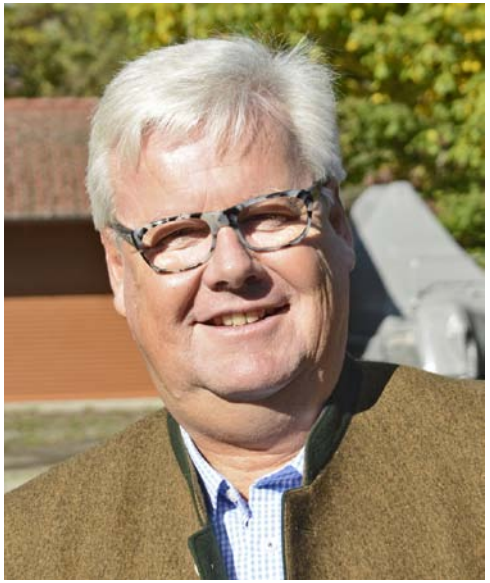

Wahrschau
Zeitung des Echinger Segel-Clubs Nr. 47 Dezember 2016

Inhalt

Editorial 3
Feiern im Clubhaus 6
50 Jahre im ISC/ ESC 7
Clubabend; Reise ins Eis 8
Bericht des Takelmeisters 10
Optisegler im Aufwind 12
Bericht des Sportwarts 14
Angekommen 16
Segel-Bundesliga 20
Der Präsi unterwegs 22
Wieviel Elektronik ist schnell 28
Das Blaue Band der Schlei 29
Jugend im Umbruch 33
Ammersee-Yardstick-Meister 34
Zum Schluss 36
Unsere Anzeigenkunden 38
Impressum 39

Titel Ute Kaiser: Das war's





Liebe Mitglieder des ESC,

nachdem diese Ausgabe der Wahrschau sehr spät im Jahr erscheinen wird, kann mein Grußwort an dieser Stelle beinahe schon als Rückblick auf das Jahr 2016 gesehen werden.

So begann auch dieses Jahr wieder mit einer Sportboot-Führerschein-Ausbildung im ESC.Elf Teilnehmer machten die Prüfung zum Sport-FS Binnen oder See, wobei wir diesmal als Novum einige Teilnehmer hatten, die beide Führerscheine gleichzeitig erwarben. Wie auch immer, unter tatkräftiger Mithilfe von Günter Dörrich paukten wir die Theorie an einem Wochenende durch, was sich aus unserer Sicht bewährt hat. Bereits im März ging's dann auf's Wasser, denn am 10. April war die Prüfung angesetzt. Auch diesmal erlangten wir ein hervorragendes Ergebnis, denn alle Teilnehmer bestanden ihre Prüfungen, sowohl in Theorie als auch auf dem Wasser.

Nach langem Ringen mit dem Landratsamt in Landsberg erhielten wir dann im Vorfrühling die Genehmigung zu unserer „Geländeerweiterung". Nachdem vom Bau der Motorboothalle noch ein genehmigter Plan für eine Gerätehütte vorlag, entschieden wir, diese in diesem Zusammenhang gleich mit zu errichten. Also galt es, zügig eifrige ESC'ler zu rekrutieren, die sich sofort mit dem Abriss des alten Zaunes zum sog. LRA-Gelände beschäftigten. Dazu mussten auch alle alten Zaunpfosten, Reste von Fundamenten usw. herausgestemmt werden. Auch unser Schwingtor sowie das Schiebetor des Nachbargeländes wurden ausgebaut.

Anschließend rückte die Fa. Luge mit Bagger und Mannschaft an und baggerte das neue Fundament für unser und das Nachbar-Tor aus. Mit viel Baustahl versehen wurde das Fundament neu gegossen. Dieses tiefgehende und an den Pfosten verstärkte Fundament wird nun hoffentlich im Winter nicht mehr durch Frost angehoben, so dass sich das Tor nun ganzjährig leicht öffnen und schließen lassen dürfte. Gleichzeitig erfolgte auch das Betonieren des Fundaments für die neue Gerätehütte.

Kaum war alles gut abgetrocknet, kam die Schlosserei Lütt aus Moorenweis und versetzte die beiden Tore. Dazu waren einige neue Pfosten usw. notwendig. Für das Rolltor am Nachbargelände musste zuvor die Laufschiene neu eingebaut werden. Als die Pfosten gesetzt waren, konnte mit dem Ziehen des neuen Zaunes begonnen werden. Hierzu mussten zuvor die neuen Zaunpfosten einbetoniert werden. Parallel hierzu erstellte die Zimmerei Koller aus Weil die neue Gerätehütte in Holzständer-Bauweise und deckte sie gleich ein. Robert Neß und ich montierten abschließend die Dachrinne der neuen Hütte und zogen den neuen Zaun. Ihm gilt ein besonders Dankeschön für

seine aktive Mitarbeit und seine konstruktiven Ideen für den optimalen Umbau.

Dabei entstand der Gedanke, ebenfalls auf Robert's Idee hin, diese schöne, neue Hütte sei doch viel zu schade, um hier „nur“ Rasenmäher, Grill usw. unterzustellen, vielmehr wäre sie doch die perfekte Opti-Hütte. Gesagt getan, in der nächsten Vorstandssitzung haben wir darüber gesprochen und so entschieden. Manfred Filser hat sich im Anschluss gleich daran gemacht, die Hütte „optigerecht“ einzurichten. Man kann heute sagen, die Hütte ist ein Schmuckkästchen.

Nachdem sich der Boden des neu hinzugewonnenen Landes (ca. 163 m²) als nicht besonders tragfähig erwies, trugen wir ihn komplett ab und brachten einige Fuhren dieses kantigen Bruchkieses ein. Hier möchte ich besonders Werner Heinecker danken, der akribisch dieses neue Material mit der Rüttelplatte eingearbeitet und verfestigt hat. Das „neue“ Gelände ist heute bereits steinhart und kann für die Zwecke des ESC's voll verwendet werden.

Bereits im vergangenen Jahr fassten wir den Beschluss, dass wir doch die mittlerweile recht unansehnlich gewordenen Polster im Clubhaus erneuern wollten. Gleichzeitig gab es Überlegungen, die etwas aus der Mode gekommenen Lampen durch Neue zu ersetzen. Bezüglich der Polster holten wir uns Ideen und verschiedene Angebote ein. Den Auftrag für die neue Polsterung erteilten wir der Fa. Weigl, ebenfalls aus Moorenweis. Und die neuen Polster, nicht nur der Stoff wurde erneuert, sondern auch das Innenleben, verfehlten ihre Wirkung nicht. Unser Clubhaus sieht damit deutlich gepflegter aus. Die neue Beleuchtung legten wir schon aus Kostengründen für dieses Jahr auf Eis. Auch gab es hierzu verschiedene Ideen, von modern bis maritim, aber so recht einen gemeinsamen Nenner haben wir nicht gefunden, die Geschmäcker sind eben verschieden.

So schafften wir gemeinsam den Plan, dass bis zum Ansegeln am 1. Mai alles schick und fertig geworden ist. Bei den nächsten Arbeitsdiensten sollten nun noch ein paar Gelände-Verbesserungen rund um den Kran und die Slipbahn gemacht werden. Gerade die Stellen, wo sich immer Wasserpfützen bilden, sollten verbessert werden.

Das Regatta-Jahr brachte uns die „normalen“ Regatten, wobei sich neben den Finns nun auch die Darts wieder recht munter zeigen. Die Frühjahrs-Regatta der 16-m²-Jollenkreuzer wird ja immer noch mit einer 2. Klasse ausgetragen, damit sich der gesamte Aufwand lohnt. Unsere Yardstick - Regatten erfreuten sich guter Melde-zahlen, wobei für das Kaffeehaferl scheußliches Wetter und viel Wind angesagt war, was sich dann aber nicht einstellte. So hatten wir viele Meldungen aber nicht so viele Teilnehmer, schade. Und was sehr erfreulich ist, auch das Opti-Wooling ist wieder stark im Kommen, auch gibt es wieder einige ESC-Kinder, die hier dabei waren. Hanna-Ida Dierschke segelte sehr erfolgreich.

Gerade liegt die Meisterfeier der Ammersee-Yardstick-Meisterschaft hinter uns, die der ESC auch in diesem Jahr wieder sehr erfreulich für sich gestalten konnte. Gewonnen hat in diesem Jahr Johannes Hagenmeyer vom DSC vor Christian Gröbmüller und dem Vorjahressieger Stephan Kaiser. Die Clubmeisterschaft ging auch dieses Jahr wieder an den ESC, der diese nun seit 2005 ohne Unterbrechung ersegelt hat.

So geht nun ein recht ereignisreiches Jahr zu Ende, bei dem auch die „sonstigen“ Events nicht zu kurz kamen. So fanden unsere Clubabende mit grillen regelmäßig statt. Der Sommer, der zeitweilig ein wenig schwächelte, entwickelte sich gegen Ende hin, insbesondere im September, zu einem wahren „Prachtkerl“ der viele Outdoor-Aktivitäten ermöglichte. Viele ESC'ler machten sich auch heuer wieder auf, um im Norden oder im Süden einen Törn zu segeln. Wäre schön, wenn der Eine oder Andere hierzu einen bebilderten Vortrag anlässlich eines unserer Clubabende im Winter vortragen könnte. Gerade in der kalten Jahreszeit werden ja die Pläne für den kommenden Sommer geschmiedet, da können solche Beiträge sehr viele Phantasien beflügeln.

