-Zürisee, 8712 Stäfa, Auflage 3000 Ex.



Ein Engagement der Ruf Gruppe

Ruf Gruppe, Rütistrasse 13, 8952 Schlieren

editorial

«Forever young»



«Forever young» ist das Motto des Jahres 2015. Was im Frühling 06 mit einem neuen Boot, einer neuartigen Regattaserie und der Überwindung vieler Widerstände begann, darf 10 Jahre später eindeutig als Erfolg gewertet werden.

«Forever young» gilt speziell für die Onyx-Segler/innen, die Sponsoren und die Verantwortlichen in den Clubs. Ans Aufhören denkt niemand. Ob das Boot jung hält oder jugendlich föhlende Segler das Boot, ist nicht auszumachen. Hauptsache, der Trend hält an. Aber auch biologisch ist eine Erneuerung festzustellen: Charmanter, zielstrebigere Nachwuchs aus dem «Stall» der Segler-Vereinigung Thalwil (SVT) wird ab Seite 14 porträtiert.

Viele Erfindungen aus dem Segelsport vergangener Tage leben heute fort oder wieder auf und stützen das Prädikat «forever young» eigentlich für alles, was schwimmt, einen Mast und Segel hat. Der negativ geformte Steven, wie ihn die Onyx stolz vorzeigt, ist ein gutes Beispiel. Bei der Entstehung der Onyx wurde dieses fast vergessene Thema wieder aufgenommen. Der dynamische Steven verleiht dem Boot Charakter und Charisma und galt als Alleinstellungsmerkmal. Wer das Merkmal neuerdings wo integriert, beschreibt Thomas Cantz in diesem Heft.

«Forever young» gilt auch für Frank Bethwaite. Der Vater des «Hochleistungssegelns» blieb geistig sein Leben lang jung und er wusste dank seinen aussergewöhnlichen Testanordnungen und Erkenntnissen meist früher als andere, wie mehr Leistung erzeugt werden kann. Wir erweisen dem neulich Verstorbenen ab Seite 38 die Ehre. Auch dass die Briten den Kontinentaleuropäern punkto Seefahrt meist mehr als eine Bootslänge voraus waren, erfahren Sie in diesem Heft am Beispiel der Geschichte der A-Rater Class. Sie strebt auf Englands Flüssen ein Revival an und es ist unschwer zu erkennen, dass ein paar A-Rater-Gene auch in der Onyx stecken.

Was ist eine Jubiläumssaison ohne Höhepunkt? Wenn man einen Onyx-Act 2015 nicht verpassen darf, dann die Klassenmeisterschaft in Brunnen! Sie wird Mitte August im Rahmen der WINDWEEK gestartet.

Die Week ist ein Wassersportanlass, der heuer das zweite Mal über die attraktive Bühne des Urnersees geht. Sie wird 2015 professionell vermarktet – und es wird viel geboten: eine WM, solide Landinfrastruktur, Zuschauerboote, ein Pressebüro etc. Diese ganze «Aufregung» wird den Puls der Teilnehmer im Feld der Onyx-Klassenmeisterschaft beschleunigen. Dem Klassen-Image ist das bestimmt nicht abträglich. Für die Klasse, die involvierten Sponsoren und Clubs, für Eigner und Crewmitglieder sowie deren Angehörige sind das Gründe genug, das 10-Jahr-Jubiläum während der kommenden Saison gebührend zu feiern. Sie werden diesbezüglich noch von uns hören.

Euer Klassenpräsident
Markus Andermatt





Konzentration Arbeiten und Wohnen vereint an einem Ort – USM Möbelbausysteme ermöglichen den kreativen Umgang mit Raum.



modern seit 1931.

wohnbedarf wb ag | Talstrasse 11-15 | 8001 Zürich
Tel 044 215 95 95 | www.wohnbedarf.ch

USM
Möbelbausysteme



ONYX
SUI
001
100
102
100

Blickpunkt Lebensraum

blickpunkt-lebensraum.ch

ZH 1937

blickpunkt-lebensraum.ch

ZH

Räume, DIE DAS LEBEN SCHREIBT.

BLICKPUNKT LEBENSRAUM GESTALTET
URBANE RÄUME: ALS UMFASSENDE DIENSTLEISTER
FÜHREN WIR DIE ANALYSE, ENTWICKLUNG,
PLANUNG, VERMARKTUNG UND VERWIRKLICHUNG
KOMPLEXER IMMOBILIENPROJEKTE DURCH.

WWW.BLICKPUNKT-LEBENSRAUM.CH

● **Blickpunkt Lebensraum**

Ruf Cup 2015 – breitere Abstützung, mehr

International Onyx Association

Club-Teams

BENEFITS FÜR TEAMS

- Meisterschaft der Segelclubs
- Alle Teams starten unter einem Clubstander
- Clubteams haben die Freiheit, clubfremde Teammitglieder einzusetzen
- Freigabe der Materialwahl unter Berücksichtigung der Klassenregeln
- Leistungstransparenz dank EINER Rangliste
- Preisgelder für die ersten drei Teams in allen Acts
- Gleiche Startgeldsumme für alle Teilnehmer
- Segeln auf Hightech-Yachten wird für mehr Segelsportler möglich
- Plattform für Juniorenförderung
- Dank Sponsorenbeteiligung stehen Clubboote übers ganze Jahr zur Verfügung
- Finanzieller und zeitlicher Aufwand für Clubs halten sich weiterhin in überschaubarem Rahmen
- Beteiligungsentwicklung wird positiv beeinflusst
- Überregionale Entwicklung wird begünstigt

REGATTA - PRO

Act 1:	25./26.04. Zürcher Frühlingspreis, Zürich
Act 2:	02./03.05. Sportbootregatta, Horgen
Act 3:	23.–25.05. Pfingst-Regatta, Zürich + Rap
Act 4:	27./28.06. Sportboote Regatta, Thun
Act 5:	14.–16.08. Windweek, Brunnen (Klassen
Act 6:	22./23.08. Bächau-Cup, Bächau
Act 7:	26./27.09. Herbstpreis, Zürich
Act 8:	17./18.10. Ticino, Ascona

Steigerung der Wettbewerbsattraktivität

- Breitere Leistungsspitze
- Freigabe der Materialwahl auch für Clubs
- Freie Wahl der Mannschaften
- Verstärkte nationale Abdeckung
- Mehr Impulse von aussen durch klassenfremde Gastcrews auf hohem Niveau

Anreiz zur Leistung

- Eine Wertungsliste führt zur Leistungssteigerung
- Die ersten drei Boote gewinnen substanzielle Preisgelder unabhängig vom Status (Club- oder Privat)
- Man segelt neu direkt gegen die besten Teams (Lerneffekt; im Erfolgsfall wird die eigene

Wettbewerb, mehr Attraktivität

Sailing
t AG

Sponsoren

GRAMM 2015

h

pperswil

nmeisterschaft)

BENEFITS FÜR SPONSOREN

- Segeln als Symbol für die Unternehmensführung und als Mittel zur Persönlichkeitsentwicklung (intern) nutzen
- Segelsport als attraktiver Rahmen zur Pflege von Geschäftskontakten
- Teambildung nutzen, unter Einbezug des «eigenen» Segelclubs
- Die Acts bieten eine attraktive Zuschauerplattform für Geschäftspartner/Mitarbeiter/Gäste/Familie etc.
- Segelerlebnis für Kunden und Mitarbeiter auf rassigen Hightech-Booten (Innovationsaspekt) bieten
- Areale der Segelclubs am See für Events nutzen (Kundenkontakte in lockerer Umgebung, Spass, Produktschulung usw.)
- Ruf Cup geht in die neunte Saison: Das signalisiert Kontinuität und wachsende Breitenwirkung
- Konstante Logo-Visibilität bietet Investitionssicherheit
- Visibilität in Form von Fotos kann in Unternehmenskommunikation einbezogen werden

ansparenz

zielle Geldpreise
(atboot)

Crews/Gastcrews der Onyx-Klasse
(e sportliche Leistung aufgewertet)

Förderung der Bedeutung

- Aufwertung der sportlichen Bedeutung und des Niveaus der Klasse
- Klasse wird attraktiver für sportlich ambitionierte Crews, in deren Windschatten Zuwachs erwartet werden darf
- Eine moderate Professionalisierung wertet den Cup insgesamt substanzial auf
- Breitenwirkung nimmt für Sponsoren (ohne die dieses Format nicht möglich wäre) zu
- Chancen der Onyx-Klasse steigen damit, sich zu einer Klasse mit nationaler Bedeutung zu entwickeln

FRISCHER WIND

WERBUNG IST NICHTS ANDERES ALS EINE TÄGLICHE REGATTA: ES GILT, MÖGLICHST EFFIZIENT AUF DAS ZIEL ZUZUSTEUERN, MIT KREATIVEN IDEEN ANDERE ZU ÜBERHOLEN UND DABEI IMMER AUF UNVORHERGESEHENES VORBEREITET ZU SEIN. WILLKOMMEN AN BORD. WIR WÜRDEN UNS FREUEN, GEMEINSAM MIT IHNEN AM WIND ZU SEIN.

WWW.WALDERWERBER.CH



walder,werber

walder,werber werbeagentur ag, brunnenstrasse 1, 8610 uster

RACING

Onyx-Klassenmeisterschaft 2015 an der WINDWEEK Brunnen

Von Jürg Kellner

Nach dem Grossefolg der ersten WINDWEEK im vergangenen Jahr findet der Wassersport-Grossanlass auch 2015 statt. Dies beschloss die Generalversammlung des Vereins WINDWEEK in Brunnen. Im Mittelpunkt der diesjährigen Durchführung steht die Weltmeisterschaft der Tempest-Klasse. Die Onyx-Klassenmeisterschaft wird im Rahmen der WINDWEEK vom 14. bis 16. August ausgetragen.

Die in den beiden letzten Augustwochen stattfindende WINDWEEK verbindet nationale und internationale Segelregatten auf dem Vierwaldstättersee vor Brunnen mit einem attraktiven Begleit- und Unterhaltungsprogramm auf dem Land. Diese Kombination stiess bereits bei der ersten Durchführung im vergangenen Jahr, sowohl bei den Teilnehmenden wie auch beim Publikum, auf Begeisterung. Die Generalversammlung des Vereins WINDWEEK beschloss deshalb einstimmig, die Veranstaltung auch im Jahr 2015 wieder durchzuführen und weiter auszubauen.

So soll sich die WINDWEEK neben der Organisation von Segelregatten auf höchstem Niveau auch zu einem Kompetenzzentrum für andere Wassersportarten wie Kite- und Windsurfing, Wasserski, Wakeboarding, Wasserball, Kajakpolo usw. entwickeln.

Dank ihrer Ausstrahlung weit über die Wassersportszene hinaus trägt die WINDWEEK massgeblich dazu bei, den Tourismus in der Zentralschweiz, insbesondere auch in Brunnen und Umgebung zu fördern.

WINDWEEK 2015

Die WINDWEEK 2015 findet vom 14. bis 28. August statt. Den seglerischen Höhepunkt bildet – neben regionalen Junioren-Jahresmeisterschaften und dem Zieleinlauf der 50-Meilen-Trophy – die diesjährige Weltmeisterschaft der Tempest-Klasse auf dem Urnersee und im Gersauer Becken. Als weiterer Höhepunkt findet vom 14. bis 16. August die Onyx-Klassenmeisterschaft auf dem Urnersee – dem Spot mit der besten Windstatistik – statt. Ein idealer Ort, um sich mit den attraktiven Sportbooten auf dem Wasser zu zeigen oder mit den Logos auf den Segeln die nötige Aufmerksamkeit zu generieren. Der Ruf Cup sorgt damit weiterhin für Spannung und verspricht eine rege Beteiligung in einer besonderen Atmosphäre. Die Begleit- und Festaktivitäten zu Lande fokussieren sich auf das Wochenende vom 21. bis 23. August 2015.

Thomas Aeschmann neuer Präsident

Mit Bedauern nahm die Generalversammlung Kenntnis von der Demission des bisherigen Präsidenten Gregor Zurfluh. Zu ihrem neuen Präsidenten wählte die Versammlung

einstimmig Thomas Aeschmann. Neben diesem Amt obliegt Aeschmann auch in Zukunft die Geschäftsführung des Vereins. Als neues Mitglied wurde Michael Burkart, Tourismusfachmann, in den Vorstand gewählt. Weiterhin zur Verfügung stellen sich die bisherigen Mitglieder René Baggenstoos als Vizepräsident, Alfred Fetscherin als Kommunikationsverantwortlicher, Peter Meier als Vertreter von Swiss Sailing und Fabienne Vollenweider als Vertreterin von Brunnen Tourismus.

Detailprogramm und Ausschreibung
Weitere Informationen werden in den kommenden Wochen aufgeschaltet unter:

www.windweek.ch

www.onyx-yachting.ch



ARENA

Urnersee – der Spot mit der besten Windstatistik der Schweiz

**Onyx-Klassenmeisterschaft
auf dem Urnersee**
14. bis 16. August 2015
organisiert durch den RVB

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

Der Grund dafür ist, dass hier zwei sehr häufige Windsysteme auftreten. Einerseits der Südföhn (Schlechtwetter im Süden) mit Stärken von bis zu 10 bf und andererseits eine zuverlässige Thermik aus NW, die an bestimmten Stellen (Gruonbach bei Flüelen) Böen bis zu 6 bf erreichen kann.

Der Föhn ist am Urnersee sehr, sehr böig und nur etwas für die Windsurfer. Anders die Thermik! Sie ist auf der Höhe Sisikon recht konstant und als «Regattawind» geeignet. Die Thermik nimmt ihren Dienst gegen Mittag nördlich von Sisikon auf und steht bis ca. 16 Uhr – nimmt ab, wird böig und dreht (pendelt). Die Zonen mit den jeweils stärksten Windfeldern wandern mit dem Tagesgang gegen Süden bis hinab zum Gruonbach (Dorfeingang Flüelen). Windspitzen werden hier um 17 Uhr erreicht. Blasen kann es hier bis 20 Uhr.

Tendenziell verstärkt sich der Wind während seiner «Wanderung» nach Süden und wird böiger. Während man oben beim «Kreuz» in Sisikon selten mehr als 15 kn misst, können es in Böen oberhalb von Gruonbach schon mal 25 kn sein.

