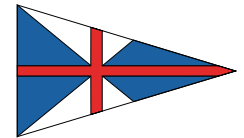


VORSTAG



Das Magazin des Zürcher Segel Club

2/2019



Segeln im Massstab 1:10



Liebe Seglerinnen, liebe Segler

War es nicht ein Buben- oder Mädchentraum von uns allen, bevor wir «wirklich» segelten, Modellboote zu bauen und mit Ihnen aufs Wasser zu gehen?

Ich erinnere mich gut an mein erstes «Modellboot», ein Borkenschiff, von Hand geschnitzt, mit simpler Bese-gelung aus einem alten Taschentuch. Es trieb zwar mehr mit der Strömung, als dass es mit Windkraft fuhr. Der Faszination tat dies keinen Abbruch.

Modellboote von heute, speziell diejenigen, mit denen regattiert wird und denen diese Ausgabe des Vorstag gewidmet ist, haben mit den Kinderträumen nicht mehr viel am Hut.

In verschiedenen Klassen wird heute längst um Welt-meistertitel und andere Meriten gesegelt. Am «Steuer» sind Spitzensegler, die ihr Können auch auf traditio-nellen Regattabahnen unter Beweis gestellt haben.

Dass der ZSC eine Handvoll Enthusiasten, die diesem Sport mit Leidenschaft frönen, als Mitglieder hat, freut mich ausserordentlich, ist es doch ein weiterer Beweis für die Lebendigkeit unseres Clubs.

Vielleicht schaffen wir es ja, diese Art des Segelns etwas zu institutionalisieren. Warum sollte der ZSC nicht auch einmal eine RC-Regatta austragen? Oder vielleicht während der Wintermonate einen Selbstbau-Workshop anbieten?

Ich lade deshalb alle Mitglieder und Gäste ein, unsere Enthusiasten natürlich zuerst, Aktivitäten rund um die-ses Thema zu entwickeln, diese Vorstag-Ausgabe ist ein erster Schritt.

Ich werde nun meine handgefertigte, formverleimte Mahagoni-1-Meter-Yacht, die ich von meinem Vater bekommen habe, aus der Vitrine nehmen, und wieder einmal mit ihr segeln gehen.

In diesem Sinne und mit Seglergruss

Rolf Frey
Präsident ZSC



Liebe Mitglieder und Gäste

Am Land stehen, eine Fernbedienung in der Hand – kann das Segeln sein?

Auf dem Wasser kreuzen elegante Segelboote im Massstab 1:8 oder 1:10. Wir möchten Ihnen in diesem Heft die Modellsegelbootszene näher bringen.

Hat das was mit unserem Club zu tun? Wo soll eine solche Szene sein? Was für Regeln gelten für solche Boote?

All diesen Fragen wollen wir in diesem Heft nachgehen und wir hätten unser Ziel erreicht, wenn Sie nach der Lektüre dieses Heftes wissen was ein 10 Rater ist, und sich informieren, wo die nächste Regatta ist.

Das ist was für Junge, denken Sie – oder was für Ältere denken andere. Nur Bastler können Erfolg haben ist eine weitere Meinung.

Wir können ihnen hier generell Entwarnung geben. Nicht das Alter ist ein entscheidender Faktor und auch nicht unzählige Bastelstunden ein Muss. Vieles ist bei den Modellbooten wie bei den Grossen. Es gelten dieselben Segelregeln, und vieles kann segelklar gekauft werden.

Sicher – nichts kann segeln auf einem schönen Boot ersetzen, aber nebenbei ein wunderbares Modellboot durch eine Regatta steuern erweitert einem den Segelhorizont beträchtlich. Die Kleinen stehen da in Perfektion den Grossen in nichts nach.

Wir können Ihnen nur raten – versuchen Sie's.



Ein 10 Rater



Modellsegeln versus Segeln im Boot

Wir haben uns verschiedene Fragen gestellt zum Unterschied dieser beiden Arten, ein Boot mit Windkraft zu bewegen:

Ist die Freude an einem schönen Modell und allenfalls dessen Bau besonders wichtig – evtl. auch, weil man sich das grosse Vorbild nicht leisten kann (ich erinnere mich an meine Jugend)?

Reizt die Technik der Fernsteuerung und auch die damit verbundenen Schwierigkeiten, z.B. die Beurteilung des Kurses zum Wind, die Bootsgeschwindigkeit, die Segelstellung?

Der für den erfolgreichen Segler äusserst wichtige physische (also nicht die optische Kontrolle) Bezug zum Boot im Wind und den Wellen fehlt beim Modellsegeln komplett – trotzdem gibt es einige passionierte

Segler, die auch mit Begeisterung im kleinen Massstab segeln (lassen ...).

Welches sind die Unterschiede im Wettkampfsegeln? Sind die Unterschiede im Geschwindigkeitspotenzial der Boote grösser und damit entscheidender im Modellsegeln? Welche Rolle spielt die Taktik?

Antworten finden die Leserinnen und Segler teilweise in dieser Ausgabe unserer Clubzeitschrift; vielleicht kommt auch Lust, einmal einen Versuch mit einem Modellboot zu machen? Vorläufig gibt es noch keinen Antrag im Vorstand auf die Bildung einer ZSC-Abteilung Modellsegeln, aber wer weiss, es gibt ja schon das Wintersegeln.