Bleibt mir zum Schluss nur noch auf die letzten Termine hinzuweisen, mit dem Vereine-Schießen, unserer Mitglieder-Versammlung und abschließend der Weihnachtsfeier.

Allen ESC'lern wünsche ich, dass Ihr gesund und munter über den Winter kommt, damit wir uns im kommenden Jahr wieder in alter Frische sowohl im ESC als auch auf dem Wasser treffen und feiern können.

In diesem Sinne
Mast- und Schotbruch
Euer Philip



Private Feiern im Clubhaus? Aber gerne!



unser wunderschönes Clubhaus und die schöne Umgebung auf dem ESC-Gelände laden geradezu ein, auch mal eine private Veranstaltung, einen Geburtstag, ein Jubiläum oder ähnliches dort zu feiern. Gerne machen wir dies für Clubmitglieder und ihre Gäste möglich.

Um diese Anfragen auch koordinieren zu können braucht die Vorstandschaft jedoch möglichst frühzeitig eine schriftliche Anmeldung. Sie ist an "2.Vorsitzender@esc-eching.de oder Takelmeister@esc-eching.de" zu richten. Bei nicht angemeldeten Veranstaltungen kann es zu Doppelbelegungen kommen; das wäre dann sehr bedauerlich, ist aber auch schon vorgekommen. Ich denke auch, dass es sich von selbst versteht, dass ein Obolus von 100.- an die Clubkasse für die private Nutzung der Clubeinrichtungen angemessen und gerechtfertigt ist.

Mit den besten Wünschen für gelungene Feiern!

Gabi Konjack, 2. Vorstand



Blick zurück auf 50 Jahre im ISC / ESC



(Steffi Nutz) 50 Jahre ist es nun her, dass wir uns am 01.06.1966 für die Aunahme im Inninger Segelclub beworben haben! Schon der Beginn war so recht nach unserem Geschmack, denn wir wurden gleich bei dieser Gelegenheit von der Vorstandschaft zum Spanferkelessen auf die Pfeiffer-Wiese eingeladen. „Pfundig" sagte mein Mann Heini „Steffi, da bleib mer".

Damit stand unserer Aufnahme nichts mehr im Wege - außer unsere heißgeliebte „Koralle". Mit der Entscheidung, sich einen „FD" anzuschaffen war der Eintritt dann aber geritzt.

Unser Sohn Karl-Heinz kam ein Jahr später zur Welt und war von Anfang an immer mit uns am See. Dem ersten FD sollte noch ein zweiter folgen, mit dem wir auf Regatten und oft am Gardasee und sogar in Kroatien unterwegs waren. Als wir dann nach längerer Wartezeit eine Boje erhielten, sind wir auf „Haiserl-Schiffe" umgestiegen und verbrachten fortan noch mehr Zeit am und auf dem Wasser. Mit den meisten unserer ehemaligen „Nachbarn" verbindet mich noch heute eine enge Freundschaft. Viele werden sich sicher noch an die lustigen Gegebenheiten erinnern, an denen nicht zuletzt mein Mann Heini seinen Anteil hatte.



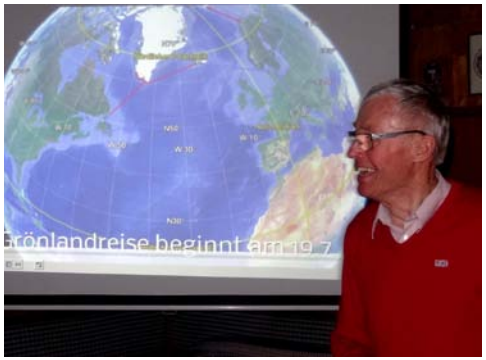
So vergingen die 50 Jahre im Verein, für den wir uns mit Freude und Begeisterung engagiert haben. Es war eine wirklich schöne Zeit!

Leider habe ich vor 13 Jahren meinen Mann Heini und bald darauf auch meinen Sohn Karl-Heinz verloren. Die warmherzige Anteilnahme seitens vieler Segelfreunde bestärkte mich jedoch in dem Beschluss, weiterhin der „Familie des ESC" anzugehören.

Durch ihre Kameradschaft kann ich auch heute noch viele Stunden auf meinem Boot und im Verein verbringen. Dafür bin ich dankbar.

Reise ins Eis - ein gelungener Clubabend

Beim diesjährigen Clubabend entführte uns Alois Mögele in seinem Lichtbildervortrag weit in den Norden ins (vielleicht nicht mehr so ganz) ewige Eis. Im Sommer 2015 hatte er als Mitglied einer 6-köpfigen Crew die Halberg Rassy 48 „Brigantia“ zurück nach Europa überführt. Von St. Anthony, Neufundland, segelte er mit erfahrenen Seglern über die Labradorsee nach Qaqortoq in Süd-Grönland und von dort weiter gen Nordwesten nach Nuuk.



Schon zu Beginn der Reise wurde der Nordatlantik seinem Ruf gerecht. Wegen eines starken Nordsturms, der mit 9 Windstärken tobte, mußte die Crew 5 Tage im Hafen ausharren. Erst nachdem der Wetterbericht südliche Winde in Aussicht gestellt hatte und der Wind auf 6 Bft. abgeflaut war, wagten sie die 680 Seemeilen lange Überfahrt. Nach zunächst schwerem Seegang wurden sie dann doch mit einer frischen “Südbrise“ belohnt und pflügten 10 einsame Tage gen Grönland. War auch kein Schiff in Funknähe, leisteten ihnen immer wieder Walfamilien Gesellschaft.



60 sm vor Grönland dann die ersten Eisberge, die sich schnell verdichteten. Die 8° C warme Luft kondensierte an den Eismassen und Nebel war die Folge. Um dem Schicksal der Titanic zu entgehen, war der Ausguck am Mast ständig besetzt. In den wenigen dunklen Stunden zwischen 23 und 3 Uhr kamen zudem starke Scheinwerfer zum Einsatz.





In Grönland selbst wurde die Ankerwache wegen der tidenbedingten, starken Eisdrift eine ständige Gewohnheit. Die Küste selbst ist den skandinavischen Schären vergleichbar, eine imposante Landschaft mit vielen Inseln und tiefen Fjorden, angefüllt mit Eisbergen, die von den riesigen Gletschern des Inlandeises, das Grönland fast vollständig bedeckt, abbrechen und in Richtung offenes Meer treiben.



Die Crew bahnte sich ihren Weg unter teils schwierigen Wind- und Strömungsverhältnissen durch enge Passagen, aber auch gefährliche Kaps - wie das Kap Desolation - mußten gerundet werden. Ganz besonders entzückt waren Crew und auch die lauschenden ESC-ler von den Luftaufnahmen, die mit Hilfe einer Drohne gemacht wurden.



Grönland selbst ist nur äußerst dünn besiedelt. Selbst Nuuk, die Hauptstadt hat nur gut 17.000 Einwohner. Sie liegt circa 250 Kilometer südlich des nördlichen Polarkreises. Wegen des Nordatlantikstroms, der diesen Teil von Grönland streift, friert das Meer hier ganzjährig nicht zu.

In Nuuk erwartete sie dann die nächste Crew, um das Schiff wieder nach Südgrönland und von dort weiter nach Island zu segeln. Ein taugliches Schiff, viel Erfahrung an Bord und auch ein bißchen Glück haben diese Fahrt ins Eis zu einem unvergesslichen Erlebnis werden lassen.





Aus dem Arbeitsbuch des Takelmeisters





(Stephan Spiel) Auch in diesem Jahr hatten wir neben den üblichen Arbeitsdiensten im Frühjahr und im Herbst wieder ein paar größere Baumaßnahmen zu bewältigen.

Um den Arbeitsbereich des Krans nun vollständig auf das Clubgelände zu verlagern, wurden in Abstimmung mit dem Landratsamt der Zaun und beide Tore versetzt. Damit vermeiden wir zukünftig Kollisionen mit den Liegeplatzinhabern des Nachbargeländes, die beim Kranen erst mal abwarten mussten, bis die gemeinsam genutzte Slipbahn wieder frei war. Ebenso eröffnet uns die Verlegung des Zauns und der Tore die Möglichkeit, auch auf der Ostseite des Kranes zu kranen während die Slipbahn benutzbar bleibt. Insbesondere bei Regatten mit auswärtigen Besuchern hat diese Engstelle in der Vergangenheit immer wieder zu längeren Wartezeiten geführt.

Hier möchte ich einige Eindrücke aus den Tagen der Erstellung weitergeben. Die Bodenarbeiten wurden durch unseren langjährigen Sponsor der Warschau "Luge Bauunternehmung Bauplanung" aus Eching ausgeführt.