Infrastruktur:

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



Thermik bei Hochdruckwetter

Hochdruckwetter, trockene Luft und minimale Gewitterneigung fördern die Entstehung der Thermik. Bisen-tendenz wirkt unterstützend.

Bedingungen für Südföhn

Föhn entsteht zumeist als Folge eines Mittelmeertiefs, welches feuchte Luft an die Alpen transportiert. Diese wird hochgedrückt und fällt nördlich des Hauptalpenkamms in die Täler. Das Urnertal verläuft in Nord-Süd-Richtung. Der Fallwind wird kanalisiert und beschleunigt. Für Segler ist der Wind ungeeignet bis gefährlich. Regatten werden nicht gestartet.

Andere Winde

Winde wie Föhnbise, Bise und NW-Wind sind eher seltener. Föhnbise ist eine Art Walze, die aus Norden weht und den Südföhn ankündigt. Je stärker sie weht, desto stärker wird der Föhn durchbrechen. Beim «Kreuz» kann es teilweise noch Föhnbise haben, wobei südlich von Sisikon schon der Südföhn mit 7 bf bläst. NW-Wind ist meist mit schlechtem Wetter verbunden und kann nur schlecht vorausgesagt werden.

Lage der Regattabahn:

An Regatten wird im mittleren Bereich des Sees gesegelt (innerhalb der gestrichelten Linien).

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

Landenberger

ONE DESIGN

www.landenberger-sailing.com



OWUPS...



interview

Onyx-Regatta-Pool SVT trumpft mit Seglerin auf

Mit Mareike Schuster sprach Jürg Kellner

Mareike Schuster hat auf dem 420er erste Segelerfahrungen gesammelt. Als Mitglied der Seglervereinigung Thalwil (SVT) profitiert sie von regelmässigen Trainings und zur Verfügung gestellten Booten. Während ihrer Studienzeit in Freiburg (CH) wurde sie vom etwas näher gelegenen Thunersee Yachtclub (TYC) herzlich aufgenommen und im 470er-Regattasegeln gefördert. Seit ihrer «Rückkehr» nach Zürich ist Mareike aktives Mitglied im Onyx-Pool des SVT und hat besonders Spass an der Zusammenarbeit in grösseren Teams.

Mareike, wie kamst du zum Onyx-Pool Thalwil?

Nachdem ich 2012 meinen 470er, unter «Frähdachs» bekannt, verkauft habe, entschied ich mich, mit dem Regattasegeln aufzuhören. Ich genoss die regattafreien Wochenenden und war viel mit meinem Mountainbike oder meiner Windsurfausrüstung unterwegs. Als ich im Februar 2014 ein Mail des SVT-Clubpräsidenten Sven Heusser mit einer Anfrage für das Onyx-Projekt erhielt, wurde mir bewusst, dass mich der Regattasport noch nicht losgelassen hatte. Ich bereue es bis heute nicht, dass ich ihm spontan zusagte.



Kurzer Lebenslauf von Mareike Schuster

Mareike Schuster (26), wohnhaft in Zürich, ist ausgebildete Primarlehrerin und macht zurzeit zusätzlich den Master «Deutsch als Zweit- und Fremdsprache» in Freiburg. Seit 2005 ist sie Mitglied in der SVT. Zum Segelsport kam sie mit 15 Jahren. Rangmässig erreichte sie die besten Platzierungen in der 470er-Klasse mit 1. Rängen an Punkte-meisterschaftsregatten. Neben dem Segelsport auf Einrumpfbooten ist Mareike begeisterte Windsurferin und Mountainbikerin.

Wie verlief die erste Saison für die Thalwiler Crew auf der Onyx?

Unsere erste Saison verlief den Umständen entsprechend sehr positiv. Da unser Projekt ziemlich knapp vor Saisonstart begann, fehlte uns die Vorbereitungszeit, um beispielsweise Crew-Zusammensetzungen und regelmässige Trainings zu planen oder Bootsarbeiten zu vollziehen. Aber Dank vielen engagierten Pool-Mitgliedern klappte alles erstaunlich gut. Wir waren an jeder Regatta motiviert am Start und gingen jeweils nach den Regatta-Läufen zufrieden und erschöpft von Bord.

Was war dein Highlight in seglerischer Hinsicht im vergangenen Jahr?

Zu den Highlights 2014 zählten die Starkwindregatten. Hier zeigte sich die Onyx von ihrer wilden Seite. Es ist ein supertolles Gefühl, die Kraft von Wasser und Wind zu spüren und über den See zu gleiten! Ausserdem fand ich es sehr interessant, die Manöver in diversen Varianten und Windstärken auszuprobieren. So weit bis wir endlich eine sichere Abfolge im 4er-Team fanden, damit der Gennaker nicht jedes Mal im Wasser landet. Dies braucht Zeit und Nerven sämtlicher Pool-Mitglieder. Aber es hat sich gelohnt und in der neuen Saison können wir daran weiterfeilen und es perfektionieren.

Als Steuerfrau auf dem 420er und 470er war es für mich eine neue Erfahrung, auch andere Positionen

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



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



A woman in a blue bikini is shown from the waist up, standing in the ocean. She is splashing water, and a large, dynamic splash of water is captured in mid-air, arching over her head. The background is a clear blue sky with a bright sun, creating a lens flare effect. The overall mood is fresh, energetic, and summery.

Tut gut.

Burgerstein Vitamine

www.burgerstein.ch

als an der Pinne kennenzulernen. Sehr gut gefällt mir der zweite Platz von hinten, welcher für den Traveler, das Achterstag, den Tack und die Taktik zuständig ist. Mir gefällt das genaue Beobachten des Windes und der anderen Boote. Unglaublich, was man alles sieht, wenn man sich die Zeit nimmt!

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

Die Idee des Ruf Cup gefällt mir sehr gut. Es macht Spass, in einer Einheitsklasse zu regattieren und sich mit gleichen Booten zu messen. Die Boote

Die SVT ist das Gefäss für einige bekannte Zürichseeseglerinnen. Wäre die Zeit nicht reif genug für eine reine Damen-Crew?

Das stimmt! In der SVT sind wirklich einige Damen aktiv in der Segelszene unterwegs. Vor allem segeln diese auf dem 420er (Aurelia und Seraina Fischer, Moira Hegi) und 470er (Mara Bezel, Fiona Müdespacher, Giulia Corbelli, Norah Trüeb). Aber auch im Onyx-Pool sind Kathrin Schriber, Claudia Wieland und Brigitte Fischer motiviert dabei. Wenn man alle zusammenzählen würde, könnte man gut zwei Onyx-Boote besetzen. Aber gut Ding will bekanntlich Weile haben. Wir sind gespannt, was sich daraus entwickelt.



Früher bestanden meine Höhe- und Tiefpunkte aus Resultaten (Podestplätzen, Laufsiege usw.). Ehrgeiz, Zielstrebigkeit und Perfektionismus kennzeichnen meine Persönlichkeit. Inzwischen bin ich etwas älter und reifer geworden. Ich habe gelernt, dass es nicht nur um Sieg und Niederlage geht. Sondern dass noch viele weitere Faktoren zählen in dieser schönen Sportart.

mit den Sponsoren-Logos sind ein echter Blickfang. Auch für Nichtsegler. Das Pool-Konzept mit den Club-Booten ermöglicht einerseits Seglern ohne Boot, am Regattageschehen teilzunehmen, und andererseits neue Kontakte in der Seglerszene zu knüpfen. Trotz dieser offenen Regattaszene ist das Teilnehmerfeld immer hochkarätig besetzt und der Kampf um die Podestplätze beginnt an jedem Regattawochenende von neuem.



interview

Onyx-Regatta-Pool SVT trumpsft mit Seglerin auf

Was bedeutet dir mehr: berufliche oder seglerische Herausforderungen?

Ich schätze sowohl die beruflichen wie auch die seglerischen Herausforderungen. Im Moment widme ich mich gerade einer neuen beruflichen Herausforderung, die sehr viel Zeit und Energie beansprucht. Der Sport bietet mir aber die Möglichkeit, mich auszuleben, mich draussen zu bewegen, die Natur zu erleben und diese Erlebnisse mit spannenden Menschen zu teilen. Diesen Ausgleich brauche ich, ansonsten beginnt das Kribbeln am Arbeitsplatz und früher oder später zieht es mich wieder hinaus aufs Wasser.

Welches Ziel hat sich die SVT für den Ruf Cup 2015 gesetzt?

Unsere Hauptziele im Vorfeld der Saison sind sicherlich eine frühzeitigere Planung und Organisation der Regatten sowie die Erledigung der anstehenden Bootsarbeiten. Im letzten Jahr wussten wir zum Teil eine Woche vor der Regatta noch nicht, wer am Start sein wird. Der Transport und die Anreise wurden oft auf den letzten Drücker organisiert. Das hatte zur Folge, dass immer eine neue Crew auf dem Boot segelte und vorher kaum oder gar nicht trainiert wurde. Um Nachtschichten beispielsweise mit Spleissarbeiten für das Verjüngen

des Fockfalls zu vermeiden, haben wir die ersten drei Wochenenden im März für Überholungsarbeiten freigehalten. So bringen wir unser liebes «Bötchen» («Gaggenau») in Schwung und profitieren von einem «kostenlosen» Onyx-Pool-Teambuilding. Mit dem siebten Schlussrang im Gesamtklassament aller Clubs in der Saison 2014 sind wir fürs Erste ganz zufrieden. Aber es besteht in der SVT noch beträchtliches Steigerungspotenzial. Aus diesem Grund werden wir im Jahr 2015 fixe Teams bilden. Diese wissen schon Anfang Jahr, an welchen Regatten sie teilnehmen werden. Damit haben sie die Möglichkeit, regelmässig zusammen zu trainieren. Mehr verrate ich nicht ... Mein persönliches Motto: «Spass, Zusammenarbeit/-halt und Kampf nach Vorne!»







Tut gut.



SM

elbausysteme

ohnbedarf

modern seit 1931.



Burgess

ZH 0472

Wohlfahrt

europ'sails
L'air et la manière



**Leistungsfähig dank breitem
Einsatzbereich und einfachem
Trimm**



Ihre Wahl für Einheitsklassen

Genf - Linken Ufer
Route de Thonon, 152C
CH - 1222 Vésenaz
Tél: +41(0)22 772 07 30

www.europsails.ch

Genf - Rechten Ufer
Chemin Champ-Prévost 22
CH - 1214 Vernier
Tél: +41(0)22 785 67 73

Europ'Sails s'engage à
recycler vos voiles usagées



forever young

Die Onyx-Klasse hat sich seit ihrer Gründung 2007 zu einer sehr aktiven und überaus attraktiven Klasse entwickelt. Im direkten Vergleich mit Seglern anderer Klassen auf den Schweizer Seen sind Onyx-Segler eher sportlich orientiert.

Bisher sind die Regionen Zürich- und Vierwaldstättersee das Zentrum der Onyx-Aktivitäten. Eine weitere langsame, aber stetige Verbreitung zeichnet sich ab. Je nachdem, aus welcher Klasse zur Onyx gewechselt wird, hängen in sportlicher Hinsicht die Medaillen für Neueinsteiger

relativ hoch. Für viele, die mit dem Boot liebäugeln, mag dies eine gewisse «Schwellenangst» erzeugen. Diese ist jedoch überflüssig. Neuzugänger/innen werden gerne in die Geheimnisse des Bootes eingewiesen. Mit diversen Siegen (Bol d'Or, Centomiglia u. a.) in offenen Klassen hat die



Onyx auch schweizweit auf sich aufmerksam gemacht.
Die 10 Jahre, die seit den Anfängen wie im Flug vergangen sind, hat die Klasse und die Segelteams zusammengeschweisst. Der unkomplizierte Umgang im Klassenverband wird als klares Plus gesehen.

retro

Back to the future – Thames A-Rater Class reloaded

Von Michael Aeppli

Die Boote der englischen A-Rater Class sind hoch spezialisierte Leichtwind-Renner für flaches Wasser. Eine Onyx³ sozusagen. Sie segeln ausschliesslich auf Flüssen – am liebsten auf der Themse – und das schon sehr lange.

Der Artikel handelt von Jamie Stewart, der auf der Basis der historischen Substanz und in Absprache mit der Klassenorganisation eine Art Doktorarbeit über die A-Rater erstellt hat. Wesentliche Teile dieser Arbeit waren der Geschichte der Boote gewidmet. Auf dieser Wissensbasis erarbeitete Stewart in einem zweiten Schritt und in Zusammenarbeit mit einem professionellen Designer einen neuen A-Rater, der technisch den Klassenbestimmungen entspricht und im Wesen einen echten A-Rater darstellt.

Das neue Boot ist streng genommen dennoch nicht klassenkonform, weil bei den A-Ratern das Gesetz gilt, dass zugelassene Boote entweder restaurierte Original sind oder genaue Kopien eines bestehenden oder ehemals existierenden A-Raters. Ein bisschen wie bei den J-Yachten übrigens.

Eine Renaissance der A-Rater

Diese eherne Regel wurde aber aufgeweicht, sodass es fortan möglich ist, neue Rumpfformen zu entwickeln indem sozusagen sanft renoviert wird. Eine Deklassierung bestehender Boote soll damit verhindert werden.

Den Ausschlag, dieser Öffnung zuzustimmen, gab die Erkenntnis, dass solche Aktivitäten neues Interesse an der Klasse wecken und neue Segler in die Clubs an der Themse locken wird. Alle Beteiligten sahen das offenbar als Fortschritt und stimmten der neuen Strategie zu. Die Zustimmung war mit der Auflage verbunden, dass das neue Boot nach der Fertigstellung an den wichtigen Rennen der Klasse teilzunehmen hat, um der Öffentlichkeit zu signalisieren, dass «etwas läuft». Der wichtigste Anlass der Saison auf der Themse ist «The Queen's Cup» – wie könnte es anders sein.