M-Klasse hoch am Wind



Steuerung

Schon 1898 führte der Physiker Nikola Tesla in New York ein ferngesteuertes (RC = radio control) Modellschiff vor und in den 1920er Jahren setzte eine militärische Entwicklung ein für Zielschiffe bei Artillerieübungen auf dem Wasser. Etwa zehn Jahre später entwickelte sich die Technik auch für Flugmodelle. Was für die heutige alte Generation in ihren Jugendjahren fast unerschwinglich war, nämlich eine Fernsteuerung, ist heute dank der rasanten Entwicklung (insbesondere der Digitalisierung der Signale) kein entscheidender Kostenpunkt mehr.

Die Steuerung der Modellboote ist sehr einfach: ein Kanal bedient das Ruder, der zweite die Segelstellung. Fock und Gross sind auf zwei verschiedene Arten miteinander verbunden:

- Als Wing-Rigg bei dem Fock und Gross über einen gemeinsamen Baum geschotet sind. Dieser Baum dreht mit dem Mast (kugelgelagert!), der Fockhals dreht somit über die Mittelachse des Bootes nach Luv hinaus. Auf Vorwindkurs hat das den Vorteil der automatischen Schmetterlingsstellung: (die Fock «halst» nicht unkontrolliert bei Anluven und man benötigt zur Segeleinstellung nur eine Schot.
- Parallel geführte Schoten, wobei die Fock auch an einem Baum gefahren wird mit Drehpunkt am Hals oder um maximal einen Drittel der Unterlieklänge zurückversetzt.

Diese beiden Riggarten haben sich offensichtlich so sehr bewährt, dass sich eine weitere, ferngesteuerte Segeleinstellung wegen der Kompliziertheit nicht lohnt; die Beurteilung der Segelstellung aus der Ferne (bis 50m) ist ja sehr schwierig und die Bootsbewegungen sind sehr schnell.

Ein gut eingestelltes, austariertes Rigg lässt die Modellboote am Wind den besten Kurs «selber» finden, benötigt also am Wind nur für echte Kursänderungen (Wenden, Bojenmanöver) Ruderbewegungen über die Fernsteuerung. Allerdings verlangt der beste Segeltrimm dafür (Spannung der Lieken, Twist usw.) sehr viel Erfahrung. Eine echte Herausforderung ist für einen Neuling der Vorwindkurs, weil die richtige Beurteilung von Windrichtung, Bootskurs und Segelstellung schwierig ist und die Boote auf kleinste Ruderbewegungen blitzartig und heftig reagieren.



Marbelheads in St. Moritz



IOM

Die 1 m Klasse ist von den drei grossen Klassen die mit Abstand jüngste und einfachste. Entstanden vor gut 20 Jahren, war sie eine Reaktion auf die immer aufwändiger werdenden Marbleheads und Ten Rater. Dort sorgten die Verwendung von Karbon und weiteren High-Tech Materialien zu einem Preis- und Aufwandschub.

Die 1 m Boote sind sehr viel strenger geregelt und damit näher an einer Einheitsklasse. Alles sollte einfach und preiswert sein. Auch die Grösse ist da sehr wichtig, passt doch ein 1 m Boot in fast jeden Kofferraum. Die IOM hat sich sehr schnell entwickelt und heute haben diese Boote im deutschsprachigen Raum die grössten Regattafelder. Bereits gibt es weltweit ca. 150 verschiedene Konstruktionen, stark zunehmend.

Ein wichtiges Merkmal der 1 m Boote ist das Mindestgewicht von 4 kg. Damit sind der Gewichtsoptimierung starke Grenzen gesetzt.



1 m Boote vor der Halbinsel Au



Marblehead

Marblehead ist eine amerikanische Küstenstadt im Bundesstaat Massachusetts. Der Ort liegt an der Atlantikküste und ist bekannt für den Yachtsport. Auch die amerikanische Navy wurde dort gegründet.

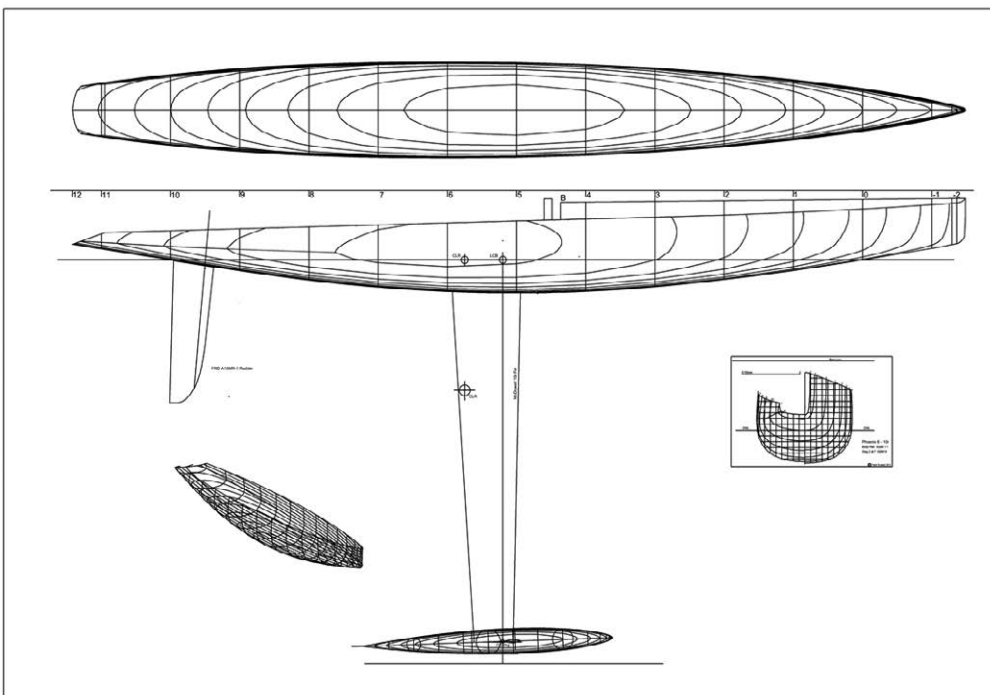
Dort wurden in den 30er Jahren die ersten Modellboote der Marbleheadklasse entwickelt. In Amerika selbst nennt man sie allerdings häufig 50/800. Das sind die bestimmenden Masse dieser Klasse. 50 inches bedeutet hier die Rumpflänge was 1,29 m entspricht. 800 square inch ist die Segelfläche. Metrisch entsteht damit bei uns das etwas seltsam Mass von 5161 cm², also ca. ein halber m².