Auch unsere Opti-Gruppe war mit dem vorhandenen Raum in einem der beiden Containern in der Bootshütte sehr limitiert. Segel, Bootsausrüstung, Schwimmwesten und anderes Material waren nicht wirklich "artgerecht" verstaut. Da für die Baumaßnahmen am Tor ohnehin schweres Gerät vorhanden war, bot es sich an, die Fundament für eine neue Hütte bei dieser Gelegenheit gleich mit umzusetzen. Danach folgten die Holzarbeiten und die Dacheindeckung. Robert Ness und Philip Karlstetter waren zuverlässige Bauleiter und Begleiter der gesamten Maßnahmen, vielen Dank. Das neue Zuhause für unsere Opti-Gruppe ist wirklich gelungen und bietet nun einen guten Schutz für die gesamte Ausrüstung (inklusive einem Trockengestell für nasse Segel).

Bei der Verdichtung des Unterbaus der Betonplatte engagierte sich Werner Heinecker in gewohnter Weise. Selbst starker Regen konnte ihn nicht von seiner Rüttelplatte lösen. Dank auch ihm für seine kontinuierliche Unterstützung über viele Jahre.

Auch unser Startschiff, die "Archimedes", hat sich in ihrem zweiten Dienstjahr bewährt. Sie ist inzwischen ein weit über den ESC hinaus bekannter und fester Bestandteil von Regatten geworden.

Einige der Clubs am See blicken neidvoll auf das, was sich der ESC vor allem durch das Engagement seiner Mitglieder geschaffen hat.

Im Clubhauses fallen die neuen Polster auf. Man erinnert sich schon fast nicht mehr daran, dass die alten Sitzpolster doch schon recht durchgesessen waren. Auch diese "Kleinigkeiten" bewirken, dass wir uns alle in unserem Club so wohl fühlen. Der ESC kann mit Recht stolz auf seine Entwicklung sein. Es bleibt jedoch immer etwas zu tun. Deshalb freuen wir uns über alle, die kreativ und mit Freude mithelfen. In diesem Sinne allen eine schöne Winterpause - möge sie nicht allzu lange dauern!







Optiliga 2016

(Hannah Ida Dierschke) In dieser Segelsaison nahmen wir, Anna (mit Titanic) und ich (mit Arrow), für den ESC an der Optiliga teil. Die Optiliga ist eine vierteilige Einsteigerregatta (dieses Mal 10 Wettfahrten) am Ammersee (SCIA und HSC), Pilsensee (SCP) und Wörthsee (SVW). Seit diesem Jahr gibt es zeitgleich mit den Optis eine Laserliga.

Um 9:00 Uhr waren wir schon zum Aufriggen da und halfen uns beim Aufbauen und Trimmen unserer Boote, der Titanic und meinem Arrow. Es gab echt lustige Bootsnamen wie z.B. „Fahrin Urlaub“, „Opti wahn kenobi“ oder „Windnudel“. Der ASC war mit den meisten Kindern da (15 oder so), so 'ne richtig große, lustige Gruppe, die manchmal ordentlich für Stimmung sorgte. Es ist sehr interessant, andere Segelvereine kennenzulernen. Fast alle anderen Vereinsheime waren größer als unseres beim ESC, manchmal noch mit getrennten Umkleiden und einem zweiten Stock, aber keiner hat einen so großen Strand und einen so schönen Platz vor dem Vereinsheim zum Feiern!

Jeder der einen Trockenanzug hatte, hatte dieses Jahr Glück, es hat nämlich echt viel geregnet (vor allem in Herrsching, da haben wir die Optis ausgeschöpft als wären die eben gekentert!). An der Startlinie tummelten sich die Optis. Über 40 Segler wollten alle nach dem Signal als Erste über die Linie; und gleichzeitig wollte niemand jemanden rammen (denn wie jeder weiß, gelten ja schon vier Minuten vor dem Start die Regattaregeln und Strafkringel gibt es da auch schon!). Insgesamt klappte das alles aber ganz gut (die Steuermannsbesprechung hat sich bewährt!). Die Laser zogen bei ihrem Startsignal an uns vorbei. Der Wind war größtenteils schwach, für mich waren es aber die idealen Verhältnisse, zum einen bin ich relativ klein und leicht, aber zum anderen schon die zweite Saison mit dabei.

Am letzten Tag gab es noch zwei Wettfahrten und nach dem Mittagessen kam dann die lang ersehnte Siegerehrung. Jeder bekam einen schönen Pokal und durfte sich etwas von einem Tisch aussuchen, auf dem z.B. Luftmatratzen, Taschenlampen, Brillen und andere nützliche Sachen lagen. Über meine Platzierung als Jahrgangsbeste (2001-2004) hab ich mich sehr gefreut!

Alle fuhren zufrieden mit Urkunde, Geschenktischsache und Pokal nach Hause.nsere OPTI-Saison



Unsere Opti-Saison 2016

(Manfred Filser) Dieses Jahr bestand unsere Optigruppe aus sechs Kindern. Mitte April haben wir die Saison mit dem Segelklarmachen unserer Optis begonnen. Insgesamt standen zwölf Trainigestage und elf Regattatage auf dem Kalender. Dank der tatkräftigen Unterstützung von Marianne und Uli Dierschke konnten wir an den meisten Trainingstagen unsere Optikinder in Anfänger und Fortgeschrittene aufteilen und zielgerichtet entsprechend ihren Fähigkeiten trainieren.

Unserer Kinder haben wieder an der Regattaserie Optiliga teilgenommen, mit vier Veranstaltungen am Wörthsee, Pilsensee sowie beim SCIA und HSC am Ammersee. Wie bereits auch schon im Vorjahr konnte sich eines unserer Kinder den Gesamtsieg in der Jahrgangswertung sichern, bei 44 Teilnehmern.

Neben der Optiliga standen auch noch die Opti-B-Regatten, Optifant beim Inninger Segelclub, unser Opti-Wooling beim ESC und der Waginger Optipreis Anfang September auf dem Programm. Beim Wooling hatten wir dann auch - nach mehrjähriger Pause - wieder ein ESC-Kind auf dem Siegerpodest: Herzlichen Glückwunsch an Hanna Ida Dierschke zum dritten Platz! Auch bei den anderen Regatten gab es mit den Plätzen zwei, drei und fünf gute Ergebnisse. Zum Saisonende haben wir dann noch an einer Einsteigerregatta für die Jüngsten in Schondorf teilgenommen.

Für nächste Saison hoffe ich, dass es gelingt, weitere Kinder für die Jüngstengruppe zu gewinnen und für den Segelsport nachhaltig zu begeistern.

Opti-/Laserliga im Aufwind



Bei der Optiklasse ist mit 44 TeilnehmerInnen ein erfreulicher Anstieg der Meldezahl zur verzeichenen. Erstmalig nahmen auch die Umsteiger in die Laserklasse teil. Es meldeten 11 Boote in der Klasse Radial. Die vier veranstaltenden Vereine an Ammersee, Wörthsee und Pilsesee betreuten die Segler wieder hervorragend. Nach der Theorie an Land, konnten sie das Gelernte auf dem Wasser und in den Wettfahrten ausprobieren. Trainer der eigenen und der veranstaltenden Vereine halfen wo es ging. Bei der Abschlussveranstaltung am 17.Juli in Inning strahlten alle Teilnehmer bei der Siegerehrung. Gesamtsiegerin bei den Optis wurde Hannah Ida Dierschke vom ESC.

ESC-Regatten 2016

(Andi Schoop, Sportwart ESC) Dieses Jahr begann die Regattasaison früh im Mai mit dem verlängerten Wochenende an Himmelfahrt. Für die 16er Jollenkreuzer wurde der „Höppner-Preis“ ausgesegelt und die Dart 18 Klasse war im ESC zu Gast, um erstmals den „Cat-Auftakt Süd“ am Ammersee zu bestreiten. Parallel zur Dart 18 RR-regatta hatten wir den Termin auch als Yardstickwertung für die offene Katamaranklasse und damit gleichzeitig für die Clubmeisterwertung ausgeschrieben. Wegen zu geringer Teilnehmerzahlen musste diese Wertung jedoch abgesagt werden.



Es war geplant, dass die 16er Jollenkreuzer bereits am Freitag die ersten Wettfahrten segeln, doch der Wind ließ auf sich warten. Am Samstagnachmittag stellte sich dann bei sonnigem Wetter der NO-Wind von 2 auf 4 Bft auffrischend ein und 10 Jollenkreuzer gingen an den Start. Im Verlauf des Tages wurden vier Wettfahrten gesegelt und die Gäste dominierten die Spitze des Feldes, so dass am Ende Sven Düsener vom PSV vor Thomas Mengedoth (CKA) und Rainer Herget (ESC) die Serie gewann. In der Klasse der Dart 18 waren einige Gäste aus der Schweiz angereist und auch der ESC stellte 6 Schiffe, sodass ein Feld von 11 Darts vier Wettfahrten am Samstag und zwei weitere Wettfahrten am Sonntag absolvierte. Nach 6 Wettfahrten mit einem Streicher gewannen die Gäste mit Michiel Fehr (SKM) vor Susanne Hefti (SCoW) und Ludwig Herrle (SSCP). Mit einem 6. Platz war Wolfgang Ried bester ESC-Segler.