Ziel des Projekts

- Unter Berücksichtigung der Geschichte und des Erbes der Klasse soll ein neues Boot entwickelt werden, in das heutiges Wissen einfließt, und bei dem moderne Materialien und Baumethoden angewendet werden sollen.
- Am Ende soll ein «echter» A-Rater auf dem neuesten Stand der Technik entstehen.
- Das neue Boot muss auch optisch von Seglern wie von Interessierten leicht und eindeutig als A-Rater zu identifizieren sein.

Die Geschichte der A-Rater Class

Bis in die 1860er-Jahre wurde auf der Themse kurz vor London ausschliesslich Wassersport in Ruderbooten betrieben. 1870 erfolgte die Gründung des Thames Sailing Club in Surbiton, einer Art Vorort in Londons Westen. Der Segelclub – heute der zweitälteste in Britannien – ging aus einem alten Ruderclub hervor. Die verschiedenen Clubs entlang der Themse veranstalteten in den Sommermonaten in der Folge viele Einladungsrennen, an denen eine bunte Flotte verschiedenster Segelboote teilnahm.

Ab 1888 wurde es «sportiv»

Waren die Veranstaltungen bis dahin eher ungezwungen und mehr auf soziale Kontakte und Vergnügen ausgerichtet, wurde im Sommer 1888 eine Segelboot-Vereinigung gegründet, mit der Absicht, den bisherigen Regatten einen ernsthafteren sportlichen Rahmen zu geben. Entsprechend wurde in Anlehnung an bereits bestehende Ratingsysteme eine Formel für die Fluss-Rennboote entwickelt.

Die «Rater-Formel»

Die Formel stellte, vereinfacht gesagt, die Wasserlinienlänge in ein Verhältnis zur Segelfläche:

$$\frac{\text{LWL (in Fuss)} \times \text{SF (in Fuss}^2\text{)}}{6'000} = \text{Rennwert}$$



«Scamp», der neu entwickelte und gebaute A-Rater bei reviertypischen Bedingungen an der Kreuz. Auffallend ist der maximal gestreckte Segelplan, der eher an ein Modellboot erinnert als an eine Full-Scale Yacht.

retro

Back to the future – Thames A-Rater Class reloaded

Es wurde entschieden, zukünftig in drei Klassen zu segeln:

- **A-Rater class** mit einem Rennwert zwischen 0,8 und 1,0
- **B-Rater class** mit einem Rennwert zwischen 0,4 und 0,75
- **Gig class** mit einem Rennwert kleiner/gleich 0,35

Aufschwung der A-Rater ab 1893

Queen Victoria stiftete einen Preis für die A-Rater-Klasse – den «Queens Cup» – der anlässlich der Bourne End Week organisiert vom Upper Thames Sailing Club jeweils Ende Juni ausgesetzt wurde.

Die A-Rater standen damit sportlich gesehen im Rampenlicht, und dieser Wettbewerb war attraktiv genug für viele Designer, neue A-Rater zu zeichnen, mit dem Ziel, den begehrten Cup zu gewinnen.

In den Jahren bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs entstand eine grössere Zahl neuer Boote, die sich allerdings vor allem im Unterwasserbereich ähnlich waren. Während des Kriegs kam jede Aktivität auf und neben dem Wasser zum Erliegen. 1922 wurde von J. M. Soper ein neuer A-Rater gezeichnet – mit deutlich neuen Akzenten in der Rumpfung. Die hohen Erwartungen konnte dieses Boot trotz vieler Experimente im Bereich Rigg und Flossen nie erfüllen.

Alle Boote fuhren nun identische moderne Riggs und Gewinnen wurde immer schwerer.

Das führte dazu, dass man anfang, die Vermessungsregeln zu «täuschen».



Die Methode hiess «Stringing up», was nichts anderes bedeutete, als die Rümpfe aufzubiegen, um eine kürzere Wasserlinie und damit ein günstigeres Rating zu erhalten. «Kingfisher» wurde dank dieser Methode besonders erfolgreich.



Eine frühe Form der A-Rater

Der 2. Weltkrieg hinterlässt Spuren

Auch dieser Krieg legte den Sport lahm. Die Boote verkamen, weil man sich während der schweren Zeit nicht auch noch darum kümmern mochte, und auch nach dem Krieg hatte man noch eine Weile andere, dringendere Sorgen, und die ehemalige Begeiste-

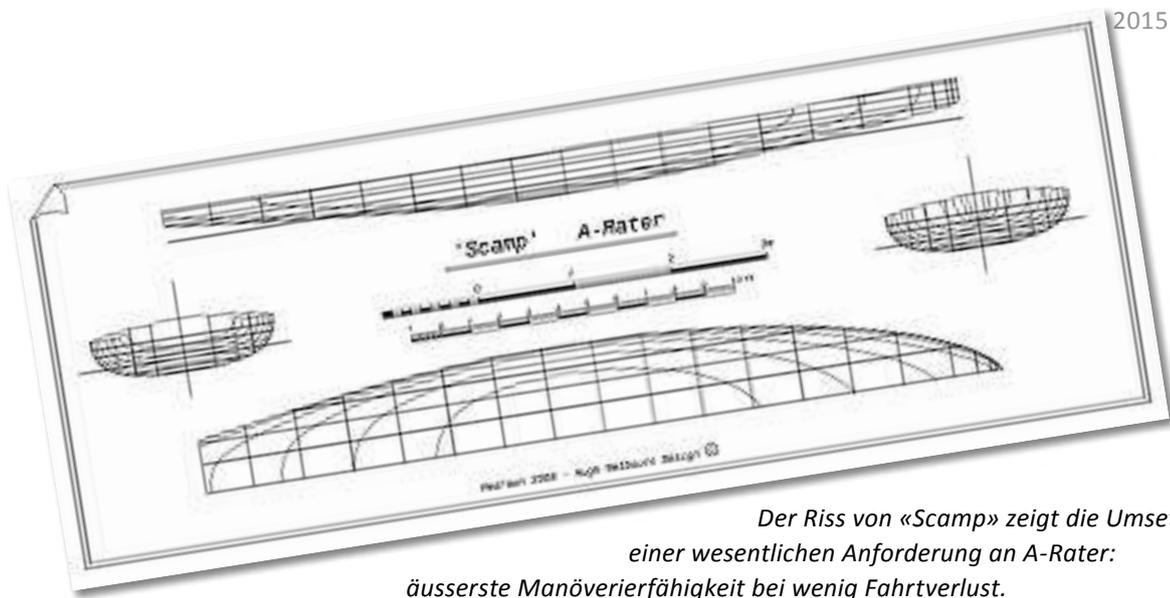
rung kam nur langsam zurück. Förderer und Bootsbesitzer waren auch lange nicht mehr so wohlhabend wie vor dem Krieg.

Die Nachkriegszeit

Die Technologie des 20. Jahrhunderts mit neuen Klebstoffen, Polyester und Glasfaser, den synthetischen Textilien für die Segel brachte die Rettung für viele der Yachten. Sie wurden überlaminiert oder es wurden Formen klassischer Rümpfe abgenommen (1978–79) und in Kunststoff neu gebaut. Die Boote erhielten Alu-Riggs und Dacronsegel. Die Zahl einsatzfähiger Yachten erholte sich wieder.



So deutlich gestreckte Segelpäne fand man in dieser Zeit, in der das Bild entstand, wohl nur bei den A-Ratern.



Der Riss von «Scamp» zeigt die Umsetzung einer wesentlichen Anforderung an A-Rater: äusserste Manövrierfähigkeit bei wenig Fahrtverlust.



«Scamp» auf einem schnellen Halbwindkurs. Was auffällt, ist die weit nach vorn gerückte Position des Mastes.



Dieses Bild von «Scamp» erinnert ein bisschen an die 20 m²-Rennjollen der Vorkriegszeit.



**IHR SPEZIALIST
FÜR BOOTSZUBEHÖR
SEIT 45 JAHREN**



Yachting Systems AG
Alfred-Escher-Strasse 38, 8002 Zürich
Gratis Parkplätze vor dem Haus

Tel. +41 44 202 80 44, info@yachting-systems.ch
www.yachting-systems.ch





Die Neuzeit

Die Geschichte findet im 21. Jahrhundert ihre Fortführung mit dem eingangs beschriebenen Projekt. Das Carbon-Zeitalter macht auch vor den A-Ratern nicht halt. Die Top-Boote tragen heute Carbon-Masten und -Bäume. Wo erlaubt, sind auch weitere Teile in diesem Material gefertigt.

Boote für geschützte Gewässer mit wenig Wind

Die Boote sind ausgelegt, um auf Flüssen wie der Themse westlich von London zu segeln. Das Wasser ist flach – viel Freibord ist nicht notwendig und der Wind selten sehr stark, da meist auf beiden Flussufern hohe Bäume für Abdeckung und sehr vari-



Ein Feld-A-Rater nach dem Start. Hier ist leicht zu erkennen, wieso die Klasse derart hohe, gestreckte Rigs fährt. Überall lauert Abdeckung durch hohe Bäume.



Die A-Rater fahren heutzutage ohne Ballast – eigentlich sind sie Jollen. Kentern ist bei der aktuellen Masthöhe leicht möglich.

able und verwirbelte Luftströmung sorgen. Die Kombination von beengten Platzverhältnissen und schralenden Winden führten zu einer Bootsförmigkeit, die sich durch Beweglichkeit für schnelle Manöver auszeichnet. Dank ihrer «flunderflachen» Form drehen A-Rater wie auf dem Teller.

Scamp als richtungweisendes Design

Das Ratingsystem hat zwei Typen von Booten hervorgebracht:

1. Kurze WL, breit, Segelfläche gross
 2. Längere WL, schmal, Segelfläche klein
- Die heute schnellere Variante ist die zweite. Scamp folgt im Design dieser und weist folgende Spezifikationen aus:

Scamp

LÜA	8,28 m
LWL	5,3 m
Tiefgang Rumpf	0,153 m
Max. Breite	1,9 m
Breite WL	1,65 m
Verdrängung	535 kg
Mast max.	13,1 m
Max. SF	32,6 m ²

www.thamessailingclub.co.uk

www.utsc.org.uk



**DAS BESTE PROJEKT IST WERTLOS,
WENN ES NICHT FERTIG WIRD.**

KENNEN SIE DAS? MAN VERSPRICHT IHNEN EINE GROSSARTIGE SOFTWARE-LÖSUNG UND AM SCHLUSS BLEIBT NICHTS ALS EINE GROSS-ARTIGE BAUSTELLE. EINE ERFAHRUNG, DIE SIE MIT UNS GARANTIERT NICHT MACHEN WERDEN. WIR ENTWICKELN SEIT ÜBER 25 JAHREN UMFANGREICHE SOFTWARE-LÖSUNGEN VON A BIS Z. WIE KOMPLEX DIE AUFGABE AUCH IST, WIR SCHLIESSEN DAS PROJEKT ERFOLGREICH AB. NEHMEN SIE UNS BEIM WORT: ADNOVUM INFORMATIK AG, RÖNTGENSTRASSE 22, 8005 ZÜRICH, TEL. +41 44 272 61 11, WWW.ADNOVUM.CH

VOLLENDETE SOFTWARE-PROJEKTE.

ADNOVUM



RACING

Teambuilding – für Skipper und Crew

Freizeit ist knapp und Segeln ist zeitraubend und aufwändig – wird regattiert, sowieso. Um den Sport erfreulich zu gestalten, ist eine gut organisierte und eingespielte Mannschaft essenziell. Die Beherrschung des Bootes bei viel und wenig Wind ist das erste Nahziel. Das kann jede Crew schaffen. Ein gutes Klima an Bord ist dabei sehr hilfreich. Ein Beitrag, wie man am Ende als gestähltes Team aus dem Prozess hervorgehen kann, leistet gezieltes «Teambuilding». Teambuilding ist keine eigentliche Kunst – aber man muss es wollen und Aufgaben konsequent umsetzen. Welche Punkte man sich «hinter die Ohren schreiben» muss, lesen Sie nachfolgend. Man kann es auch anders machen, wichtig ist eigentlich nur, dass man es macht.



1

ENGAGEMENT: Wenn du konkurrenzfähig sein willst, brauchst du ein engagiertes Team. Während der Regatten zu trainieren, macht dich nicht schnell. Die Saison frühzeitig zu planen, ist das A und O. Ein gezieltes Vorgehen hilft, die bestmöglichen Crewmitglieder längerfristig im Team zu halten.

2

ORGANISATION: Ein organisiertes Boot / Team ist ein schnelles Team. Eine involvierte Crew wird die Fahnen des Teams eher hochhalten und in der Regel konzentrierter bei der Sache sein.

3

KOMMUNIKATION: In der Realität läuft auch nach guter Planungsarbeit nie alles nach Plan. Immer wird häufiges kommunizieren im Team nötig sein. Das ist heute einfacher als zu Zeiten, in denen nur das Telefon zur Verfügung stand. Nutze deshalb die Technologien: wie E-Mail, Facebook, Website, Doodle etc.

4

TRAINING: Plane das Training und teile deine Absichten der Crew mit.

- Definiere das Zeitbudget und informiere die Crew darüber.
- Jeder/jede hat auch noch andere Verpflichtungen (Job, Partner, Familie etc.)
- Halte dich an den kommunizierten Zeitplan!
- Wiederhole die Trainingsziele und den Trainingsablauf auf dem Boot vor dem Auslaufen.
- Debriefing nach dem Training: Teile deine Eindrücke der Crew mit.
- Die Crewmitglieder ihrerseits sollen ihren Input liefern. Das ist wichtig.
- **Boot soll direkt nach dem Training soweit möglich fürs nächste Training vorbereitet werden.**
- **Bei Schäden: Reparaturbedarf feststellen und Erledigung im Team diskutieren (wer, was, wann)!**

5

TIPPS BETR. FUNKTIONSVERTEILUNG: Hat sich die Funktionsverteilung eingespielt, sollte sie nicht verändert werden, solange die Crew diese nicht verändern will (Gründe!). Ein motiviertes Crewmitglied will seine Position beibehalten, bis ein gewisser Grad an Perfektion erreicht ist.

6

GESTALTUNG DES TRAININGS: ROTATION!

Bei einer neu formierten Crew ist es sinnvoll, die Funktionen zu rotieren (Trimmer aufs Vordeck, Mastmann/-frau ans Grosseegel, Steuermann ans Vorsegel etc.). Allen wird dabei klar, was die Arbeit des anderen mit sich bringt und bedeutet. Organisiere das Switchen in mehreren Runden.