Die Marbleheads sind heute die weltweit am meisten verbreitete Klasse. Das Klassenzeichen ist ein M im Segel. Die Marbleheads sind eine Konstruktionsklasse. Damit hat man beim Bau eines solchen Bootes wesentlich mehr Möglichkeiten als z.B. bei der 1 m Klasse. Die Yachten sind dann auch um einiges grösser und wesentlich teurer. Bei dieser Konstruktionsklasse darf man 6 Riggs (für verschiedene Windstärken) einsetzen. Diese Boote sind durch den Einsatz von High-Tech Material sehr leistungsfähig.

Die Marblehead Boote sind keine richtige Konstruktionsklasse. Nicht eine Formel liegt der Konstruktion zu Grunde, sondern vielmehr wurden bewusst einige wichtige Parameter frei gegeben. Fixiert sind z.B. die Länge des Rumpfes und die max. Segelfläche. Nicht fixiert sind z.B. die Breite und das Gewicht. Dadurch ergeben sich viele Möglichkeiten das Boot zu optimieren. Auf der einen Seite werden die Rümpfe möglichst leicht gebaut, damit möglichst viel Gewicht im Kiel verstaut werden kann. Auf der anderen Seite wird an der Form des Rumpfes gearbeitet, den fixiert ist ja nur die Länge. Damit hat die Marbleheadklasse sehr viele Freiheiten. Allerdings hat sich in der langen Zeit (seit den 30er Jahren), wie bei jeder Konstruktionsklasse, ein gutes Optimum gebildet. Auch gibt es viele Konstrukteure von Rümpfen und Riggs die sehr schnelle Boote für vernünftiges Geld anbieten.

Die Marbleheads gelten deshalb auch als die Formel 1 des Modellsegelns.

Heute liegt die Verdrängung aller an Regatten eingesetzten Boote zwischen 4 und 5,5 kg. Es gibt aber durchaus 5,5 kg Boote, die erfolgreich segeln.



Die Masse der Marbleheadklasse

Länge	127.5 – 129 cm
Tiefgang	max. 66 cm
Rigghöhe	max. 216 cm
Gewicht	frei
Ballast	frei
Segelfläche	max. 5161 cm ²



Siegerschiff aus England, kaum zu schlagen



Start der Marbleheads in St. Moritz bei leichter Bevorteilung der rechten Startbahnmarke



Vor dem Wind



International 10 Rater

Kurz 10R oder TenRater – wird auch als Königsklasse der Modellsegler bezeichnet. Die Segeleigenschaften werden sehr gelobt, weil sie als grösste Klasse zwei wesentliche Vorteile hat: Die Länge des Bootes sorgt für ruhigere Bewegungen in den Wellen und das höhere Rigg stösst in bessere, d.h. stärkere und konstantere Windbedingungen vor. Als Konstruktionsklasse (nur Yachtrümpfe sind erlaubt) muss die Konstruktion einer Formel genügen:

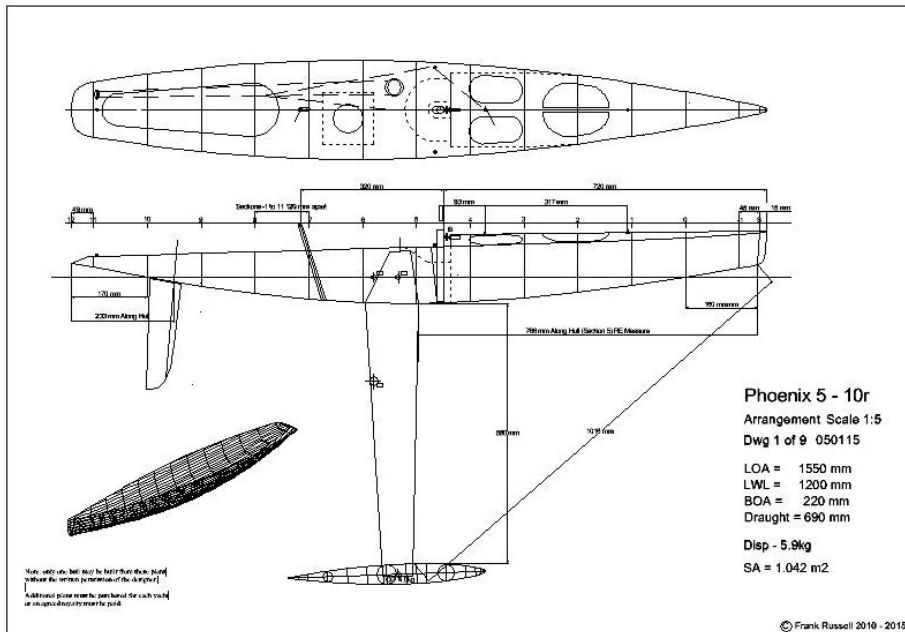
Länge Wasserlinie [cm] × Segelfläche [cm²] / 122 903 < 10 (kleiner/gleich 10)