Am folgenden Pfingstwochenende waren die Finnsegler zu Gast. Mit 10 Booten ging es am Samstag mit einem Wind von 3 Bft auf die Bahn. Nach einer Wettfahrt war es mit dem Wind vorbei. Am Sonntag dann Wind aus Nordwest und weitere drei Wettfahrten wurden bei 3-4 Bft gesegelt. Gewinner wurde Peter Raderschadt (YCBW) vor Helmuth Gubi (UYCMo) und Christoph Bruchhof (YCRM). Am Pfingstsonntag gab es dann die Yardstickregatta für die Clubwertung der Einrumpfboote. Es gewann Christian Gröbmüller, punktgleich vor Toni Weiss und Andrew und Lucy Scoones.



Unserer Langstreckenregatta „Um die Wurst“ fand am zweiten Juniwochenende statt. Das Wetter war gerade an diesem Samstag recht kühl und es versprach auch nicht allzu viel Wind zu geben. So kamen von den gemeldeten Booten nur 13 Einrumpfboote und zwei Katamarane. Bei schwachem Südwind wurde die Langstrecke abgesegelt und die ersten Boote kamen nach etwa 2 Stunden zurück und waren glücklich über einen schönen Segeltag. Im Ziel hatte Christian Gröbmüller die Nase vorn. Ebenfalls auf dem Stockerl landeten Andrew und Lucy Scoones vor Toni Weiss. Unter den Katamaranen gewann Herrmann Ramisch vom SVBB vor Wolfgang Ried vom ESC.

Zur Kaffeehaferl-Regatta am 17. September war Wind angesagt. Je nachdem, wo man hinschaute, Wetter-online, Windfinder, Windguru oder sonstwo, war für den Regattatag noch am Vortag heftigster Sturm vorausgesagt. So flatterten dann auch am Vorabend die ersten Abmeldungen ein, die sich auf nasses Wetter und entsprechende 5-8 Bft beriefen. Wie so häufig, kam es am Regattatag dann doch anders. Der Regen ließ auf sich warten und kam erst als beide Wettfahrten vorbei waren und alle Segler bereits bei Kaffee und Kuchen im Trockenen saßen. Statt der orakelten 8 Bft. gab es einen schönen Westwind von 3-4 Bft mit den üblichen anspruchsvollen Drehern, sodass die angetretenen 23 Einrumpfboote und 6 Katamarane ihr Können unter Beweis stellen konnten. Es gewann Christian Gröbmüller vor den Tauscher-Jungs und vor Stephan und Ute Kaiser. Bei den Katamaranen gewann Stephan Dorfner vom SVBB vor Jost Holtmann und Wolfgang Ried.





In der kommenden Saison 2017 sind wieder vier Regattatermine geplant. Anfang Mai (06.05.) beginnt die Saison mit der Langstreckenregatta „Um die Wurst“. An Himmelfahrt (26. - 28.Mai) werden wir die RR-Regtten der 16er Jollenkreuzer und Dart 18 durchführen. Parallel dazu ist wieder die Kat-Yardstickwertung der Clubmeisterschaft geplant. An Pringsten starten die Finns am 03. und 04.Juni. Die Yardstickwertung der Einrumpfboote läuft am Pfingstsonntag. Das Kaffeehaferl fällt im nächsten Jahr auf den 30. Septmeber. Für unsere Regatten in der Saison 2017 bleibt mir nur noch der Wunsch nach bestem Wetter und idealen Winden, sowie der Ratschlag, sich nicht zu sehr an fragwürdigen Wetterprognosen zu orientieren.

...Angekommen

(Uwe Dierks, H-Jolle GER-2044) Nicht immer ist der Weg das Ziel und manchmal ist die Freude größer wenn man das Ziel (fast) erreicht hat.

Vor gut 8 Jahren hatte es mich aus beruflichen Gründen nach München verschlagen, wohl wissend, dass Wassersport soweit südlich quasi nicht möglich ist. Jedenfalls nicht so wie ich es aus Bremen und Hamburg kannte, wo ich über 40 Jahre gelebt hatte. Aber der Gedanke, auch mal schnell an den Gardasee zu huschen, hatte mich beflügelt, in Bayerns Metropole zu ziehen, wo man eine Sprache spricht und eine Kultur pflegt, die sich einem Zugereisten nur schwer erschließt.

So vergingen die letzten 8 Jahre mit mehr oder weniger häufigen Wochenenden am Gardasee und häufigen Besuchen im Norden. Man musste dann doch immer wieder mal kurz über den Deich kieken und die Nase in den Wind stecken, um die raue Natur der See zu spüren. Wind und Wasser soweit das Auge reicht, einfach einzigartig!

Vor gut zwei Jahren hatte ich dann in einer Bar in München eine interessante Unterredung mit einer Drachen-Eignerin (natürlich das Schiff!). Sie hatte erst vor kurzem mit dem Segeln angefangen und berichtete begeistert über lokale Thermik auf den süddeutschen Seen und viel Segelspaß in Bayern. Das gab mit zur Denken und ich nahm mir fest vor, das Segelrevier vor der Haustüre bald zu inspizieren. Das Ergebnis meiner Recherche war, dass man mit runtergeschraubten Erwartungen an die Windver-hältnisse durchaus ans Segeln denken kann. Das hieße aber, man braucht einen Flautenschieber, also ein Boot für sehr, sehr, sehr - und noch tausend Mal - sehr wenig Wind.

seit über 40 Jahren
LUGE
Bauunternehmung
Bauplanung
82279 Eching am Ammersee, Moosstr. 4
Tel. 08143/93910 - Fax 08143/939119
E-Mail: info@Lugebau.de / planung@Lugebau.de

Für den ersten Versuch sollte die zu wählende Bootsklasse mit möglichst geringen Folgekosten verbunden sein. Anfragen hinsichtlich Liegeplatz im Wasser ließen mich dann allerdings erstarren. Preise - einfach utopisch und nur gemacht für Leute, denen es wohl weniger um den Sport als um den Status geht. Möglichkeiten, zu zivilen Preisen an einem Außenliegeplatz unterzukommen scheiterten vielleicht auch an meinem breiten Norddeutsch. Zitat: „man nehme nur Leute aus der Gegend, mit Erstwohnsitz usw.... Außerdem müsse man eine bestimmte Bootsklasse wie Dyas, 505er oder Ähnliches segeln. Undenkbar für mich als Norddeutscher, wo Segeln nichts Besonderes ist und keiner aufgrund seiner Herkunft oder der Bootsklasse nicht aufgenommen wird. Aber die bayerische Ablehnung forderte mich heraus und ich wollte jetzt unbedingt wieder auf einem eigenen Boot segeln - auf einem der drei großen Seen.

Erstes Kriterium für die zu wählende Bootsklasse, war nun, dass das Schiff trailer- und slipbar ist. Denn wenn ich schon in keinen Verein reinkäme, hoffte ich über öffentliche Slipanlagen aufs Wasser zu gelangen. Aufgeben kam nicht mehr in Frage!

Die verschiedene Bootsklassen, die ich mir ansah, fand ich zwar alle toll, hatte aber auch überall etwas auszusetzten. Also war die Frage wie komme ich nun zu MEINER Bootsklasse. Da ich in der Projektleitung arbeite, beschloss ich, mich nicht nur vom tollen Erscheinungsbild leiten zu lassen, sondern Kriterien hinsichtlich gewünschter und verzichtbarer Eigenschaften meines zukünftigen Bootes zu entwickeln: trailerbar, slipbar, Unterhalt erträglich, wenig laufende Kosten, guter Zustand, möglichst gute Verbreitung für Regatten, viele Trimmmöglichkeiten, einhandtauglich, niedrige Yardstickzahl (also ein schnelles Boot). Auf die Formstabilität legte ich großen Wert - ich kann zwar schwimmen, aber dauernd im Wasser zu liegen macht auf Dauer auch keinen Spaß und eine komplette Segelgarderobe mit Spi oder Genaker waren ebenfalls erwünscht.



Unter Berücksichtigung des finanziellen Rahmens kam ich dann doch recht schnell zur H-Jolle Recherchen im Internet ergaben, dass viele Eigner dieser Bootsklasse ungefähr in meinem Alter sind und es außerdem keine Juppi-Klasse ist. Berichte über Regatten auf den nördlichen Seen, Vereinen und der Klassenvereinigung waren verlockend und der Entschluss stand fest, eine H-Jolle muss her!
War auch die Bootsklasse gefunden, waren ab da viele Wochen mit Recherche und Preisvergleich gefüllt. Als Newbie die diversen konstruktiven Unterschiede zu verstehen und zu bewerten, war durchaus eine Herausforderung.
Am Ende standen dann drei Boote zur Auswahl. Einen Eigner aus Bad Zwischenahn besuchte ich im Frühjahr 2015. Er nahm sich viel Zeit alles zu erklären, baute sogar das Boot mit Mast, Segel und Spi bei sich im Garten auf. Dass ich später sogar eine Probefahrt hätten unternehmen können, verhinderte leider mein Spam-Filter. Schade!