7

VORBEREITUNG (TRAININGS/RACES)

- Wettercheck
- Uhrencheck
- Segel- und Materialwahl treffen
- Bootscheck vor Auslaufen
- Mannschaftsausrüstung checken

8

FÜR DEN NEULING AN BORD: Gehe vor dem Start gemeinsam mit dem erfahrensten Crewmitglied deine Position durch. Frage, falls nötig. Es gibt keine dummen Fragen in diesem Moment.

Passieren im Rennen Fehler bei dir oder anderen, spare die Diskussion fürs Debriefing auf. Wenn du Zeit hast, beobachte die Abläufe auf anderen Booten und merke sie dir für die Diskussion im Debriefing





Die «Ermordung» von Gennakern ist mit gezieltem Training relativ einfach zu verhindern. Kontrolliertes Setzen und Bergen des Segels bei unterschiedlichen Bedingungen kann ein «quick win» sein für ein Team im Entstehen, Lust auf mehr erzeugen und den Spassfaktor deutlich steigern.



9

WÄHREND DER REGATTA:

- Es gibt im Rennen Situationen, in denen diskutiert werden kann.
- In anderen sind rasche Entscheidung nötig, die durch Skipper und/oder Taktiker zu fällen sind.
- Kommuniziere während des gesamten Rennens.
- Dadurch bleibt die Crew fokussiert und involviert.
- Der Plan für den Start wird durch den Taktiker kommuniziert, um der Crew eine Idee zu geben, was zu erwarten ist.
- Der Taktiker (auf Sportbooten meist die Mittschiffsfunktion) entscheidet mit dem Steueremann/-frau über die nächsten Schritte.
- Danach wird die Crew betreffend Umsetzung informiert.
- Dasselbe passiert vor dem Runden der Bahnmarken. Was Taktiker und Skipper entscheiden, wird der Crew mitgeteilt (angestrebte Position im Feld nach der Marke, Segelwahl, abfallen oder sofort halsen, erst höher segeln und erst später Gennaker setzen etc.)

10

VOLLKOMMEN «GEWALTFREIE» KOMMUNIKATION AUF BOOTEN IM RENNEN IST SELTEN:

Die meisten Crews setzen sich aus unterschiedlichen Charakteren und Temperamenten zusammen. In heißen Momenten gibt es die Sachlichen, die Lauten und die Stillen (Kommunikationsverweigerer). Ideal wird es auf deinem Boot nur momentweise sein. Nimm es hin, wie es ist. Höchst selten ist das eine oder andere Verhalten persönlich gemeint.

11

DAS DEBRIEFING:

- Am besten wird dieses nach dem Rennen auf dem Rückweg zum Liegeplatz abgehalten.
- Da sind die Eindrücke noch frisch und im Hafen wird sich die Crew rasch zerstreuen.
- **DIE BAR IST KEIN GUTER ORT FÜR EIN DEBRIEFING.**
- Alle auf dem Boot sind gefragt!
- Unterschiedliche Blickwinkel können klärend wirken.
- Nur konstruktive Kommentare abgeben – das hält die Crew zusammen.
- Wenn es geht, sollte man sich die wichtigsten Punkte notieren – man vergisst rasch!

5

SPASS HABEN:

- Es ist gut, intensiv und konzentriert an eine Regatta heranzugehen und das Beste aus sich und der Crew herauszuholen.
- Aber alles hat seine Grenzen. Segeln ist unser Hobby, wir sollen dabei einen Ausgleich finden und Spass haben.
- Wir regattieren nicht, um den America's Cup zu gewinnen.
- Spass und Zusammenhalt werden gefördert durch Aktivitäten, die nicht auf dem Boot stattfinden (joggen, biken, angeln, Bootsausstellung besuchen, Skilaufen im Winter etc.)
- Das Crew-BBQ ist eine wichtige Sache: Es können neben der Crew auch weitere Freunde, Angehörige etc. eingeladen werden.
- Ein Anlass in der Art fördert das Involvement generell. Die Enge auf dem Boot wird aufgebrochen.
- Es ist auch der Moment, an aktuelle oder zurückliegende Erlebnisse zu erinnern.
- Das fördert den Zusammenhalt.





GAGGENAU

Welche Geheimnisse Spitzen-Köche auch haben – seit 1999 ist es eins weniger.



Der Unterschied heißt Gaggenau.

Sein bestes Rezept gibt ein Profi niemals preis. Seine bevorzugte Zubereitungsweise haben wir ihm entlockt. So haben wir vor über einem Jahrzehnt mit dem Dampfback-ofen die private Küche revolutioniert. Damit eröffneten sich ungeahnte Geschmackserlebnisse. Wie mit so vielen Geräten, bei denen wir professionelle Technik mit Komfort und Design verbinden. Eine Tradition, die wir mit Leidenschaft leben – und das ist kein Geheimnis.

Informieren Sie sich unter Telefon 043 455 40 00 oder unter www.gaggenau.ch oder besuchen Sie unsere Showroom in Geroldswil und Bern.

GAGGENAU



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.



ruf

ruf

brn.com.ch

design

Frank Bethwaite – der Vater des Hochleistungssegelns

Von Michael Aeppli

Vor bald drei Jahren starb Frank Bethwaite im Alter von fast 92 Jahren in Sydney. Er war in Segelkreisen hoch angesehen. Als Designer, als Meteorologe und auch als Autor.

Bethwaite war ein Segel-Wissenschaftler. Er war in der Lage, hochkomplexe Analysen zu erstellen und Sachverhalte verständlich zu machen, ohne sie über die Massen zu simplifizieren. Im Bereich Hochleistungssegeln – den man am besten mit «Segeln mit Booten, die schneller als der Wind sind» definiert – war Frank einzigartig.

Seine spezifischen Interessen und Themen hatten ohne Zweifel mit seinem Background in Aviatik und Meteorologie zu tun. Untersuchungen und Experimente ging er stets mit wissenschaftlichen Methoden an, was zu fundierten Kenntnissen in mehreren

Disziplinen führte. So wurde er zum eigentlichen Segel-Guru, der sich für die Materie ganz universal begeisterte und Rümpfe, Riggs, Segel, Flossen, Wind und Wellen unermüdlich studierte. Am Ende ging es für ihn darum, die Zusammenhänge hinter den Phänomenen zu verstehen.

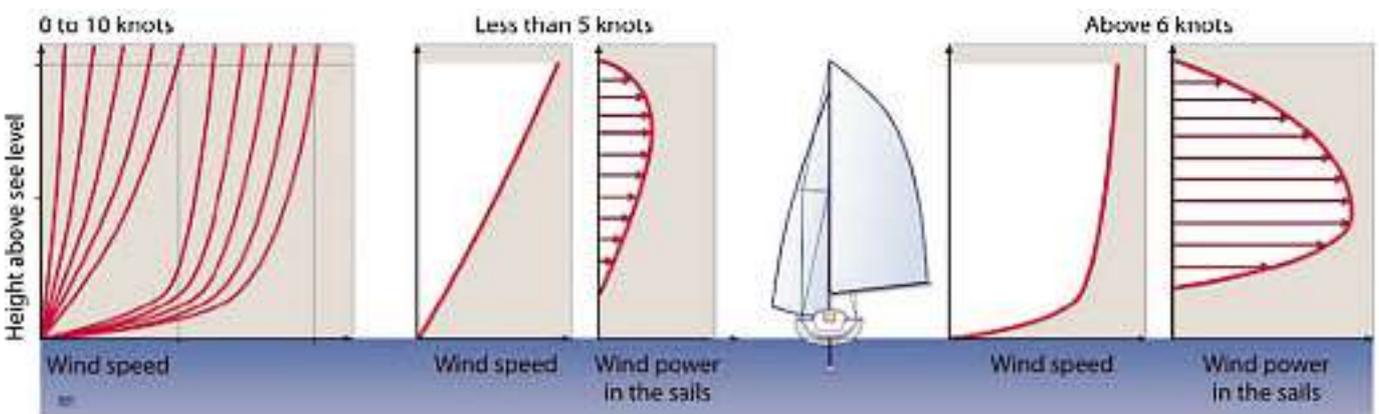
Seine Testanordnungen waren legendär, oft kreativ und unkonventionell. Bethwaite war auch als Handwerker spitze und deshalb in der Lage, Testboote, Riggs und technische Anordnungen rasch zu modifizieren. Das half ihm, zusammen mit den gewonnenen theoretischen Erkenntnissen, einen kontrollierten und nachvollziehbaren Entwicklungsprozess über Jahre voranzutreiben.

Eine seiner Erfindungen waren die automatisch reagierenden (automatischer Twist) Grosssegel-Tops bei schnellen Jollen. Sie sind heute bei Skiffs Stan-



Franks letzte praktische Testanordnung. Erstaunlich, wie viel Wissen dieser Mann mit «Hausmitteln» generierte – ohne Forschungsbudget.

dard. Das kontrollierte Zusammenspiel zwischen Rigg und Segel sorgt mit weichen Übergängen in böigen Bedingungen für gleichförmigere Bootsbewegungen, was Performance und Beherrschbarkeit der Boote erheblich steigert.



Die Windgeschwindigkeit auf der Wasseroberfläche ist null. Zwischen 5 und 6 kts Wind verändert sich das System der Kurven bezüglich. Windzunahme in Relation zur Höhe total. Typisch Frank Bethwaite: eine Studie mit Praxisbezug.



Frank Bethwaite in jungen Jahren und kurz vor seinem Tod.

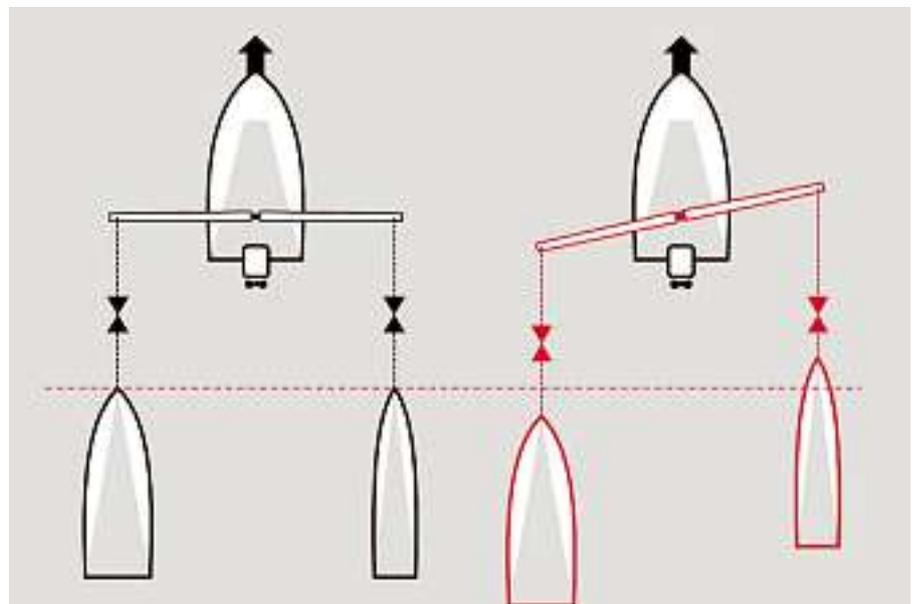
Mitte der 80er-Jahre war Bethwaite einer der Ersten, die begannen, komplizierte, dafür aber auch viel genauere Messungen mit GPS vorzunehmen. Die Daten, die er mit Hilfe immer besserer Messmethoden sammelte, führten bei einem entscheidenden Thema zu sehr nützlichen Erkenntnissen: Rumpfe, die sich in ihrer Form kaum

«Ich fand es immer lohnenswert, zu messen, was einigermaßen messbar ist.»

unterschieden, zeigten bei bestimmten Schlepp-Geschwindigkeiten abweichende Widerstandswerte.

Der buckellose Rumpf

1999, während der Entwicklung des 29ers, schrieb Bethwaite eine Reihe von Artikeln, in denen er auf dieses Phänomen einging und das, was er entdeckt hatte, den «dynamischen buckellosen Rumpf» nannte (dynamically humpless hull). Der Buckel bezog sich auf die Form der gemessenen Widerstandskurven eines Rumpfes bei zunehmender Bootsgeschwindigkeit und nicht auf das Aussehen des Rumpfes. Die sogenannten Buckellosen Rumpfe entwickelten gleichmässig steigende Kurven, die übrigen verliefen «bucklig». Für die Praxis bedeutete die Entdeckung, dass es offenbar Formdetails an Rümpfen gab, die einen harmonischen Übergang von



Schon in den 60er-Jahren entstand diese Testanordnung: An einem Ausleger quer über dem hinteren Teil eines Motorbootes schleifte Bethwaite zwei Bootsrümpfe, deren Widerstandsdaten bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten, unterschiedlicher Beladung und Wellenbildern er messen und vergleichen wollte. Solche Messfahrten konnten ohne Unterbruch über 10 Stunden dauern – ohne Pausen.

der Verdrängung in die Gleitfahrt mit rasch ansteigenden Widerstandswerten verhinderten. Es stellte sich zusätzlich heraus, dass «humpless hulls» auch in der Endgeschwindigkeit höher lagen als solche mit «humps». Bescheiden, wie Frank war, schrieb er über seine Entdeckung: Weil offenbar niemand weiss, was genau einen Rumpf «buckellos» macht, ist er ein Fall für die faktenbasierte Analyse. Damit meinte er die Durchführung von möglichst praxisnahen Versuchen und Experimenten.

Seine Philosophie «Miss, was immer messbar ist» sah er in diesem Fall deutlich bestätigt.