Es gilt also, das günstigste Verhältnis von Wasserlinie zu Segelfläche zu finden. Dieses liegt in der Region von 140cm CWL zu 8 700cm² Segelfläche. Genauso wie bei grossen Yachten gilt das Gesetz, dass Länge läuft; ein zu kurzer Rumpf zugunsten von mehr Segelfläche ist nicht das Gelbe vom Ei. Grundsätzlich sind aber alle Masse frei, also Länge, Höhe des Riggs (kann durchaus einiges über 2 m sein), Gewicht total, Ballast. Es dürfen beliebig viele Segelsätze verwendet werden und auch ein Spinnaker wäre erlaubt. Bis heute gibt es jedoch keine wirklich funktionierende Systeme, m.a.W. es haben alle Versuche im segeltechnischen Chaos geendet (kennt man ja auch auf grossen Yachten ...).

In Deutschland gibt es eine gute Regattaaktivität und an der Meisterschaft 2018 nahmen 60 Boote teil, die Verbreitung ist aber nicht so gross wie in den kleineren Klassen.



**Arbeit am Schiff
zwischen den
Läufen**



TenRater beim runden der Leebahnmarke



Yngling-PM 28./28.4.19

hz. Fünfzehn Boote haben gemeldet und 14 starteten: In Zeiten des stetigen Rückgangs der Regattaaktivitäten immer noch ein guter Erfolg. Und ein bisschen Eigenlob für unseren Club darf ja auch sein, tragen da doch eine immer gute Organisation, qualifizierte Wettfahrtsleiter und die Gastfreundschaft wesentlich bei.

Unser neu zertifizierter (ohne das geht leider gar nichts mehr), aber vor allem qualifizierter Wettfahrtsleiter (neudeutsch: Principal Race Officer oder so ähnlich) Andreas von Arx durfte auf die Unterstützung unseres Präsidenten Rolf als Bojenleger zählen und ein pensionierter WFL kutscherte das Telefonhüsli als Start-/Zielboot. Nicht zu vergessen Christine (leicht frierend), Margreth und Walter: lauter Chefs nützen gar nichts ohne Arbeitende!

Der Wetterbericht versprach Winde aus Richtung SW, also eine echte Herausforderung für die Wettfahrtsleitung, weil ja der Üetliberg dafür sorgt, dass diese SW-Winde um locker 90 Grad drehen können (eine alte Forderung, leicht abgeändert, der alt-68er lautet ja: weg mit dem Üetliberg, freie Fahrt für den Westwind). Die neuen Wettfahrtsregeln geben Standardkurse vor und Andreas wählte den Up-and-down mit einem Tor als Leemarke(n) und einem separaten Zieleinlauf im Lee dieses Tors (neudeutsch: gate). Mit sicherem Gefühl nutzte Andreas jeden dieser «langen Böen» (mit eben unterschiedlichen Richtungen und Stärken, bzw. Pausen) perfekt aus und am Abend waren sage und schreibe vier Läufe abgehakt, bzw. im Netz. Mittlerweile funktioniert das Regattaprogramm manage2sail sehr gut; bei richtiger Vorbereitung sind die Zieleinläufe

problemlos während des nächsten Laufes einzugeben und die Zwischenresultate über Internet zugänglich. Um die Führung im Klassement wurde heftig gekämpft, aber auch in den hinteren Rängen war es meist spannend. Ungerechtigkeit des Schicksals war, dass Äolus fast immer nur für die vorderen $\frac{3}{4}$ einen anständigen Wind spendierte, so dass die hintersten oft lange nach dem Siegerboot ins Ziel kamen.

Auf dem Hafen-Race schlug dann noch eine heftige, lokale Front zu und sorgte für einigen Unbill, wie einem auf die Steine gelaufenem Boot, zum Glück aber ohne ernsthafte Schäden an Mensch und Material. Einmal mehr durften alle den Abend im Clubhaus bei unserer Wirtin Mireille geniessen. Zwei Crews mussten allerdings noch an eine Protestverhandlung (das übliche Gedränge am Leefass), die der Schiedsrichter Urs Schuppisser vom ZYC souverän erledigte ohne DSQ und hochrote Köpfe.

Der Sonntag konnte somit entspannt angegangen werden und zwei weitere, gute Läufe schlossen diese Punkte-meisterschaft ab. Ein grosses Kompliment an den WFL Andreas, der die schwierigen Winde absolut perfekt genutzt hat!