Ich habe mich dann für die GER 2044 vom Dümmer See entschieden - sicherlich mehr wegen des Bootes als wegen des Verkäufers. Die Übergabe verlief recht kühl und aus heutiger Sicht zu kurz, ohne ausreichende Einweisung in das Boot und dessen Besonderheiten. So etwas würde ich heute nicht mehr akzeptieren. Mitte 2015 stand dann schließlich die “RACE-FACE” bei mir auf dem Hof. Trotz fehlender Einweisung muss ich dem Verkäufer zugestehen, dass alles komplett und in gutem bis sehr gutem, segelfertigem Zustand war.

Zwischenzeitlich war es Mitte des Jahres geworden und alle kommerziellen Liegeplatzanbieter an den bayrischen Seen forderten trotz der fortgeschrittenen Saison noch die volle Jahresgebühr. Deshalb war klar, das Boot kommt direkt ins Winterlager und erst 2016 geht es dann richtig los.

Da ich wenig über das Boot wusste ,machte ich mich über den Winter auf den üblichen Messen schlau. Die Hanseboot war ja ein Heimspiel für mich als Hamburger und ich war angetan von dem Auftritt der KV. Auf der BOOT in Düsseldorf konnte ich mich dann sogar ausführlich mit dem amtierenden deutschen Meister Lars Hückstedt unterhalten. Am Ende kann ich nur sagen, dass ich die H-Joller mit ihrer KV als sehr kommunikativ und auskunftsfreudig erlebt habe und froh bin, mich für diese Bootsklasse entschieden zu haben.

Auch dem Thema Liegeplatz an einem der drei großen bayerischen Seen konnte ich mich in den Wintermonaten ausgiebig widmen, mit dem Ergebnis, dass es durchaus einige private Außenliegeplätze gibt. Das sind in der Regel Landwirte, die einen Seezugang haben und die angrenzenden Flächen dann als Liegplätze ausweisen. Da mein Schiff mit mindestens 190 kg Gewicht plus Trailer kein Leichtgewicht ist, das man mal so einfach durch tiefen Sand einen Hügel raufschiebt, kamen das jedoch nicht in Frage.

Trotz der schmerzlichen Erfahrungen, wie man in den Vereinen norddeutschen Seglern begegnet, hatte ich diese Option noch nicht ganz aufgegeben. Aber dann kam mir der Zufall zur Hilfe. Nach einem interessanten Telefonat mit dem ESC wurde ich kurzfristig zu einer Vorstellungsrunde eingeladen. Es war ein Gespräch in sehr angenehmer Atmosphäre und zum ersten Mal fühlte ich mich wirklich willkommen. Gleich am nächsten Tag kam das Okay - ja ich kann Mitglied im ESC werden. Juhu! Mehr Freude geht kaum. Ein Superstart ins Segeljahr 2016 und ich dachte mir: „Ich bin wohl endlich ANGEKOMMEN!“

Der Echinger Segel Verein hat eine sehr schöne Anlage mit einem großen und sehr gepflegten Vereinshaus. Ich war wirklich beeindruckt. Auch die Infrastruktur, vom Luftkompressor über den Schraubstock bis zu gekühlten Getränken überzeugten mich. Liegeplatz, Slipanlage und vor allem die nette Kameradschaft bieten durchweg tolle Bedingungen fürs Segeln und Wohlfühlen.

Die ersten Segeltörns auf dem Ammersee zeigten aber schnell das Defizit bei der Übergabe des Bootes. Aus der Vielzahl der Trimmmöglichkeiten und ohne ein vergleichbares Boot wird es wohl noch die ganze Saison dauern, den optimalen Trimm für die jeweiligen Windbedingungen zu finden. Vor allem weil der Vorbesitzer keine Markierungen auf den Schoten und Fallen angebracht hat, gibt es quasi keinen Grundtrimm von dem man ausgehen kann. Eins ist aber jetzt schon klar: das Ding ist verdammt schnell. Bei fast Flaute, was leider häufiger mal der Fall ist, machen wir immer noch gut Fahrt und wundern uns, warum die anderen Boote auf dem See quasi parken.

Ich weiß natürlich, dass H-Jollen eine norddeutsche Angelegenheit sind. Trotzdem wäre es schön, wenn sich noch andere Vertreter dieser Klasse finden ließen. Sollten sich H-Joller in Bayern befinden, oder Lust haben mit mir auf's Wasser zu gehen, könnt ihr mich gerne kontaktieren. Ich bin in Facebook unter Conrad Borchers zu finden.

Hier vielleicht noch ein paar Tipps zur Erkundung der Seen. Freie Slipanlagen, Bootsanleger, Vereine und dergleichen habe ich in Google Maps gesucht und gefunden. Einfach die Ufer der Seen im Zoom-Modus absuchen, und man findet Stellen die keine Internet-Suchmaschine ausweist.

Was ich bereits nach einer halben Segelsaison zum Boot sagen kann, ja es passt perfekt. Die H-Jolle erfüllt alle meine Anforderungen, vielleicht nicht zum Schnäppchenpreis, aber dafür langfristig und nachhaltig. Sie bietet wirklich alle erdenklich Trimmmöglichkeiten und damit viel Potential für sportliches Segeln. Ich schätze besonders, dass das Boot bei einer Breite um die 2 Meter recht kippstabil ist und sich in dieser Hinsicht wesentlich von FD und 505er unterscheidet. Was ich noch schmerzlich vermisse sind Trimmanleitungen, oder zumindest Tipps. Und nun hoffe ich nur noch, dass mein Probejahr beim Echinger Segelclub e.V. positiv verläuft und ich nächstes Jahr weitermachen kann, wünschen tue ich es jedenfalls.



SGU-Jugend bei der Quali zur 2. Bundesliga



(Maria Sommer, Sportwartin der SGU) Die aktiven, jugendlichen Regattasegler der Segelgemeinschaft Utting hatten dieses Jahr die Möglichkeit, an einem ganz besonderen Event teilzunehmen. Bei den Ausscheidungsrennen zur 2. Segelbundesliga konnten sie ihr Können mal in einem größeren Rahmen testen und ganz nebenbei wollte der Verein dadurch die Lust auf Regatten und den Zusammenhalt in der Jugend fördern.

Das Format der Segel-Bundesliga ist an das der Fußball-Bundesliga angelehnt. In diesem Rahmen segeln Vereine gegeneinander und nicht Steuerleute wie bei Klassen- oder Yardstickregatten. Analog gibt es die 1. und 2. Segel-Bundesliga mit je 18 Vereinen. In den Qualifikationsrennen zur 2. Segel-Bundesliga treten 6 Absteiger und maximal 54 neue Vereinsmannschaften gegeneinander an. Die Fleetraces finden immer Anfang Oktober in Glücksburg statt. Die Boote sind J70, rund 6,90 m lange Einheitskielboote von J/Boats. Sie werden vom Veranstalter gestellt und dürfen nicht verändert werden. Die Vereine dürfen ihr eigenes Boot, so sie eines haben, nur zu Trainingszwecken nutzen.

Bereits Ende August konnten wir an einem J70-Training teilnehmen. Trainer war Roman Koch, der Doppel-Weltmeister im Soling. Zusammen mit 4 anderen Teams wurde am Reschensee trainiert. Der Lindauer Segelclub stellte uns dafür dankenswerterweise seine zweite J70 zur Verfügung.

Durch die Lage des Reschensees am Alpenhauptkamm hatten wir an den drei Tagen immer 3 bis 5 Windstärken aus Süd oder Nord. Auch die Temperaturen dort oben waren an diesem sehr heißen Wochenende deutlich angenehmer. Das Training war so aufgebaut, dass drei Starts hintereinander erfolgten und nach dem dritten Start ein Up-and-Down gesegelt wurde. So wurden viele Starts, Tonnen-Manöver und Taktik geübt. Roman fuhr mit dem Schlauchboot mit, gab sofort Feedback, und filmte die Manöver für die spätere Video-Analyse. Auch die Regelkunde kam nicht zu kurz.

Am ersten Tag in Glücksburg stand Training auf dem Plan. Bei sehr ordentlichem Wind ging es für eine Stunde zusammen mit den Jungs und Mädels



vom ASC aufs Wasser, um nochmal die Manöver durchzugehen. Am 1. Regattatag wurden 3 Rennen gefahren. Mit einem 2., 6. und 3. Platz war das Ergebnis durchwachsen. Kommentar unserer Steuerfrau “2 - 6 - 3 - der sechste war unnötig mit nem sch… Start und dann ‚ner Flagge der Schiris oben an der Tonne - der Gegner musste allerdings auch kringeln.” Am Abend gab es zusammen mit den anderen 55 Teams „Chili con Carne” im Clubhaus des Flensburger Segelclubs.

Auch am 2. Regattatag wurden 3 Rennen gefahren. Leider hatten wir einen Frühstart im 4. Flight, im 5. und 6. fuhren wir leider auch nur zwei letzte Plätze ein. Die Chance auf den Aufstieg in die 2. Segelbundesliga war damit in unerreichbare Ferne gerückt. Insgesamt erreichten wir damit in der Gesamtwertung den 45. Platz von 56 Teilnehmern. Schlusskommentar des Teams: „Einen riesigen Dank möchten wir an dieser Stelle noch an die SGU aussprechen, die uns diese tolle Erfahrung ermöglicht hat. Leider hat es für uns dieses Jahr nicht gereicht, was uns aber nur noch mehr motiviert, nächstes Jahr wiederzukommen.“





Wo treibt sich eigentlich der Präsi immer rum?