Misserfolge waren bei Frank an der Tagesordnung. Viele seiner Ideen versagten im Experiment. Das entmutigte ihn aber keineswegs. Er analysierte, änderte Parameter, suchte nach allfälligen Denkfehlern und versuchte es erneut. Das Prinzip erzeugte einen steten Lernprozess und einen riesigen persönlichen Fundus an praktischem Wissen. Sehr wahrscheinlich gehörte Bethwaite zu den Ersten, die systematisch an

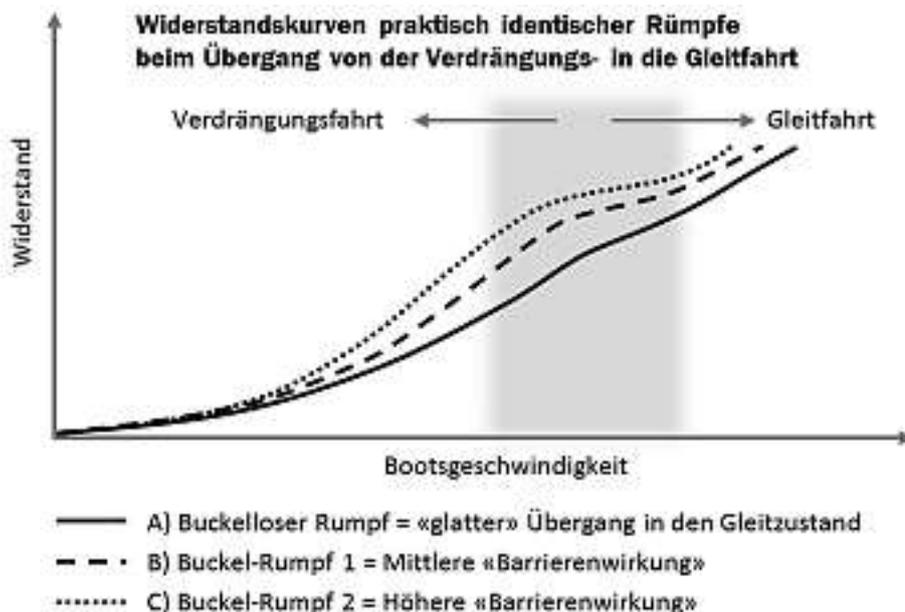
design

Frank Bethwaite – der Vater des Hochleistungssegelns

widerstandsarmen Rumpfen gearbeitet haben. Einen entscheidenden Vorteil hatte er dabei auf seiner Seite: Kleine Boote hatten es ihm angetan. Die meisten Experimente an Rumpfen machte er im Massstab 1:1. Messungen waren direkt zu verwenden und komplizierte Rechenoperationen wie bei Untersuchungen an Modellen grosser Bootsrümpfe entfielen. Frank erkannte sehr rasch die Vorzüge widerstandsarmer Rumpfformen: Boote kamen

Die Begeisterung für das Thema «Widerstandsverminderung» ist wohl auch dem Umstand zu verdanken, dass Frank seine Wurzeln in der Fliegerei hatte. Franks eigentliches Ding waren nämlich Foils. Foils für die Luft und später vor allem Foils fürs Wasser. Einer seiner Lieblingsprüche war: «Das Wahre ist ein Foil in der Luft und einer im Wasser und dazwischen ein bisschen schwimmende Widerstandsarmut.»

Was weniger bekannt ist: Der 29er wurde durch einen wesentlich intensiveren und anspruchsvolleren Designparcours gejagt als der 49er und es wurde auch viel mehr Augenmerk auf vernünftige Allround-Eigenschaften beim Segeln und beim Handling an Land gelegt. Frank fand heraus, dass universelle Verwendbarkeit (einsetzbar für hochklassigen Wettbewerb, Club Racing, Tauglichkeit für gemischte Mannschaften aber auch fürs Freizeitsegeln) unabdingbare Voraussetzungen für den Erfolg sind. Und er bewies mittels zahlloser Interviews und Analysen, dass Boote, die technisch universell einsetzbar sind, nicht nur am häufigsten gesegelt werden, sondern auch tatsächlich die höchsten Absatzzahlen entwickeln.



**«Das Wahre ist ein Foil
in der Luft und einer im
Wasser und dazwischen
ein bisschen schwimmende
Widerstandsarmut.»**

mit weniger Segelfläche aus, was auch weniger Widerstand über der Wasseroberfläche bedeutete, das Handling auf dem Wasser und an Land wurde vereinfacht und die Herstellungskosten wurden vergünstigt.

Im Rahmen des Möglichen war der Prototyp des 49ers Franks Gesellenstück, in das er die Summe seiner Erkenntnisse legte. Das Boot wurde von seinem Sohn Julian realisiert und ist seit 1997 das olympische Skiff.

Im Fall des 29er musste ein Spagat her: Einerseits sollte das Boot für leichtere (jugendliche, weibliche und gemischte) Mannschaften attraktiv sein, aber andererseits auch schwerere Crews nicht benachteiligen. Die Tatsache, dass Menschen heute grösser und schwerer werden als noch vor ca. 50 Jahren, bezog Frank im Pflichtenheft ebenso mit ein wie den Trend, dass Frauen und

Jugendliche häufiger Segelsport treiben. Frank wusste das, weil er vorhandene Forschungsergebnisse nutzte, und wo er nichts fand, das Umfeld mit eigenen Analysen zu erfassen versuchte.

Universelle Verwendungsmöglichkeit

Den grösstmöglichen, universellen Charakter wollte Frank seinem Boot mitgeben, um es zu einer Segelbootikone zu machen, wie beispielsweise Laser und Hobie Cat.

Bethwaite war kein klassisch ausgebildeter Bootdesigner, wie übrigens viele in seiner Ära. Sein Erfolg basierte auf der einzigartigen Weise, das wissenschaftliche Denken mit den Erkenntnissen seiner vielfältigen praktischen Experimente zu verbinden.

Er war Wissenschaftler und Praktiker in Personalunion. In späteren Jahren sah er seine Rolle eher als Spiritus Rector und weniger als Designer. Sein Interesse an den Projekten, die er und sein Sohn Julian verfolgten, blieb indes ungebrochen und er erlebte auch noch die Wahl des 49er FX als Damenskiff für Olympia. Ein weiterer Beweis für die Qualität seiner Arbeiten. Das bereits 15-jährige Design konnte in der Summe ohne grosse Probleme gegen neue, spezialisierte und leichtere Konstruktionen bestehen.

Aus dem Geschäft zog er sich 2002 zurück.

Ein geborener Kiwi

Frank Bethwaite wurde 1920 in Wanganui, Neuseeland, geboren und



Der 49er wurde 1995 durch den Australier Julian Bethwaite als One Design Skiff für die Olympischen Spiele entworfen. Im November 1996 wurde er durch den Internationalen Segelverband ISAF zur olympischen Klasse gewählt. Der Name 49er leitet sich von der Rumpflänge (4,99 Meter) ab.

wuchs auch hier auf. Hier lernte er auf regional verbreiteten Jollen segeln und regattieren. Später nahm er auch regelmässig an nationalen Wettbewerben teil.

Mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs trat er in die neuseeländische Luftwaffe ein. Nach der Ausbildung zum Militärfieger wurde er Trainer für jüngere Piloten und später Testpilot. Als Bomberpilot flog er Einsätze im Pazifik. Die Luftwaffe verliess er als Geschwaderführer dekoriert mit dem DFC (Distinguished Flying Cross). Zurück in Zivil wurde er Pilot bei der Fluggesellschaft, aus der später die Air New Zealand wurde – 1955 stieg er auf zum Flugkapitän.

Mit seiner Frau Nel, die er im Kriegsdienst kennenlernte und bei Kriegsende heiratete, zog er nach Torbay, einem nördlichen Vorort von Auckland.

Weltrekord im Modellfliegen

Bethwaite war in dieser Periode leidenschaftlicher Modellflieger. Seine Modelle unterlagen einer steten Entwicklung. Mit einer selbstgebauten Fernsteuerung stellte er einen Modellsegelflug-Weltrekord auf – über neun Stunden war sein Modell ununterbrochen in der Luft. Die Eigenschaften, die er später beim Thema Segelboote an den Tag legte, waren vorgespurt. Es war einfach sein Charakter. In Torbay segelte er auf einem «Cherub» aus

design

Frank Bethwaite – der Vater des Hochleistungssegelns

der Feder von John Spencer – einem der führenden Designer dieser Zeit in Neuseeland. Spencer – bekannt als der «Sperrholz-König» – ging ganz anders ans Werk als Bethwaite – das Resultat indes war ähnlich. Sperrholz war damals DAS neue Material für den Jollenbau.



Der Cherub (12 feet) ist eine Entwicklungsklasse mit Box-Rule, die auch heute noch verbreitet ist und zwischenzeitlich zum Hochleistungskiff wurde.

Umzug nach Sydney, Australien

Als die Familie beschloss, nach Australien umzuziehen, zählte die Familie Bethwaite sechs Mitglieder. Der neue Wohnort war Northbridge – eine Art Quartier nahe dem Zentrum von Sydney. Frank fand eine neue und für ihn interessante Stelle bei der Nationalen Landwirtschaftsentwicklungsorganisation (CSIRO). Hier war er zuständig für die Flüge, bei denen Wolken geimpft wurden, um Regenfälle zu stimulieren. Bei dieser Tätigkeit entwickelte und vertiefte Frank die Kenntnisse über

die Meteorologie – Wetterentwicklung, Wolkenbilder und die Rolle des Windes.

Am neuen Wohnort wurde weiter «Cherub» gesegelt im örtlichen Northbridge Sailing Club. Hier zeichnete Frank sein erstes Boot – den «Northbridge Junior», eine Scow mit flachem Deck – die australische Version des «Opti».



Northbridge Junior – der australische «Opti».

Es folgte um 1960 die Entwicklung des «Northbridge Senior» (NS 14), eines 14-Fuss-Dinghy ähnlich dem Cherub. Die NS14 ist auch heute noch eine aktive Klasse mit nationaler Ausbreitung. Bei diesem Boot steuerte man die Weiterentwicklung – man wollte nicht noch ein Hochleistungskiff, sondern ein sportliches Boot für «normale» Segler.

Frank liebte jede Art von Konstruktionsarbeit. Als Dank für seine Arbeit am neuen Klubhaus des Northbridge-Segelclubs wurde er 1965 mit einer Ehrenmitgliedschaft auf Lebenszeit ausgezeichnet.

1968 verlor Frank seine Arbeit bei der Landwirtschaftsentwicklungsorganisation, weil die staatlichen Subventionen ausliefen. Er beschloss – 48-jährig – Bootsdesign und -entwicklung zu seinem Hauptjob zu machen. Die Firma hiess «Starboard Products». Sie brauchte schon bald grössere Geschäftsräumlichkeiten.

Eine sehr erfolgreiche Seglerfamilie

Mark, der älteste Sohn der Familie, schaffte 1972 die Olympia-Selektion für Kiel. Frank selber wurde Berater (Meteorologie) des australischen Teams. Hier traf er Ian Bruce (Laser-Produzent, Kanada). Nach Olympia ging Frank nach Kanada und entwickelte den «Tasar». Das Boot wurde 3000-mal gebaut und ist heute international anerkannte ISAF-Klasse.



Der Tasar, eine Jolle in der Laser-Philosophie.



Boote der Northbridge-Senior-Klasse im «inflight».

1976 konnte Mark Bethwaite sich erneut für Olympia qualifizieren. Der Wettkampf fand in Kanada statt, wo auf dem Ontariosee gesegelt wurde und Frank wiederum der «Wetterguru» des Teams war. Das Datenmaterial, das er vor und während der olympischen Regatten sammelte, war der Grundstock für die erste Ausgabe von «High Performance Sailing».

Im selben Jahr gewannen Julian und seine Schwester Nicky den Weltmeistertitel im «Cherub». Das Boot verfügte über ein neuartiges Rigg, das Frank und Mark für die NS14- und die Tasar-Jolle entwickelt hatten.



Julian Bethwaite

Julian wandte sich der Königsklasse – den 18-Fuss-Skiffs – zu und segelte erfolgreich mit permanent weiterentwickelten Designs. Das Wissen, das sein Vater zusammengetragen hatte und das zu dieser Zeit erst einem beschränkten Kreis von Seglern zugänglich war, erwies sich als grosser Wettbewerbsvorteil – das Segeln mit dem scheinbaren Wind war für die meisten noch eine Art Mysterium.



Der Segeltrainer, eines von Franks letzten Projekten.

Die letzte Lebensphase

Unter den letzten Projekten war ein Hightech-Segelsimulator, der – wenn wundert, fast alles, was der Segler in der laserartigen Kiste tat, messen und aufzeichnen konnte. Das Ziel war die Entwicklung der perfekten Segeltechnik.

Alle Abläufe sollten ausgefeilt und automatisiert werden. Die besten Lasersegler auf dem Wasser zeigten auch die besten Resultate auf dem Simulator. Auch dieser Apparat funktionierte also sehr gut!

Daneben ergänzte und erweiterte Frank sein Buch und Lebenswerk «High Performance Sailing» und gab dieses 2008 unter dem Titel «Higher Performance Sailing – Faster Handling Techniques» neu heraus. Noch kurz vor seinem Tod stellte er eine weitere überarbeitete Fassung dieses Werks fertig.

Frank Bethwaite starb am 12. Mai 2012 nach kurzer Krankheit im Kreis seiner Familie.



Der 79er aus der Feder von Julian Bethwaite blieb uns Sportbootsegler leider vorbehalten. Das 8-m-Boot verfügte über einen Schwenkkiel und war vergleichsweise leicht. Es gewann ab 2008 viele Sportbootregatten, wurde aber offenbar mangels Zielgruppe nicht in die Serienfertigung geschickt. Die Formen wurden verkauft – einzelne weitere Boote in diversen Ausführungen entstanden in der Folge.

Purismus. Sinnlichkeit. Intelligenz.

Mehr über die Faszination der bulthaup Küche erfahren
Sie bei Ihrem bulthaup Partner, www.bulthaup.ch



bulthaup



ZH 2142

ruf

2142

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

ruf cup

Segelclubs und Sponsoren 2015



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 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 Wohnbedarf/USM
Zürcher Yacht-Club
ab 2011

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
modern seit 1931.



Team AdNovum
Zürcher Segel-Club
ab 2009

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

ADNOVUM



Team
Blickpunkt Lebensraum
Segel-Club Männedorf
ab 2008

Bauvorhaben mit guter Architektur, die den vielfältigen Anliegen von Bauherrn, Bewohnern und Gesellschaft gerecht werden.
www.blickpunkt-lebensraum.ch

Blickpunkt ● **Lebensraum AG**



Team Ruf
Segel-Club Stäfa
ab 2006

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

ruf

handling

Bootskontrolle bei mehr Wind

Von Michael Aeppli

Wie bei mehr Wind und in Böen eine optimale Steuertechnik und Schotführung die Bootskontrolle steigert und aufrechteres Segeln ermöglicht.