P.S.

Wer nicht weiss, was das Telefonhüsli ist, sollte schleunigst an einer ZSC-Regatta mitmachen, sei es als Helfer oder Seglerin! Man hat dem Schreibenden zwar versprochen, dass das Ding aufgrund seiner Schönheit auf Falbala getauft werden soll, aber bis heute blieben die Champagnerflaschen noch zu.



Wintertime

hz. Es ist zur schönen Tradition geworden: Apéro in der Bächau und dann auf die Ufenau zum Essen, Trinken und mehr oder weniger gescheit reden miteinander. Die Renovation der Gastwirtschaft ist wirklich gut gelungen und dieses Jahr mussten wir mit dem Saal vorlieb nehmen: das liebe Wetter! Während im letzten Jahr ein angekündigter Föhnsturm (der dann nur mit ein paar Böen wirkte) fast alle eigenen Boote in der Bächau liess, war es dieses Mal eine schreckliche Wettervorhersage mit Kälte und Regen. Trotzdem wagte sich ein Segelboot mit der Skipperin Margrit auf den Weg unter Segel – bravo! Das Foto wurde leider etwas zu spät aufgenommen, illustriert aber bestens, dass man (Frau) auch zwischen verschneiten Bergen segeln kann.



Verschneiter Etzel



Pfingstregatta 8.6.19

hz. Was früher mal eindeutig die Distanzfahrt Züri-Rappi war, wurde dieses Jahr unter neuer Bezeichnung ZLC-Pfingstregatta ZSC Act 3 durchgeführt: In der Kempratner Bucht führte der Yachtclub Rapperswil die Schweizer Meisterschaften der Lacustre durch. Klar, dass sich die 40 Lacustre auf Up-and-down nicht vertragen hätten mit den vielen Booten an der Langstrecke beim Zieleinlauf. So wurde also das Ziel vor Ürikon verlegt, mit dem gleichen Modus von zwei Einlaufbojen und Zielschiff-Zielboje. Das erinnert an eine Distanzfahrt in den 80er Jahren, an der der WFL infolge akuten Windmangels kurzerhand das Ziel von Rappi in diese Gegend verlegte; dies taugte natürlich nicht allen Teilnehmern (ca. 300 Booten!), insbesondere als es in den Segelanweisungen nicht vorgesehen war ... Natürlich fehlten am Start die Lacustre als grösste Klasse mit jeweils über zehn Booten, aber auch die übrige Beteiligung war leider schwach mit ca. 70 Booten. Dafür hatte Äolus wieder einmal ein Einsehen und spendierte zu Start einen recht ansprechenden und umspringenden Wind aus Grobrichtung SW. Dieser wurde dann gegen Küsnacht müde und auf dem Schiff des mitsegelnden Autors breitete sich die fast schon übliche Kein-Wind-Stimmung aus. Weit gefehlt, denn es kam ein absolut neuer SE-Wind auf (Klimawandel), der sich zu stetigen (knappen) 3 Beaufort entwickelte. Wunderschönes Segeln liess etwas den

Ernst des Regattierens vergessen, tat aber der Seglerseele gut. Hingucker des Tages war für traditionelle Segler der 6m IR der Gebrüder Stocker: Die klassische Regattayacht nach der uralten Formel benötigt mindestens 4 kräftige Segler, hat dafür aber keinen Motor. Sie sorgte auch für ein Hornkonzert eines ZSG-Schiffes, weil es ausweichen musste infolge Windmangel, bzw. völliger Manövrierunfähigkeit des nicht ganz leichten Schiffes.

Nachdem der Wind nicht auf Durchhalten programmiert war (die Crews natürlich schon), wurde der Zieleinlauf zur fürchterlichen Nervenprobe: mit keinem Wind aus allen Richtungen, dafür einer minimalen Strömung (nicht in Richtung Ziel) quälten wir uns über die Linie. Der Dieselwind funktionierte dann einwandfrei und wir konnten auch noch Clubkameraden, deren Diesel seinen Dienst verweigerte, in den sicheren Hafen (dort, wo es gekühlte Getränke verschiedener Art gab...) schleppen.

Der Wermuthstropfen des schönen Segeltages war die (Nicht-)Teilnahme von vielen Seglerinnen und Segler an der Preisverteilung: Etwa die Hälfte der Preise (Ränge 1-3) wurde nicht abgeholt. Zeichen der Zeit, in der man es nicht mehr wichtig findet, eine Wertschätzung der Leistung der Wettfahrtleitung und aller anderen freiwilligen Helferinnen zu zeigen?

Liza , Aphrodite IOI SUI-19







Walenseelager 2019

Ein Sommer wäre kein Segelsommer, wenn man nicht am Walensee gewesen wäre! Das ZSV Trainingslager der Laser, 420er und 29er war auch dieses Jahr ein voller Erfolg. 27 Jugendliche und 8 Trainer verbrachten eine tolle Woche gefüllt mit Segeln und Sport in Unterterzen. Der Wind zeigte sich dieses Jahr endlich wieder von seiner guten Seite; an vier von fünf Tagen konnte bei 10–20 Knoten trainiert werden. Die Lasergruppe des SSTR5 mit Regionalcoach Theresa Lagler nutzte den Wind nicht nur zur Perfektionierung aller Manöver. Für zwei Segler – Alessandro Maisano und Jonas Domeisen – galt das Walenseetrainingslager als unmittelbare Vorbereitung für die Junioren Weltmeisterschaften in Kanada, welche bereits in der darauffolgenden Woche stattfanden. Für sie stand das gute Bootsgefühl als mentale Stärke im Vordergrund.