(Philip Karlstetter) die Wahrschau-Redaktion hatte mich bereits vor längerem gebeten, mal einen Artikel über die Marina zu schreiben, in der wir uns den Sommer über so bewegen. Entdeckt wurde das Ganze bereits viel früher durch Herbert und Annemie Rottmoser.

Unser beider Schiffe liegen in der Marina Resort Punta Gabbiani in Aprilia Marittima. Das liegt in der Nähe von Lignano oder grob gesprochen zwischen Venedig und Triest. Die Marina ist sehr praktisch per Autobahn in gut 5 Stunden zu erreichen. In den zwei Jahren, die wir unser Schiff dort liegen haben, bestätigten uns schon viele Segler und Motor-Yacht-Fahrer, dass unsere Marina eine der schönsten im gesamten Mittelmeerraum sei. Wir haben dort im Sommer 6 Pools, zwei durch Geothermie beheizt und mit leicht schwefeligen Wasser, wie in Abano gespeist. Ihre Temperatur liegt bei ca. 36 Grad und tut den alten Knochen gut.



Aber nicht nur die Pools sind ein Highlight! Die ganze Anlage ist parkähnlich angelegt und äußerst gepflegt. Deswegen auch der Name Marina-Resort. Dies gilt selbstverständlich auch für die Sanitäranlagen, die ebenfalls mittels Geothermie beheizt werden. Die Marina ist ganzjährig in Betrieb, was viele Bootseigner veranlasst auch im Winter zu kommen und statt zu segeln das „dolce far niente“ zu pflegen. Es erklärt sich fast schon von selbst, dass im Restaurant „da Beppe“ hervorragende Küche geboten wird.



Und wie liegen unsere Schiffe dort? Die Marina bietet entweder einen Wasserliegeplatz in einer Box (wie gehabt) oder einen Landliegeplatz, bei dem das Schiff ganzjährig auf einem Liegebock steht, vergleichbar dem Winterlager hier bei uns. Eine Besonderheit ist, dass man nicht mit einer Leiter in's Schiff klettern muss, sondern die Schiffe





“im Trockenen” regelrecht mit dem Heck voraus an den Steganlagen abgestellt werden, der sog. „Dry Marina“. Man steigt also in das Schiff, als läge es im Wasser. An jedem Liegeplatz ist Strom, Wasser und durch uns selbst errichtet eine Sat-Schüssel.

Im Preis für den Liegeplatz inbegriffen ist ein sog. „Kran-Pass“, der das Kranen des Schiffes, so oft man will, ermöglicht. Mittels der vier sog. Travellifts, die im Sommer pausenlos im Einsatz sind, ist man in kurzer Zeit vollkommen problemlos im Wasser und wieder draußen.

Wir kranen meist nur dann, wenn wir zu einer längeren Tour aufbrechen. Mögliche Ziele wie Triest, Grado oder Venedig liegen gleich in der Nähe . Oder eben gleich nach Kroatien, wo uns nach dem Einklarieren in Umag oder Novigrad eines der schönsten Segelreviere zu Füßen liegt.

Zitat Herbert Rottmoser: „wenn man das hier kennt, braucht man nicht in die Karibik zu fliegen“ Das kann ich mich ohne Wenn und Aber bestätigen.



Gasthof Eberhardt

Besitzer:
Familie Klaus Strobl

Stegener Straße 8
82279 Eching a. Ammersee
Telefon 08143-1337 ~ Telefax 95046

Dienstag Ruhetag
Mittwoch ab 17 Uhr geöffnet

Unser beliebter Gasthof befindet sich in Ammerseenähe und bietet seinen Gästen:

deftige Brotzeiten und schmackhafte Speisen, gutbürgerliche bayerische Küche und freundlichen Service, gemütliche Gaststuben und Biergarten unter Kastanien,

Räumlichkeiten für Hochzeiten, Familien- und Vereinsfeiern und sonstige Veranstaltungen bis 80 Personen,

komfortable, moderne Appartements, mit Dusche/WC und Farb-TV.

Auf Ihren Besuch freut sich Familie Klaus Strobl

Wieviel Elektronik ist schnell?

(Christian Gröbmüller) Die Wahrschau Redaktion stellte mir die Frage: „Was bringt eigentlich die ganze Regattaelektronik wirklich?“ Offensichtlich haben wir (GER 122) den Ruf, besonders viele dieser, Zitat: „erlaubten, unerlaubten, sinnvollen, sinnlosen elektronischen Navigationshilfen“, an Bord zu haben. Die Frage ist in der Tat interessant und es lässt sich vortrefflich darüber philosophieren, was man wirklich braucht, um schnell zu segeln und auch einmal eine Regatta zu gewinnen.

Zunächst zur Klarstellung, ja, wir haben das eine oder andere elektronische Spielzeug an Bord, aber lange nicht all' die Dinge, die uns nachgesagt werden. Viele der Funktionen haben wir ausprobiert und später auch wieder verworfen. Wir haben für uns festgestellt, dass mit ganz wenigen Funktionen viel erreicht werden kann.

Bevor die Frage der Elektronik in den Vordergrund gerät, gilt es erst einmal zu klären, was wirklich entscheidend ist, um ein Boot schnell über den Regattakurs zu bewegen. Auf der Suche nach einer Antwort, findet man in der Regattaliteratur, aber auch in den Antworten schneller, erfolgreicher Segler immer wieder die gleichen drei Elemente, nämlich Bootshandling (Bootsbeherrschung), Boots-Geschwindigkeit und Taktik. Diese drei Elemente bauen aufeinander auf.



Bootshandling

Die wichtigste Grundlage für schnelles Segeln ist das Bootshandling. Hier geht es darum, das Boot in jeder Lage und bei jedem Wind mehr oder weniger blind zu beherrschen. Gerade wenn gleichschnelle Schiffe auf der Bahn sind, ist jedes Manöver entscheidend. Wie kann man wenden und halsen ohne wesentlich an Geschwindigkeit zu verlieren? Klappen die Setz- und Bergemanöver der Vorwindsegel? Sitzen die Manöver an der Tonne? Wie schnell klappt bei viel Wind das Ein- und Ausreffen? Ist die Mannschaft in der Lage, bei jedem Wind die maximale Segelfläche zu setzen? Diese Elemente gilt es einzeln zu trainieren und immer wieder zu üben. Diese Fertigkeiten verbessert man allerdings kaum beim gemütlichen Kaffeesegeln. Das beste Training ist das Segeln vieler Regatten. Wir haben uns zwei Übungstonnen gebastelt, die wir zum Training ausbringen. Hier geht es jede Woche immer wieder im Kreis.
Welche Elektronik hilft? Keine. Hier gibt es nur ein Mittel: Üben, Üben, Üben!
Im Gegenteil, ist das Bootshandling nicht perfekt eingespielt, hat man gar keine Zeit, um sich um die tolle Elektronik zu kümmern oder die Elektronik lenkt die Mannschaft so stark ab, dass man dafür schlechte Manöver segelt (haben wir alles am eigenen Leib erfahren).

Geschwindigkeit

Sobald das Bootshandling ein gutes Niveau erreicht hat und die Manöver mehr oder weniger blind klappen, kann man sich um das nächste große Thema kümmern - Geschwindigkeit.
Ein Boot muss schnell sein. Egal welchen Rennsport man betreibt, das Sportgerät muss schnell sein. Das gilt also auch beim Segeln. Ist also das Unterwasserschiff schlecht gepflegt, sind die Segel schlecht getrimmt oder sitzt die Crew falsch im Boot, so ist da Boot langsam. Funktioniert die Rollenverteilung nicht ordentlich oder hält eine Klemme schlecht, so verliert man in wenigen Sekunden wichtige Plätze, ist also langsam. Die Mannschaft ist in solchen Situationen abgelenkt und kümmert sich plötzlich um ein Problem, dass durch laxe Bootspflege entstand. Mein Tipp ist hier erst einmal das Geld in funktionierende Basics zu investieren, bevor man sich ein teures Taktikgerät anschafft.

Wenn man jedoch nun an der Bootsgeschwindigkeit arbeitet und für jeden Wind den richtigen Trimm und Kurs sucht, ist ein Geschwindigkeitsanzeiger sehr hilfreich. Noch besser ist zwar mit gleichen Booten im Vergleich zu segeln und zu trainieren, aber das ist natürlich nicht immer möglich. Welche Elektronik hilft? Eine Geschwindigkeitsanzeige (GPS oder Logge) ist hilfreich, um zu sehen ob das



Schiff bei jedem Wind schnell genug ist. Wenn man das Boot im Training immer wieder auf seine Zielgeschwindigkeit trimmen kann, so entwickelt man ein Gefühl, ob das Schiff läuft oder nicht. Im Regattabetrieb schauen wir kaum noch auf die Logge. Durch viel Training bekommt das Gefühl „im Hintern“ ob das Schiff läuft oder nicht. Des Weiteren beobachtet man die anderen Boote, die einem noch viel besser ein Gefühl geben, ob man selbst schnell ist.