Das Diagramm fasst zusammen, wie die Faktoren Segeltrimm und Steuertechnik in den vier Sektoren (Winkel zum Wind) optimal zusammenspielen. Das Diagramm gilt für Hochleistungsboote

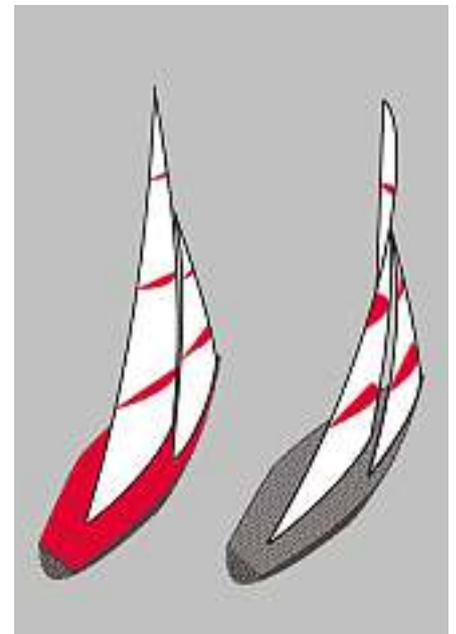
gemäss folgender Definition: «Boote, die mindestens Windgeschwindigkeit segeln und bei denen der scheinbare Wind nie achterlicher einfällt als «querab». Obwohl die Onyx streng genommen nicht dazugehört, ist sie doch ein Boot, bei dem die Befolgung der Anweisungen im Diagramm zum gewünschten Resultat führt und die deshalb gültig sind. Ausserdem segelt

man auch mit einer Onyx nie Kurse des 4. Sektors.

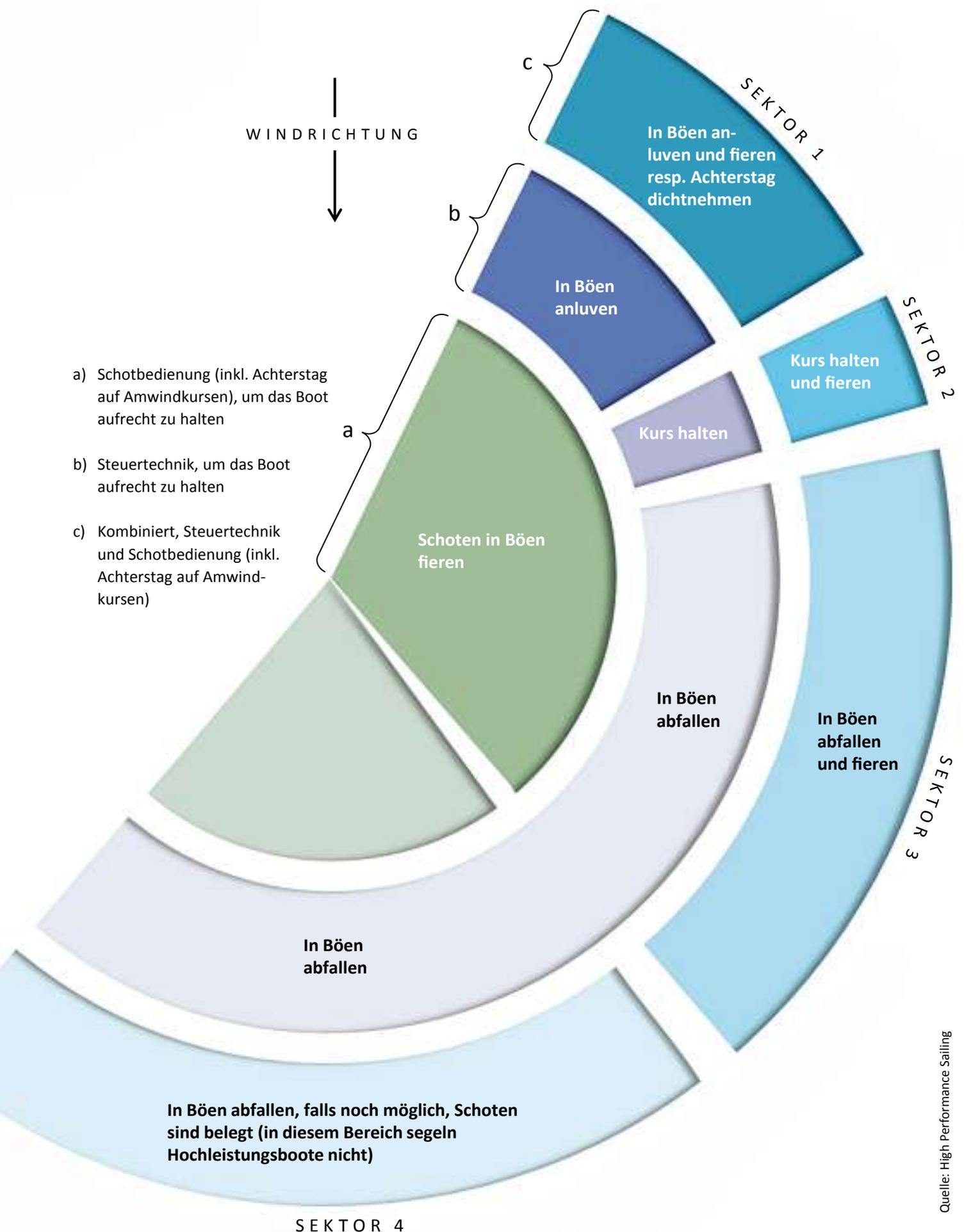
Auf der Onyx ist der Einsatz des Achterstags (Sektor 1) sinnvoll und in Kombination mit Grossschot-Bedienung (fieren und dichtnehmen) und Steuertechnik (anluven/abfallen) auch wirksam. Wird das Achterstag bedient wie eine Segelschot (permanent trimmen), können Ruderausschläge minimiert werden.



Die Onyx und die RC44 haben einen vergleichbaren Segelplan mit einem Square-Head am Grosssegel. Schon bei moderaten Winden wird an der Kreuz mit deutlichem Twist gefahren. Twist stellt man her mit Grossschot, Traveller, Niederholer und Achterstag. Twist ist nötig, weil im oberen Teil des Segels der Wind weniger vorlich einfällt. Ausserdem kann man mit Twist das Segel deutlich «de-powern». Dadurch, dass man oben Druck ablässt, wandert der Segeldruckpunkt tiefer, die Krängung vermindert sich. Mit dem richtigen Twist vermindert man auch den Windwiderstand im Topbereich, indem man dafür sorgt, dass die Latten (nunmehr ohne nennenswertes Profil) in Richtung des scheinbaren Windes – der vom Windex angezeigt wird – auswehen.



Twist ist nach Windeinfallswinkel und Profiltiefe die dritte Quelle der Segelpower. Das graue Boot fährt mit Twist (Depowering), das rote hat ein geschlossenes Achterliek (kein Twist) für maximale Segelpower.





AG

Sanitär
Heizung
Bauspenglerei

2
5

SUI
150

SUI
021

16206
121
www.inaag.ch
hochschulen.ch

Sanitär
Heizung
Bauspenglerei

www.inaag.ch

Für alle

Sanitär- Heizungs- und

Zur kostengünstigen
und praxisgerechten
Sanitär- und
Heizungsinstallation...



Bauspengler-

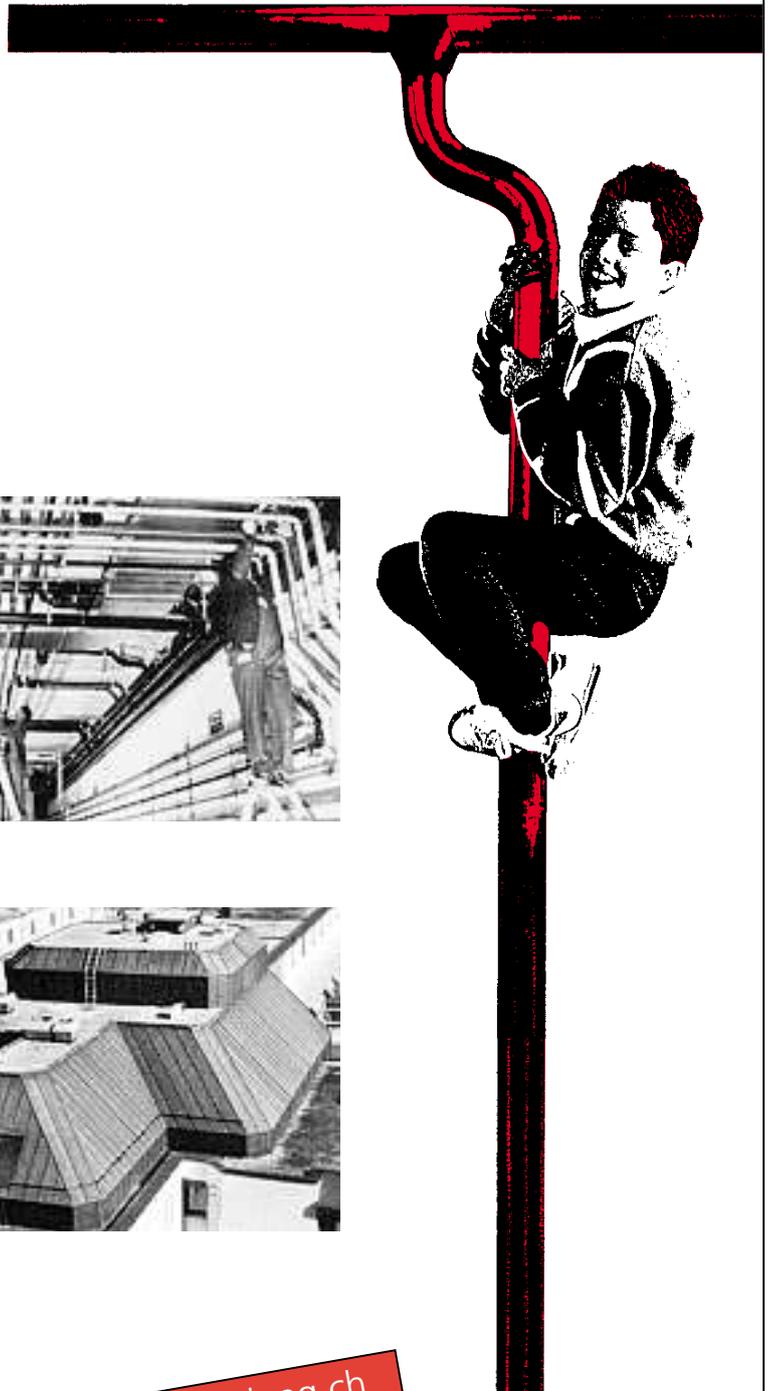
...und präzisen
Bauspenglerarbeiten
zur Krönung
des Gebäudes...



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

design

Der Onyx-Bug, ein Trendsetter

Von Thomas Cantz

Als die Onyx vor 10 Jahren lanciert wurde, war das augenfälligste Merkmal wohl die spezielle Stevenform des Bugs. Negativ nach vorne abfallend, mit progressiv zunehmender Krümmung.

Einzelne Dampfschiffe aus dem späten 19. Jahrhundert, erste Eisbrecher und ligurische Fischerboote («Gozzo ligure») hatten auch schon ähnliche Stevenformen.

Im Bereich der Segeljachten fand die spezielle Bugform bis zur Lancierung der Onyx jedoch kaum Verwendung.

Ästhetik – mehr als nur hübsch

Ein Hauptziel bei der Entwicklung der Onyx war, neben Geschwindigkeit und Einfachheit, auch ganz besonders die Ästhetik. Die Linien der Jacht sollten faszinieren und im Gesamtbild mit Rigg und Segelplan schlüssig und harmonisch sein. Die Konstrukteure wie z. B. Nathanael Herreshoff, William Fife oder Charles E. Nicholson beherrschten diese Kunst perfekt. Leider wurden diese Fähigkeiten nicht weitergetragen und gingen weitgehend verloren. Eine Renaissance zeichnet sich ab. Aber ob «Retro-Design» eine Lösung ist? Schuld am Verschwinden dieser genialen Risse waren die Umbrüche durch die Weltkriege. Der Faden war gerissen. Es fehlte in den Nachkriegsjahren die finanzielle Potenz. Ausserdem erfuhr der Bootsbau auch dank der Glasfaser eine «Demokratisierung».

Beides zusammen hatte zur Folge, dass die Boote kleiner wurden und der Wettbewerb im Vordergrund stand bei Formelklassen wie Meter-Boote, IOR etc.). Mit spitzfindigen formalen Auswüchsen zur Ausreizung der Ratingformeln wurde die ästhetische Gesamterscheinung oft zur Nebensache.

Onyx, der Versuch eines integralen Designkonzepts

Der sichtbare Teil des Rumpfs eines Segelbootes ist im Wesentlichen «nur» die Verbindung zwischen dem hydrodynamischen Bootsteil (Flossen- und Auftriebskörper) und dem aerodynamischen Teil («Flügel» bestehend aus Mast und Segel). Natürlich muss diese Verbindung auch noch die Segler aufnehmen und die Bedienung des Gerätes ermöglichen. Bei der Gestaltung der Onyx wurden die Konturen von Segelplan und Unterwasserschiff ineinander übergeführt. Das Achterliek des Grossegels findet seine Fortsetzung im Verlauf der Spiegelkontur und das Vorstag im negativ abfallenden Steven. Die Onyx erhielt mit der langen Wasserlinie ihre gestreckte Eleganz. Der geringe Überhang am Bug bis zur knapp über dem Wasser schwebenden Nase verleiht dem Boot Leichtigkeit. Gegenüber senkrecht oder positiv abfallenden Steven wirken negative Steven aggressiver und dynamischer. In den Jahren 2005/06 war die Onyx mit ihrer Bugform noch eine Exotin.