Mit den vielen Anmeldungen konnten die Lasersegler in zwei Gruppen eingeteilt werden. Für die Anfängerguppe standen ebenfalls die Manöver im Mittelpunkt. Das Ausreiten bei viel Wind war für sie neu und wurde von den beiden Coaches Annika Pellegrini und Till Straub ausführlich erklärt. Mit der Hilfstrainerin Noortje Pellegrini hatten die Segler ein Direktvergleich und ein Vorzeigemodell. Die Gruppe machte grosse Fortschritte und konnte neue Erfahrungen sammeln, die meisten von ihnen segelten zum ersten Mal bei mehr als 15 kn.

Die 420er Gruppe wurde von Roman Thurnherr geleitet. Mit nur zwei Booten war die Gruppe kleiner als üblich. Dennoch konnten auch sie den tollen Wind voll ausnutzen und haben fleissig trainiert.

Mit Tamara Baumann und Camillo De Nardis als Coaches konnten die 8 29er Segler viel lernen. Fleissig

stiegen sie ins Trapez und flitzten über den Walensee – aber nicht ohne dabei auch ab und zu kentern!

Als Abschluss jedes Trainingstages messen die jungen Segler ihr gelerntes Können in einer kleinen Regatta. Der Regattakurs wird jeweils von den Trainern gesetzt, die Läufe zählen am Ende des Lagers alle zusammen. Somit gibt es jedes Jahr eine Rangliste und alle Segler dürfen sich etwas von den tollen Preisen auswählen. Dieses Jahr wurden sie von Laserperformance, Compass24, Boatsman Corner und der Segelklinik gesponsert, vielen Dank!

Das Highlight des Lagers ist und bleibt aber der letzte Abend! Für die neuen Segler ist es DIE Überraschung des Lagers, die alten Segler kennen und lieben ihn bereits: Jedes Jahr laden uns Nanette und Beat zusammen mit Hansjürg zum Abendessen in ihrem Ferienhaus in Quinten ein! Das Essen ist jedes Jahr köstlich: selbstgebackenes Brot, leckeres Fleisch vom Grill, Pasta al forno und frisches Himbeermousse! Als kleine Bedankung von Seiten der Segler, suchten diese im Wald nebenan nach Brennholz, damit auch die Segler im nächsten Lager wieder Wurst vom Grill essen können.

Das Lager würde aber ganz klar nicht funktionieren ohne unsere beiden Allrounder und Organisatoren: Theresa Lagler und Aleksander Stürzinger! Jedes Jahr organisieren sie das Lager von Anmeldung bis Abrechnung und sind mit vollem Herzblut dabei!

HERZLICHEN DANK!

Annika Pellegrini







Hier die offizielle Pressemitteilung (die Redaktion des Vorstags ist dankbar um ihre Entlastung):

Titelverteidigung gelungen! Der Swiss Sailing Women's Cup bleibt beim Zürcher Segel Club.

Zwei herrliche Segeltage bei Südwind mit 2 – 3 Windstärken, eine super Stimmung und bester Segelsport, das war der Swiss Sailing Women's Cup 2019. Insgesamt konnten über beide Regattatage 20 Races gesegelt werden.

Die Seglerinnen boten packenden Segelsport, und der Kampf um den Sieg zwischen dem YC Horgen und dem Zürcher Segel Club (ZSC) blieb bis zu Letzt spannend. Das ZSC Team mit Amrei Keller, Theresa Lagler, Zoé Straub, Annika Pellegrini konnte das Duell – beinahe ein Match Race – gegen den YC Horgen mit der Top Match Race Seglerin Alexa Bezel am Steuer, mit einem Laufsieg zum Abschluss für sich entscheiden.

Auch der dritte Podestplatz war zwischen dem CV Lausanne und den Seglerinnen von der SV Thalwil heiss umkämpft. Lausanne holte sich den dritten Podestplatz punktgleich, aber mit einem Sieg in ihrem letzten Rennen.

Der Samstag begann windstill. Gegen Mittag wehte dann ein erstes Lüftchen über den Zürichsee und das Warten hatte ein Ende. Zwei Leichtwindläufe konnten gesegelt werden. Nach knapp einer Stunde dominierte aber wieder die Hitze, und Baden, Warten und Chillen war angesagt. Der guten Stimmung tat dies keinen Abbruch. Umso grösser aber dann die Freude als nach 16 Uhr ein herrlicher Südwind mit 3+ Windstärken über den Zürichsee blies. Wettfahrleiter Rolf Frey startete sofort. Was für ein Spass endlich doch noch mit Speed über den Zürichsee zu rauschen.

Am Sonntag begrüsst der Südwind die Seglerinnen bereits zum Briefing, und es konnte sofort ausgelaufen werden. Einige durchziehende Regenschauer dämpfte die Euphorie etwas, aber dann war der Südwind wieder da und auch die Sonne zeigte sich ab und an. Gleich wie am Vortag wurde Lauf um Lauf gesegelt. Die Organisation auf dem Wasser, Boots- und Crewwechsel funktionierten perfekt.