Allgemeine Taktik

Jetzt wird es interessant. Die Literatur ist sich einig und ich kann das bestätigen. Wenn die erstgenannten Punkte der Geschwindigkeit und des Handlings nicht sitzen, spielt die Taktik eine untergeordnete Rolle. Klar kann man durch eine gute oder schlechte Taktik Plätze gewinnen und verlieren, aber die ersten 80% des Erfolges verbergen sich nicht hier. Das größte Problem liegt darin, dass eine Crew, die sich vor allem auf das Handling und den Speed konzentrieren muss, kaum freie Zeit hat sich vernünftig um die Taktik zu kümmern. Hier ist auch die Elektronik nicht hilfreich, sondern eher nur eine zusätzliche Ablenkung. Gehen wir aber davon aus, dass wir uns mit Geschwindigkeit und Handling auf einem sehr guten Niveau befinden und wenden uns nun der Taktik zu.

Der größte taktische Fehler, der immer wieder passiert ist das „Versegeln“, Crews also den falschen Kurs wählen. Das klingt witzig, aber es passiert immer wieder. Wir konnten das dieses Jahr einige Male bei unseren Regatten am Ammersee beobachten, wie selbst Top-Crews den falschen Kurs einschlugen. Bei einer Regatta lag ein 20er Jollenkreuzer sicher in Führung und fuhr dann in der zweiten Runde anstatt eines direkten Up-Downs ein zweites Dreieck. Das kostete viele Plätze und brachte uns auf Platz eins. Diese Dinge sieht man aber nicht nur am Ammersee, sondern sie passieren auch den Besten der Welt. Dieses Jahr in der ersten olympischen Wettfahrt der 49er lagen die Dänen nach souveränen drei Runden weit vorne. Sie segelten dann falsch um die letzte Tonne und wurden in der Wertung weit zurückgeworfen. Wohlgemerkt, das war Olympia!!!

Ein weiteres wichtiges taktisches Element ist es, immer dort zu segeln, wo mehr Wind weht. Klingt logisch, ist aber nicht immer einfach. Es geht dabei zunächst einmal darum, sich freies Feld zu suchen. Wo habe ich wenig Abdeckung durch andere Boote? Es geht darum das Wasser zu beobachten. Wo ist etwas mehr Wind? Das klingt trivial, wird aber häufig falsch gemacht. Es geht gerade bei wenig Wind auch darum, etwas in die Zukunft zu blicken. Wo stirbt der Wind zuerst? Welche Ecke am See sollte man meiden? Wo kommt der neue Wind her? Welche Wolke bringt eine Bö? Viele gute Segler haben hier Erfahrungswissen und können dies entsprechend abrufen.

Welche Elektronik hilft? Leider keine. Auch hier gilt es, viel Zeit auf dem Wasser zu verbringen, zu segeln und natürlich (zu obigem Punkt) die Segelanweisungen zu verstehen.
Es gibt aus meiner Sicht noch zwei sehr wichtig Bereiche im Rahmen einer Wettfahrt auf die man sich konzentrieren sollte. Nämlich ein guter Start und das richtige Verhalten bei Winddrehern.

Taktik beim START
Beim Start gelten die gleichen Voraussetzungen wie bisher genannt. Es gilt frei zu segeln, sich von bestimmten Gegnern bzw. besonders großen Schiffen fernzuhalten. Das eigene Boot und die Regeln sollten entsprechend sicher beherrscht werden. Idealerweise startet man mit voller Geschwindigkeit, frei von anderen Booten auf der richtigen Seite exakt beim Startschuss auf der Linie. Nichts einfacher als das _.

Welche Elektronik hilft? Um die richtige Seite der Startlinie festzustellen gibt es Elektronik. Mit Segelerfahrung kann man das aber auch sehr einfach durch das Absegeln der Linie ohne Elektronik feststellen. Um den richtigen Startzeitpunkt zu erwischen ist eine Startuhr wichtig und gut. Auf einem größeren Boot ist es auch hilfreich wenn alle Crewmitglieder diese Uhr sehen können. Es gibt nun noch Starthilfen, die per GPS genau darüber informieren, wie weit man von der Linie entfernt ist, wie schnell man sich der Linie annähert usw. Ich selbst kann hierzu keine Erfahrung beisteuern, bin jedoch der Meinung, dass hiermit für den Hobbysegler kaum noch was rauszuholen ist. In der Regel ist der tatsächliche Startverlauf vor allem von der richtigen, schnellen Reaktion gegenüber den anderen Booten abhängig. Sich im Startgetümmel zu sehr auf die Elektronik zu konzentrieren, halte ich für kontraproduktiv und sogar gefährlich.

Verhalten bei Winddrehern
Ein Winddreher kann sowohl auf der Kreuz, als auch vor dem Wind für den Verlust oder Gewinn von vielen Plätzen verantwortlich sein. Hier ist es wichtig zu wissen, dass gefühlte Winddreher oft nur mit der veränderten Windgeschwindigkeit zu tun haben. Fährt man mit hoher Geschwindigkeit in ein Feld mit weniger Wind, so fühlt sich das am Wind wie ein „Drücker“ an. Hier zu wenden wäre falsch. Ist es ein echter Dreher so kann eine Wende sinnvoll sein. Den echten „Dreher“ jedoch zu erkennen erfordert Erfahrung. Auch die Besten der Welt liegen hier immer wieder einmal daneben. Welche Elektronik hilft? Ein Kompass ist ein sehr hilfreiches Instrument um Winddreher festzustellen. Ich persönlich mag die elektronische Zifferndarstellung, aber das ist Geschmackssache. Es gibt Geräte, die auch Winddrehungen anzeigen

henry´s
TSF-Sportgaststätte
Catering/Freestylecooking
Schwalbenweg 1, 89231 Neu-Ulm

und einen Vorschlag machen zu wenden oder zu halsen. Unser RaceMaster hat eine solche Funktion. Daher haben wir diese Funktion intensiv getestet und schon vor Jahren feststellen müssen, dass uns das nicht hilft. Wir benutzen diese Funktion also schon lange nicht mehr. Das Instrument lag häufig falsch. Gerade die „unechten Windreher“, die durch die Veränderungen der Windgeschwindigkeit herrühren, werden vom Gerät aus meiner Sicht nicht gut genug erkannt. Gerade die gibt es bei unseren Bedingungen an den Binnenseen jedoch ständig. Durch viel Zeit auf dem Wasser haben wir ein wesentlich besseres Gefühl für diese Situationen entwickelt.

Nette Spielereien

Es gibt selbstverständlich noch ein paar andere Spielereien, die in all den elektronischen Systemen mitkommen. Neben der Wassertemperatur, die bei der Entscheidung hilft, ob Baden angebracht ist oder nicht, ist gerade bei einem Kielboot ein verlässlicher Tiefenmesser eine schöne Sache. Auch ein Windanzeiger ist aus meteorologischer Sicht interessant, wenn man nach einem Segeltag weiß, ob der Wind 8 oder 10 Knoten stark war.

Die wichtigen Drei

Eine gute Regattauhr, ein Kompass und eine Geschwindigkeitsanzeige sind wertvolle Hilfen beim Training und zum Teil auch bei der Regatta. Diese Hilfsmittel sind in den vielen Bootsklassen auch erlaubt. Alle anderen integrierten Funktionen helfen vielleicht bei den letzten 3%, erfordern aber sehr viel Aufmerksamkeit und auch ein gutes Gefühl dafür, ob die Geräte gerade das Richtige anzeigen.

Bevor man also Tausende von Euros für eine tolle Elektronik ausgibt, sollte man eher in gute Segel und funktionierendes Equipment investieren. Am Ende des Tages ist es wie mit jedem Sport. Übung macht den Meister. Auch die Nutzung und Deutung der Elektronik muss auf dem Wasser geübt werden. Wer wenig Zeit auf dem Wasser verbringt, wird die entscheidenden Sekunden auch nicht durch den besten Regattacomputer herausholen.



Das Blaue Band der Schlei - Regatta mal anders



(Philip Karlstetter) Zum Einstieg möchte ich all denjenigen, die noch nicht in Deutschlands schönem Norden gewesen sind, kurz erläutern, was die Schlei ist und wo sie geographisch zu finden ist. Hierzu hilft mir Wiki: „Die Schlei ist ein Meeresarm der Ostsee in Schleswig-Holstein. Nach gängiger Lehrmeinung handelt es sich um eine glaziale Rinne, jedoch nicht um einen Fjord. Sie besteht größtenteils aus Brackwasser“. Und weiter: „Die Schlei erstreckt sich mit einer Länge von 42 km von Schleimünde über Kappeln und Arnis bis zur Stadt Schleswig durch das Schleswig-Holsteinische Hügelland und trennt dabei die Landesteile Angeln und Schwansen. Sie hat eine durchschnittliche Breite von 1,3 km und eine durchschnittliche Tiefe von 3,0 m. Daraus errechnet sich eine Wasserfläche von 54,6 qkm“. Grob gesprochen liegt die Schlei zwischen Flensburg und Kiel.