2007 folgten die AC-Copper, allen voran Alinghi mit fast identischer Bugform. Damit war das Eis gebrochen und der neue Trend definitiv eingeläutet.

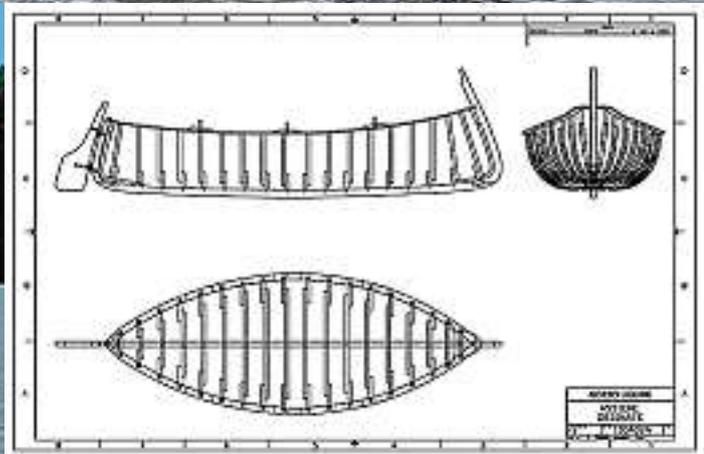
Der Markt adaptiert den Look

An der Bootsausstellung in Düsseldorf 2010 haben Chinesen die Onyx aus allen Perspektiven fotografiert. Vier Jahre später stand die Fareast 31R aus China mit identischem Bug und im gleichen Rotton an der Messe in Düsseldorf.

Aktuell werden sehr viele Neuerscheinungen bei den sportlichen Booten mit einem negativen Steven versehen – und zwar unabhängig von ihrer Grösse und unabhängig davon, aus welchem Designbüro sie kommen.

Aktuell z. B. auch die Volvo Ocean Racer 65 von Farr. Leider verkommt das formale Merkmal in einigen Beispielen zum Mode-Gag, da die Gesamtsilhouette nicht stimmig ist.

Aber schön zu erfahren, dass die Onyx in ihrer anfänglich fremden Originalität Pionierin und Wegbereiterin für einen globalen neuen Designtrend geworden ist. Obwohl unterdessen oft kopiert, bleibt die Onyx in ihrer Erscheinung selbstsicher und unverkennbar. Die mutige, aber logische Formgebung macht sie zum innovativen Klassiker!



RULES

Der richtige Kurs (Proper Course)

Von Jan Giesbrecht

In der diesjährigen Ausgabe des Onyx-Klassen-Magazins möchte ich mich mit dem «richtigen Kurs» befassen und was dieser in verschiedenen Situationen auf der Regattabahn zu bedeuten hat.

Zunächst einmal die Definition im Original:

Proper Course A course a boat would sail to finish as soon as possible in the absence of the other boats referred to in the rule using the term. A boat has no proper course before her starting signal.

Und die Regel 17, die hierauf verweist

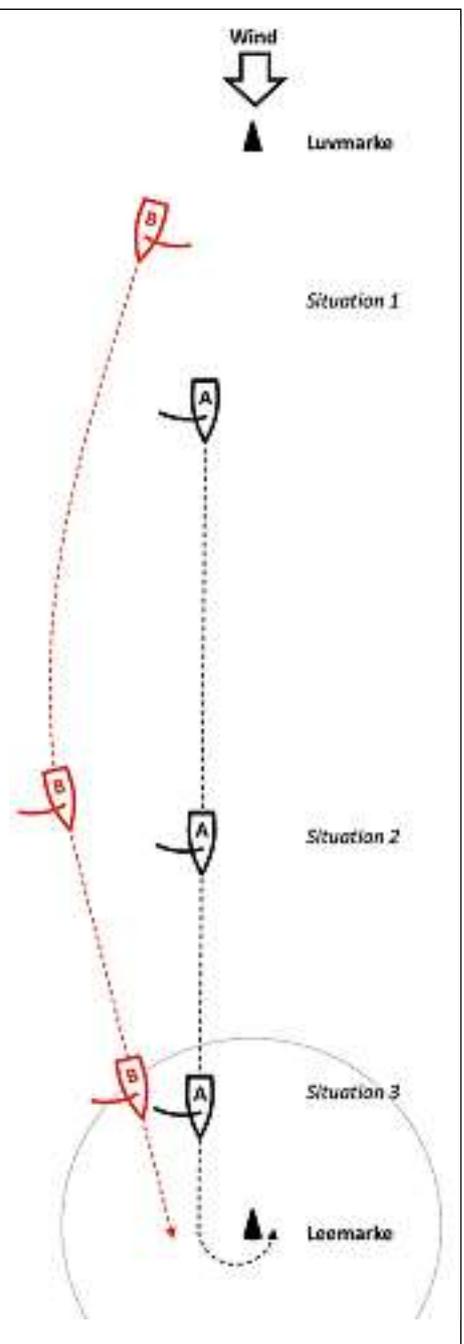
On The Same Tack; Proper Course If a boat clear astern becomes overlapped within two of her hull lengths to leeward of a boat on the same tack, she shall not sail above her proper course while they remain on the same tack and overlapped within that distance, unless in doing so she promptly sails astern of the other boat. This rule does not apply if the overlap begins while the windward boat is required by rule 13 to keep clear.

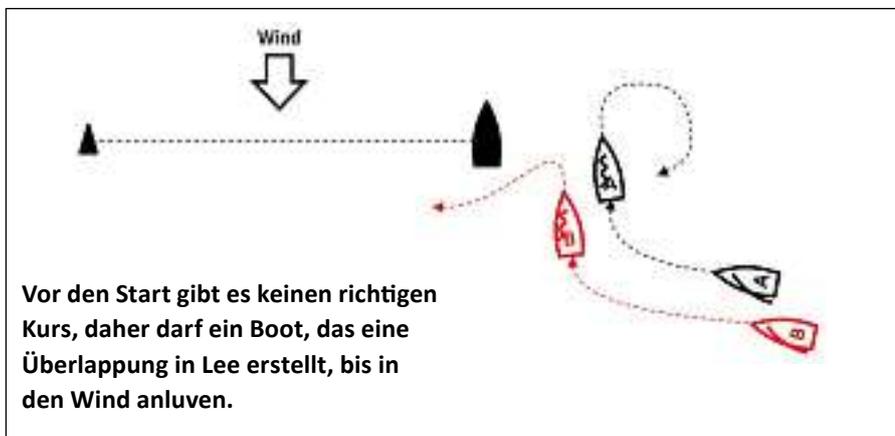
Boot A und Boot B segeln Vorwind mit dem Wind von derselben Seite auf die nächste Bahnmarke zu.

Situation 1: An der Luvbahnmarke hatte A noch ca. 3 Bootslängen Vorsprung.

Situation 2: Doch nun hat sich B beharrlich herangearbeitet und eine Überlappung in Lee erstellt (innerhalb von 2 Bootslängen; Regel 17 gilt). Hiermit darf nun B direkt auf die nächste Bahnmarke segeln, oder sogar einen höheren Kurs, wenn sich daraus ein höheres VMG ergibt.

Situation 3: Boot B darf aber Boot A nicht über die Bahnmarke hinausluven, da dies nicht dem schnellsten Kurs zum Absegeln der Regattabahn entsprechen würde. Beim Eintritt in den 3-Längen-Kreis muss B (bei vorhandener Überlappung) dann Bahnmarkenraum gewähren.





Q&A der ISAF von 2014

Boot A wird von Boot B nicht regelkonform vor dem Start über die Startlinie gedrängt.

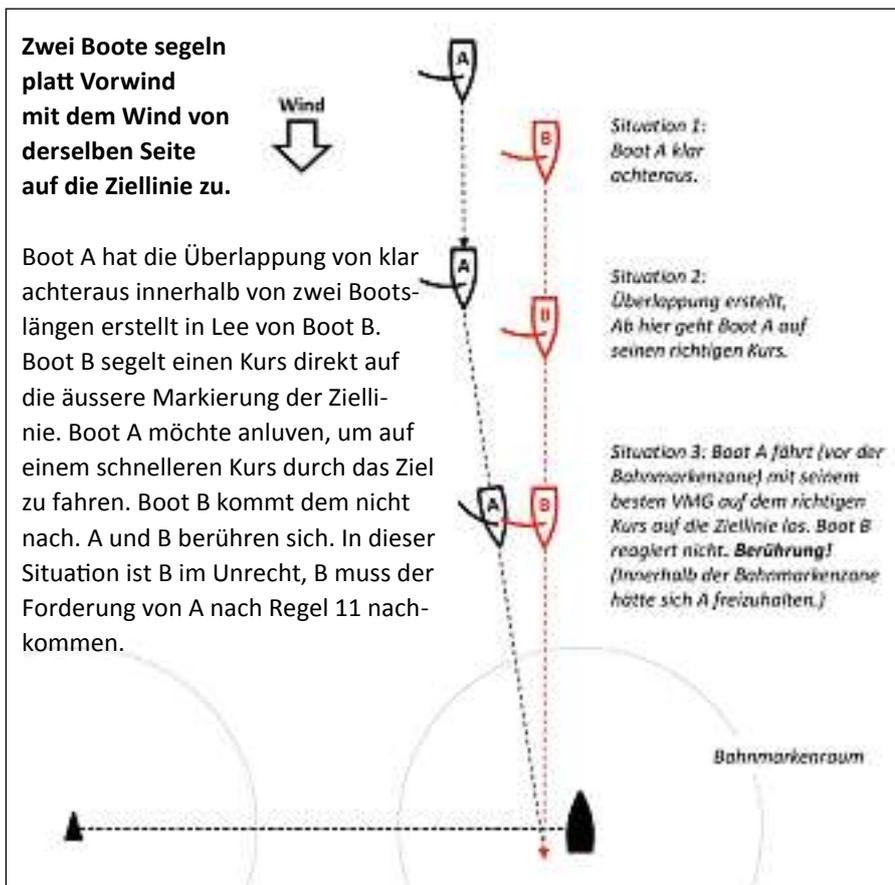
Boot A segelt daraufhin die Regatta, ohne nochmals zur Startlinie zurückzukehren, und wird «BFD» (Disqualification under rule 30.3) gewertet.

Anschliessend protestiert Boot A gegen Boot B. Den Protest gewinnt Boot A und Boot B wird disqualifiziert. Boot A hingegen behält ihren «BFD», da es die Regatta nicht regelkonform begonnen hat.

Der Fall wurde auch erklärt im Fall eines Black-Flag Starts. Interessant ist hier, dass wenn Boot A sich korrekt auf die Vorstartseite der Linie zurückbegeben hätte, es in der Regatta ordnungsgemäss gewertet worden wäre. (Q&A 2014.015)

Ich hoffe, ich konnte ein paar Unklarheiten auf der Regattabahn klären, und möchte Sie alle ermuntern, sich mit den Regeln des Regattasegels auseinanderzusetzen, da sie integraler Bestandteil unseres Sports sind. Als Vorbereitung für die Saison bieten sich die von Swiss Sailing organisierten Auffrischkurse an, die ich nur empfehlen kann.

«Sail hard, but sail fair!»



EXPERTSOFT PM1

Die umfassende und marktführende Softwarelösung für Family Offices, externe Vermögensverwalter, Private Banking und Wealth Management.

Die umfassende und marktführende Softwarelösung für Family Offices, externe Vermögensverwalter, Private Banking und Wealth Management. PM1 bietet marktführendes Portfolio-Management mit Konsolidierungen und Aggregationen auf allen Ebenen und garantiert volle Transparenz für Kunden und Ma-

nagement. Basierend auf bewährter BPM Technologie unterstützt PM1 die Abdeckung der aktuellen regulatorischen Anforderungen (MiFID II, FIDLEG, FATCA etc.) und hilft Kosten zu reduzieren, die im Bereich Kundenlebenszyklus-Management entstehen.



Expersoft Systems AG
Hinterbergstrasse 20,
6330 Cham b. Zug
Tel: +41 41-748-1010
E-Mail: sales@expersoft.com
www.expersoft.com



EXPERTSOFT und ONYX Yachting

Seit mehreren Jahren ist EXPERSOFT dem ONYX Yachtsport verbunden. Dieses Engagement umfasst auch das Sponsoring des EXPERSOFT Cups, der mehrere Rennen auf den Seen der Region veranstaltet. Das Boot SUI 010 trägt das EXPERSOFT Logo und wird regelmässig von Freunden des Unternehmens gesteuert.

PM1

Relationship Management & On-Boarding Solutions



KEY FEATURES

- Spezialisierte CRM Lösung für das Wealth Management
- Handhabung sensibler Daten
- Due Diligence Checks
- Regulatorische Anforderungen
- Dokumentengenerierung
- Relationship Grafiken
- Kundenlebenszyklusmanagement
- On-boarding Prozess
- Marketingunterstützung

Software Solutions
for Wealth & Asset Management

EXPERTSOFT

Member of the atami living systems group

Die CRM Komponente der PM1 Wealth Management Suite bietet im Rahmen eines kundenzentrierten Ansatzes eine 360 Grad Sicht auf den Kunden und seine Vermögenswerte.

PM1 unterstützt den Anwender bei der Erfüllung sämtlicher regulatorischen und Sorgfaltspflichten.

Basierend auf einer vielfach bewährten BPM Lösung schafft PM1 aufbauend auf flexiblen Workflows optimale Voraussetzungen zur Verwaltung des gesamten Kundenlebenszyklus im Wealth Management und Private Banking Umfeld.

Expersoft Systems AG

Hinterbergstrasse 20, 6330 Cham b. Zug

Tel: +41 41-748-1010

E-Mail: sales@expersoft.com

www.expersoft.com

tipps

Trailern: Die Arbeit vor dem Vergnügen

Von Thomas Cantz



Boote, die einfach zur trailern sind, haben den grossen Vorteil, dass ein Revierwechsel mit überblickbarem Aufwand möglich ist. Gut eingespielte Mannschaften sind rund eine Stunde nach Ankunft startklar bzw. am Ablegen. Für eine überregionale Klassenaktivität mit vielen Teilnehmern ist Trailern ein muss.

Trailern ist mit einem gewissen Aufwand an Unterhalt und ein paar gesetzlichen Hürden verbunden.