Auch wenn die Sieger-Teams nach Punkten klar dominierten – die zwei Erstplatzierten ersegelten nur Siege und zweite Plätze – ging es auf der Regattabahn sehr eng und spannend zu. Zwischen Sieg und Niederlage lagen oft nur wenige Bootslängen. Für diesen gross-

artigen und fairen Segelsport gratulieren wir allen Teilnehmerinnen ganz herzlich!

Der Women's Cup war auch an Land ein gelungenes Fest. Die Paella am Samstagabend war genauso «WoW» wie der Wind auf dem Wasser. Wunderbar, was die Küchenmannschaft und die Mitglieder von Gastgeber ZSC vom Apéro bis zum Dessert aufstichteten. Herzlichen Dank für die wunderbare Gastfreundschaft.

1. Zürcher Segel Club
2. Yacht Club Horgen
3. Club de Voile de Lausanne
4. Segler-Vereinigung Thalwil
5. Bordée de Tribord
6. Thunersee Yachtclub
7. Zürcher Yacht Club
8. Yacht Club Bielersee
9. Yachtclub Zug
10. Sailing Paulinas
11. Dr.Stutz Sailing Team
12. Segel Club Männedorf
13. Segel-Club Enge 1, Zürich
14. WoW – Yacht Club Kreuzlingen
15. Segel-Club Enge 2, Zürich



Zoé Straub, Amrei Keller, Annika Pellegrini, Theresa Lagler



Fotos: Felix Kling/felixklingpictures.com





Act 3 Super League

hz. Einmal mehr konnte sich unser Club mit der Durchführung einer Veranstaltung der obersten Liga in der Schweiz profilieren: Einwandfreie Wasserorganisation unter der Leitung unseres Präsidenten Rolf, sehr gute Resultate unserer Crew mit neuem Skipper Lukas Erni und erst noch ausgezeichnete Windverhältnisse am Samstag!

Alle waren sehr skeptisch bezüglich Wind (man kennt ja den Zürichsee ...) – aber nein, am Samstag etablierte sich eine schwache Südströmung. Das erste Rennen war zugegebenermassen etwas schwachwindig, aber fair; dann ging es Lauf um Lauf mit guten Windverhältnissen von 1–3 Bf. weiter. Unsere Crew steigerte sich laufend und kämpfte in der Spitzengruppe um den Gesamtsieg. Lauf No. 13 wollte dann aber nicht mehr gelingen und nach sieben für Crews und Komitee anstrengenden Stunden auf dem Wasser war es auch Zeit, sich dem Apéro und dem Abendessen hinzugeben. Am Sonntag kam No. 13 dann doch noch zustande, aber danach gab der Wind zugunsten von Dauerregen endgültig auf.

Es wird in der Super League auf hohem Niveau geregelt und Fehler in Taktik, Segeltechnik usw. lassen sich auf den maximal 20 Minuten dauernden Kursen kaum wieder gut machen. Einen etwas durchgezogenen Eindruck hinterliessen die Umpires (Schiedsrichter, die auf dem Wasser Regelverstösse sofort mit Strafen belegen müssen), die nicht immer nötige Entscheide fällten.

Mit dem zweiten Schlussrang steigt der ZSC in der Gesamtrangliste wieder auf von ganz hinten auf den achten Rang – herzliche Gratulation! Der Abstand zu den Absteigern (letzte drei) ist allerdings noch nicht allzu komfortabel und ein Act steht noch aus ...

Gesamtrang SSL

Act 3 Zürich Pt. total

1	Seglervereinigung Kreuzlingen	SVKr	1	24
2	Société Nautique de Genève	SNG	6	24
3	Bordée de Tribord – La Neuveville	BT	7	25
4	Regattaclub Bodensee	RCB	8	30
5	Yachtclub Bielersee	YCB	9	32
6	Segel Club Cham	SCC	4	32
7	Club Nautique de Pully	CNP	3	34
8	Zürcher Segel Club	ZSC	2	36
9	Regattaclub Oberhofen	RCO	10	36
10	Thunersee-Yachtclub	TYC	5	38
11	Club Nautique de Versoix	CNV	12	39
12	Segel Club Enge	SCE	11	40





Zum Abschluss unseres Themas Modellsegeln möchten wir noch einige Überlegungen und Gedanken den interessierten Leser und Leserinnen mitgeben:

Massstab

Zu einer etwa 10m langen Segelyacht gehören etwa 30m² Segelfläche am Wind und sie ist ungefähr 2.5t schwer. Also ist eine Modell yacht im Massstab 1:10 einen Meter lang, hat 3m² Segelfläche und ist 250kg schwer? Hoppla, Denkfehler ... der Massstab bezieht sich auf die Längeneinheit! Flächen werden im Quadrat des Massstabes (also 1:100), Kubaturen/Verdrängung (Äquivalent zum Gewicht) im Massstab hoch 3 (also 1:1000) verkleinert. Somit hat das Modell etwa 0.3m² Segelfläche bei einem Gewicht von 2.5kg. Schwieriger werden dann Massstabsbetrachtungen bezüglich der Umwelt, d.h. Windbedingungen und Wasserverhältnissen. Wenn man eine Ahnung hat von den komplizierten Strömungsverhältnissen in Wind und Wasser, wird man diese Abhandlung schnell ad acta legen, da z.B. Wirbel mathematisch sehr schwierig zu beschreiben sind und die Frage nach der grundsätzlichen Veränderungen des physikalischen Verhaltens des Wassers und des Windes bezüglich grossen und kleinen Objekten (Booten) meines Wissens noch nie wissenschaftlich untersucht wurde. Auf jeden Fall lehrt die praktische Erfahrung, dass Modellboote bei höheren Windstärken segeltauglich bleiben und auch bei kleinen Häuchlein absolut spannend zu führen sind. Dies dürfte darauf hinweisen, dass auch der nötige Wind irgendwie massstäblich kleiner wird und die hohen Windgeschwindigkeiten bekanntlich nahe über dem Wasser viel kleiner sind als in der Höhe (die korrekte Messung der Windstärke erfolgt aus diesem Grund in der Höhe von 10m über Wasser oder Land).



Verhältnis von Bootslänge zu Rigghöhe und Tiefgang

Es fällt auf, dass die high-performance Modellboote einen sehr hohen Mast haben – bis fast doppelt so hoch wie das Boot lang ist. Die Erklärung dafür ist einfach: Weil lange und schmale Profile aerodynamisch besser sind. Diese Entwicklung konnte man auch bei den Segelflugzeugen beobachten, wo dieses Verhältnis noch viel extremer ist.

Beim Tiefgang kommt neben der auch hydrodynamischen besseren Leistung (= Verhinderung der Abdrift) noch das Hebelgesetz dazu, also je tiefer der Ballast sitzt, desto mehr wirkt er der Krängung entgegen.

Aus diesen Gründen sollte ein leistungsbetontes Segelschiff ebenso konstruiert sein, aber 5m Tiefgang und ein 20m hoher Mast auf einer 10m-Yacht sind doch recht unpraktisch. Die extremen Libera-Racer auf dem Gardasee haben übrigens solche Masse, dort gibt es auch eine Krananlage mit Wassertiefe von 4m ...

Zu Recht darf man feststellen, dass die high-tech Modellboote eigentlich leistungsfähiger als ihre «großen Verwandten» sind, weil sie viel weniger Kompromisse bezüglich Handhabung eingehen müssen. Sicher eine Eigenschaft, die diese Art von Segeln attraktiv macht! Schneller (hier mit leistungsfähiger gleichgesetzt) können Segler nur noch werden, wenn sie mit Foils aus dem Wasser gehoben werden und nahezu fast keinen Widerstand gegen die Kursrichtung im Wasser haben. Dies zu präsentieren und erläutern, wäre sicher eine eigene Ausgabe des Vorstags wert. Vielleicht bekommt jetzt das eine oder andere Clubmitglied Lust, einmal einen Versuch mit einem Modellboot zu machen? Der Redaktion des Vorstags sind zwei prominente Mitglieder bekannt, die bereits diesem Hobby frönen – vorläufig gibt es noch keinen Antrag im Vorstand auf die Bildung einer ZSC-Abteilung Modellsegeln, aber wer weiss, es gibt ja schon das Wintersegeln.



Ich war's nicht!



Zugegeben, ich knabbere gerne allerlei Sachen an und kann auch die Weinflasche in der Bilge öffnen ohne Scherben zu hinterlassen. Aber so zugerichtet habe nicht ich diesen ZSC-Ständer. Es war der Wind, das himmlische Kind. Zum Glück hatte es am Ladies' Day (oder Women on Water) nicht immer Wind, so dass einer meiner Skipper Zeit und einen neuen Ständer fand, um den ZSC in Richtung Land, sprich auf dem Clubhaus, wieder anständig zu präsentieren.

Okay, ich hätte nach meinem letzten Ausflug (Klettertour) auf den Fahnenmast des Clubflosses eine Mitteilung (mündlich? per Mail? Chat? Fax? Post?) an den Vorstand machen sollen, dass auch hier die Witterung arbeitet und bald ein stürzender Flaggenstock zu erwarten sei.



Nachdem der ZSC ja sportlich hervorragend unterwegs ist, hoffe ich als etwas angegrauter alter, aber stillbewusster Seebär, dass der ZSC bald auch hier wieder würdig Flagge zeigt (der Umzug nach Tiefenbrunnen könnte ja noch einen Moment auf sich warten lassen)!

Gut durchgeschüttelt nach den beiden letzten Regattaanlässen (gefühlte je 1000 Mal ein- und auskuppeln, um mein Zuhause genau auf der Start- und Ziellinie zu halten) und nautischem Gruss aus der sauber geputzten Bilge,

Euer Bordratz

Nächste Anlässe 2019/2020

18.10.	19:00	Apéro	Clubhaus
26.10.		Auswassern	Bächau
09.11.		Einwintern	Schilfmatt
15.11.	19:00	Mitgliederversammlung 3	Clubhaus
16.11.		Entrümpelung	Clubhaus
23.11.		Segelfest	Spez. Einladung
06.12.		Chlausabend	
07.12.		Juniorenchlaus	
20.12.	19:00	Apéro	Clubhaus
20.03.20	19:00	Generalversammlung	Clubhaus