Der Trailer ist ein Strassenfahrzeug und muss hin und wieder gewartet werden. Die kantonalen Strassenverkehrsämter fordern zu einer periodischen Prüfung auf. Die Prüfintervalle entsprechen denen von Autos; das erste Mal nach 5 Jahren, dann nach 3 Jahren und ab 10 Jahren alle 2 Jahre.

Beim Vorführen des Trailers gibt es ein paar Dinge, die beachtet werden müssen:

1. Der Trailer muss beladen geprüft werden. Das heisst entweder mit dem Boot oder einem dem Bootsgewicht entsprechenden Betonkörper.

2. Um sich Aufwand zu ersparen, reserviert man beim Strassenverkehrsamt frühzeitig einen Termin, an dem das Boot sowieso auf dem Trailer steht. Falls man das verpasst, hat man das einmalige Recht auf eine Terminverschiebung.

3. Der Trailer muss sauber und in technisch korrektem Zustand vorgeführt werden. Geprüft werden:

- Alle Lichter
- Bremsen
- Deichselschmierung
- Reifen
- Abreissicherung
- 1 Keil

4. Das Boot (inkl. Mast) muss fest verzurrt und gegen Rutschen in Längsrichtung gesichert sein. Die Gurten sollten leicht überdimensioniert korrekt abgelängt sein. Um das Schwingen/Surren einer Gurte im Fahrtwind zu verhindern, empfiehlt es sich, diese pro Meter Länge einmal zu verdrehen.

5. Der Onyx-Mast überragt den Trailer rückseitig um mehr als einen Meter und *muss deshalb zwingend* mit dem gesetzlich korrekten Signalkörper versehen sein. Im Schadenfall ist man damit bei Verhandlungen mit der Versicherung auf der sicheren Seite.



Signalkörper nach SR 741.11 – Art. 58 verwenden (Preis ca. 50.–, Bezugsmöglichkeit: CANTZ GmbH, 8712 Stäfa

(Fortsetzung auf Seite 60)



BUCHER+SCHMID

BOOTSWERFT AG



Segelyachten

Motorboote

Motoren

Service

Unterhalt

Winterlager

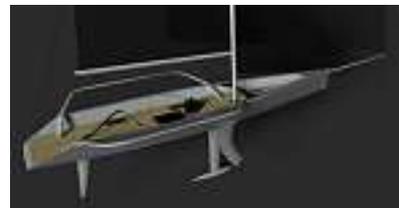
www.bucher-schmid.ch



VIKO YACHTS



SHAW



QUANTBOATS



ONYX



VOLVO PENTA



Alpenquai 13 • CH-6005 Luzern • Telefon 041 360 22 67 • Fax 041 360 12 70

info@bucher-schmid.ch • www.bucher-schmid.ch

tipps

Trailern: Die Arbeit vor dem Vergnügen

6. Bei Unfällen darf kein Ladungsteil eine potenzielle Gefahr darstellen. Diese Forderung ist schwammig. Die Ruderblatt-Hinterkante z. B. Kann Anlass zur genauen Prüfung geben. Man kann diese schützen oder baut das Ruderblatt aus. Eine Massnahme kann von der Prüfstelle angeordnet werden und kommt ins Ausweispapier.

7. Da die Trailer im Allgemeinen eher wenig gebraucht werden, leiden sie eher unter Standschäden als unter Abnutzung. Um zweimaliges Vorführen beim Strassenverkehrsamt zu vermeiden, ist es ratsam, den Trailer vorgängig in eine Werkstatt zu bringen. Eine ausgezeichnete Adresse dafür im Raum Zürichsee ist die Garage Mönchaltorf AG. Die Inhaber Stefan und Andreas Bachmann sind selber Nautiker mit entsprechendem Fachwissen und arbeiten mit grosser Sorgfalt. Auf Wunsch holen sie einen Trailer ab, wickeln die technische Vorführung ab und bringen den Trailer zurück.

Auszug aus der Gesetzgebung zu Punkt 6.:

Art. 58 Schutzvorkehrungen (Art. 29 SVG)

1 Bestandteile, Arbeitsgeräte oder Ladestücke, die bei Zusammenstossen gefährlich werden könnten, namentlich wegen Spitzen, Schneiden oder Kanten, müssen mit Schutzvorrichtungen versehen werden.

2 Stehen Ladungen, Einzelteile oder Anhänger nicht leicht erkennbar seitlich vor, so sind die äussersten Stellen auffällig zu kennzeichnen, tags mit Wimpeln oder Tafeln, nachts und wenn die Witterung es erfordert, mit Licht oder Rückstrahlern, die nach vorne weiss und nach hinten rot leuchten; die Rückstrahler dürfen sich höchstens 90 cm über dem Boden befinden. Das Ende von Ladungen oder Einzelteilen, die das Fahrzeug auf der Rückseite um mehr als 1 m überragen, ist mit einem Signalkörper (Kugel, Pyramide usw.) zu kennzeichnen, der eine Projektionsfläche von rund 1000 cm² in der Längsachse des Fahrzeugs aufweist und mit rund 10 cm breiten rot-weissen Streifen sowie mit Rückstrahlern oder Reflexmaterial versehen ist.

Quelle: www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19620246/index.html





Weltgewandt und doch heimatverbunden.

Wenn es drauf ankommt.

Als weltweit erfolgreiches Unternehmen setzen wir weiterhin auf den Standort Obwalden.

maxon motor ist der weltweit führende Anbieter von hochpräzisen Antrieben und Systemen. Gegründet 1961 in Sachseln beschäftigen wir heute weltweit über 2000 Mitarbeitende. Wenn es drauf ankommt, kommen unsere Antriebssysteme auf der ganzen Welt zum Einsatz. Trotzdem setzen wir auch weiterhin auf den Standort Obwalden. Denn als grösster Arbeitgeber des Kantons sind wir uns nicht nur der Verantwortung gegenüber der Region bewusst, sondern auch der Überzeugung, dass höchste Qualität nur in einem grossartigen Umfeld entstehen kann. www.maxonmotor.ch



Bootsregister

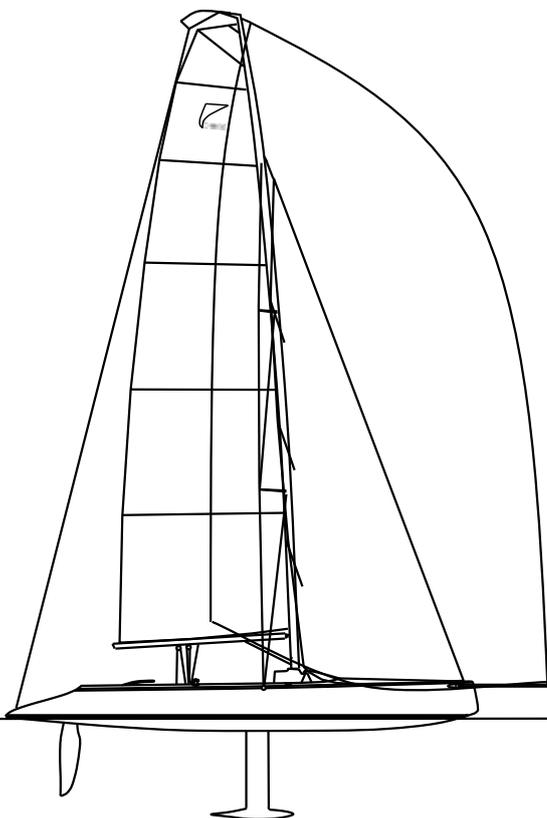
Segel-Nr.	Halter	Sponsor/Name	Revier
SUI 000	Cantz GmbH	Ruf	Zürichsee
SUI 001	SCMd OSE AG	Beat Odinga	Zürichsee
SUI 002	YCR OSE AG	Burgerstein	Zürichsee
SUI 003	Martin Dörig	Toro Azul	Zürichsee
SUI 004	Donat Kunz	Red Bat	Vierwaldstättersee
GER 005	Stephan Mutscheler	Merle	Bodensee (D)
SUI 006	Markus 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	Wohnbedarf/USM	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	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		Vierwaldstättersee
SUI 025	Jürg Soland	Maxon Motor	Vierwaldstättersee
SUI 026	ZSC OSE AG	AdNovum	Zürichsee
SUI 027	Regattapool Männedorf	Beat Odinga AG/Black Pearl	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



CUP WINNERS



Ruf Cup 2014: Mehr Wettbewerb – mehr Gewinner!

Die Regattasaison 2014 mit insgesamt sieben Acts stand ganz im Zeichen des neuen «Ruf Cup». Der «Ruf Club Cup» wurde 2014 erstmals für sämtliche Segelclubs geöffnet. Private Eigner starteten unter ihrem Clubstander und konnten so ebenfalls an allen gesegelten Acts Preisgelder bis zu 500 Franken pro Act gewinnen. Das neu entwickelte Konzept hat die Onyx-Klasse spürbar belebt. An den sieben Acts (leider fiel die KM mangels Wind aus) haben 103 Teams

gegeneinander regattiert. Das entspricht einer Durchschnittsbeteiligung von 14 Teams pro Act.

Gold, Silber, Bronze

Mit einer sehr konstanten seglerischen Leistung und drei Act-Siegen entschied das Team des Regattaverbands Brunnen (RVB) mit Corinne Meyer als Steuerfrau den «Ruf Cup» für sich. Mit insgesamt 17 Punkten und zwei Punkten Vorsprung auf das zweite Team zeigte sie der

Onyx-Klasse, was echte Klasse ist. Der Regattapool Männedorf mit dem Team «Blickpunkt Lebensraum» erlangte zwei Act-Siege und musste sich in der Jahreswertung mit der Silbermedaille begnügen. Auf dem dritten Platz landete der Zürcher Yacht Club mit dem Team «Wohnbedarf/usm» mit sieben Punkten Rückstand auf den Sieger-Club.

Ruf Cup 2014 – Jahresrangliste nach 7 gesegelten Acts

Rang	Club	SUI Nr.	Team	Sponsor/Bootsname	Punkte
1	RVB	SUI 013	Corinne Meyer	Silvia	17
2	SCMd	SUI 001	Regattapool Männedorf	Blickpunkt Lebensraum AG	19
3	ZYC	SUI 011	Plänklers / Gradmann	Wohnbedarf/USM	24
4	YCR	SUI 002	Caspar / Ryffel	Burgerstein Vitamine	41
5	SCStä	SUI 029	Flückiger/Monnin	Ruf	46
6	SCMd	SUI 027	Regattapool Männedorf	Blickpunkt Lebensraum AG/Black Pearl	49
7	SVT	SUI 028	Mareike Schuster	Gaggenu	51
8	SCStä	SUI 007	Thomas Cantz	Azzura / Ruf	57
9	ZSC	SUI 026	Samuel Haupt	Adnovum	60
10	YCH	SUI 012	Urs Tappolet	Inag	66
11	SKM	SUI 004	Caro Billing	Red Bat	77
12	SCC	SUI 006	Markus Andermatt	Bluonyx	77
13	SCStä	SUI 031	Markus Helbling	Diva	78
14	SVK	SUI 016	Mrskos/Bonnot	Wiki-Wiki	80
15	SCStä	SUI 025	Fabian Küttel	Maxon Motor	83
16	SCT	SUI 010	Urs Oehen	Expersoft	88
17	YCL	SUI 017	Urs Hunkeler	Cirya	89



Jahresabschlussfeier

An den fünf Acts auf dem Zürichsee und den zwei Acts auf auswärtigen Seen kämpften in der vergangenen Saison 17 Boote gegeneinander. Mit einer Preissumme von 10'000 Franken unterstützte die Ruf Gruppe – mittlerweile in der neunten Saison – den «Ruf Cup» zusätzlich zum Boot SUI 029. Dem Siegerclub winkte neben der Preissumme von 2000 Franken zudem ein Wanderpokal, der 2014 das erste Mal ausgesegelt wurde.

Die Onyx Sailing Event AG, vertreten durch Patrick Stöckli, moderierte die gesellige Feier am 29. November 2014 in gewohnt witziger Art und Weise. Ein grosses Dankeschön gebührt in erster Linie sämtlichen Sponsoren des Cup. Aber auch die zahlreichen Akteure im Hintergrund dürfen sich an dem Abend jeweils über kleine Aufmerksamkeiten erfreuen.

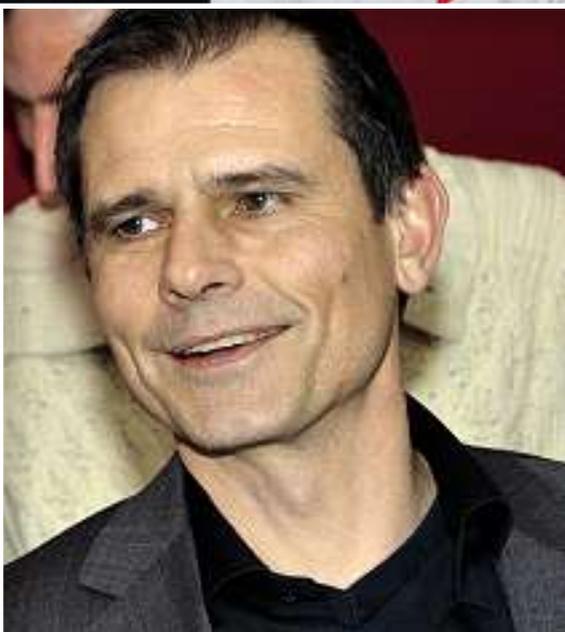
Der «Ruf Cup» geht 2015 in die zehnte Saison

Die Zusammenlegung der unterschiedlichen Cup-Systeme im vergangenen Jahr hat sicher einiges zur Ausrichtung und Stärkung der Onyx-Klasse beigetragen.

Bilder: Anja Stöckli







Leistungsmangel ?



Erfahren Sie perfektes Tuning
www.garage-mönchaltorf.ch

Ihr Partner für Autos, Anhänger und Bootsmotoren

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



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 über **28.000 Artikel online unter www.compass24.ch**

Herzlich Willkommen im Maritim-Shop!

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

Die ganze Compass-Welt des Wassersports auf über **400m²** ist jetzt grösser, schöner und komfortabler geworden.

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

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