Dank lieber Freunde fahren wir nun bereits seit Jahren immer wieder für ein paar Tage an die Schlei und haben sie auch schon mal umradelt. An einige Orte zieht es uns immer wieder und das nicht nur aus kulinarischen Gründen!

Doch nun zur Regatta: Meine Teilnahme ergab sich eher zufällig, denn ich segelte bereits auf dem Weg nach Norden mit Rainer Altvater auf dem Dümmer eine 16er-Jollenkreuzer-Ranglisten Regatta (Clarholzer Glasen). Dort schnappte ich auf, dass ein Teil der Dümmeraner am folgenden Wochenende das blaue Band der Schlei mitsegeln werden. Rainer nicht auf seinem Jolli, sondern auf einem „getunten“ 22 Neptun-Jollenkreuzer, dort oben als „Mistgabelkreuzer“ bekannt. Marianne Altvater, die normalerweise den Familien-Jolli steuert, musste nun überzeugt werden an der Schlei zu segeln. Nachdem aber Wind- und Wetterprognosen sehr günstig waren, wir konnten im Sommer-Outfit segeln, war dies nicht allzu schwer. Susa und ich waren ohnehin an der Schlei, also machten wir es fest.

Gemeldet wurde am Vorabend im Schlei Segel-Club in Schleswig, bei einem zünftigen Abendessen (holst. Sauerfleisch mit Bratkartoffeln) und bei ausreichend Bier. 52 Schiffe waren es am Ende des Abends, wobei wir es hier hauptsächlich mit



„Dickschiffen“, teils über 40 Fuß, zu tun hatten. Der Start war auf 11:00 Uhr in Schleswig gesetzt, wobei die Wettfahrtleitung keine Tonne als Pinend auslegte, sondern mit ihrem Startschiff bis zur Insel „Mövenberg“ fuhren. Dort befinden sich mehrere Fahrwassertonnen und eine davon, die in der „dünnen“ Segelanweisung beschrieben ist, bildete nun das andere Ende der Startlinie. Das Startprozedere ist wie üblich, nur werden Frühstarter nicht wie üblich mit der Flagge X zurückgerufen, sondern bekommen am Ende eine Zeitstrafe von 10 %, was dann unweigerlich eine Platzierung recht weit hinten bedeutet.



Nachdem die Schlei in West-Ost- Richtung liegt, zogen alle Schiffe bereits zum Start den Spi, was ausdrücklich erlaubt ist und was wiederum erklärt, warum Frühstarter nicht mehr zurückgeholt werden - dies würde das Kuddelmuddel erst perfekt machen. Zum Start hatten wir blauen Himmel mit weißen, bayerischen Wolken, moderate 20 Grad und Wind zwischen 3 bis 4 Bft aus westlichen Richtungen.

Viel zu weit von der Linie entfernt, gelang uns kein überzeugender Start. Also gab's erst einmal einen Schluck aus der Sherry-Pulle zur Beruhigung der Nerven, Marianne brauchte dazu noch eine Zigarette. Derweilen bemühte ich mich, den Spi zum Stehen zu bekommen, um verlorenes Terrain möglichst schnell zurückzugewinnen. Jetzt muss man wissen, dass in der Schlei etliche Engpässe zu passieren sind- bei dieser Regatta alle unter Spi! Es war ein phantastisches Erlebnis, zwischen all diesen bunten Spi's hier mitfahren zu dürfen. Als erstes mussten wir durch die Stexwiger Enge, die sauber betonnt ist, aber mit einem Jolli kann man auch ein wenig außerhalb des Fahrwassers fahren, was wir natürlich ausgenutzt haben. Schön langsam kamen wir nach vorne. In der „Großen Breite“ war dann auch das Feld ein wenig in die Breite gezogen. Jeder Skipper versuchte möglichst freien Wind zu finden. In der Enge von Missunde verkehrt eine Autofähre, die immer wartete, bis sich eine Lücke auftat, um uns Segler nicht zu behindern! Nach der Enge geht es weiter durch das Missunder Noor, das landschaftlich sehr reizvoll ist. Wie gesagt, alles unter Spi. Missunde ist in etwa die halbe Strecke, die unter Spi gefahren werden kann. Die Wendetonne bildet die letzte grüne Fahrwassertonne vor der Klappbrücke in Lindaunis, wo ein Kontrollboot der WL lag, um Umrundung zu protokollieren. Neues Ziel - Missunde.





Auf unserem weiteren Weg Richtung Lindaunis registrierten wir, dass die nördliche Seite besseren Wind brachte, und so hielten wir uns nur dort auf. Als Folge davon kamen wir nach vorne zu den führenden Seglern. Das Glücksgefühl ließ uns in regelmäßigen Abständen weitere Schlucke aus der Sherry-Pulle nehmen, wir konnten es gar nicht fassen. Bis nach Lindaunis segelten wir rd. 18 km unter Spi - toll.

Das Ende kam nach dem Wendepunkt, wir mussten nun bis nach Missunde zurückkreuzen. Und nachdem die Schlei ja ein recht schmales Gewässer mit vielen Untiefen ist, bedeutete dies, dass wir viele Wenden zu fahren hatten. Ich empfahl Marianne, sich auch auf der Kreuz wieder am nördlichen Ufer zu halten - und auch das funktionierte. Um 14:35 Uhr, also nach rund 3 Stunden wurden wir im Ziel in Missunde gezeitet. Wir waren ganz vorne, aber jeder, der Yst.-Regatten segelt, weiß, dass noch eine Menge nach Berechnung passieren kann. Wie auch immer, wir fuhren das Boot in eine freie Box, nahmen die Segel herunter und machten das Boot fertig zum Kranen, denn am nächsten Tag ging es ja für Familie Altvater samt Schiff nach Hause.

Abends, nach langem Warten, die Ergebnisliste wird im Schlei Segel-Club manuell errechnet (!!) gab's die Siegerehrung. Der WL begann ab Platz 10 nach oben zu lesen - und das erste Schiff, welches er aufrief, waren wir. Marianne und ich fielen uns in die Arme, denn für's erste Mal hatten wir ein tolles Ergebnis erzielt, zumindest unserer Meinung nach. Gewonnen hatte übrigens ein 14-Footer, den wir während des gesamten Rennens nicht gesehen hatten. Den wunderbaren Tag ließen wir abends im „Fährhaus“ in Missunde ausklingen, ein sehr schönes Lokal, welches gerade eben erst nach langwieriger Renovierung wiedereröffnet hat und wie das Revier sehr empfehlenswert ist.

ESC-Jugend im Umbruch

(Klaus v. Weitershausen) die meisten Jugendlichen, die die letzten 5 Jahre von mir beim Segeln begleitet wurden, haben sich zumindest zwischenzeitlich vom aktiven Segelsport verabschiedet. Andere Ziele, wie Studium, Berufsausbildung oder auch



der Eintritt in das Berufsleben haben naturgemäß Vorrang. Es war eine schöne und seglerisch auch eine erfolgreiche Zeit. Die gesetzten Ziele wurden sowohl sportliche als auch unter gemeinschaftlichen Aspekten erreicht. Bootsbeherschung bei allen Windverhältnissen wurde selbstverständlich und auch die eine oder andere Regatta war angesagt. Besonders in Erinnerung bleiben die drei Trainingswochen auf dem Gardasee jeweils in der 2. Osterferienwoche bei der Segelschule Stickl in Malcesine. Ebenso darf man nicht vergessen, die jährlichen Skiwochenenden auf dem Brauneck zu nennen, echte Highlights für unsere Jugendlichen. Die Gemeinschaft konnte so besonders gestärkt werden, so dass wir nicht nur auf dem Wasser super zusammengehalten haben, sondern auch an Land. Mein Dank gilt auch den Trainern Ute Kaiser, Christian Wolf und Jost Holtmann.

Zum Saisonanfang 2016 stand also ein Neubeginn an. Fünf Newcomer, meist Aufsteiger aus dem Opti, starteten in die Saison. Weitere fünf Jugendliche aus dem ehemaligem Team waren noch zeitweise dabei und mit ihrer Erfahrung eine wertvolle Unterstützung. Von Anfang Mai bis Anfang Oktober waren acht fest eingeplante Trainingstermine angesetzt, seglerisch kamen die Termine der Clubregatten sowie das freie Segeln an den freien Wochenenden und in den Ferien dazu. Das feste Training auf Laser, 420er, Feva und Dart hielt sich in Theorie und Praxis entsprechend den Vorkenntnissen zunächst auf Einführungsniveau mit späteren sichtbaren Fortschritten. Frustrierend allerdings, wie so oft auf Bayerischen Seen, der schwache Wind. Von den acht Trainingstagen war letztlich nur 2 mal wirklich Wind über 2 Bft. Das freie Segeln, oftmals auch unter Aufsicht, wurde gut angenommen, vornehmlich von den Verbliebenen der früheren Jugendgruppe. Die Teilnahme an Clubregatten hilet sich in Grenzen. Das Skiwochenende oder die Trainingswoche am Gardasee kamen diesmal nicht zu Stande, schade. Das Engagement beim Aus- und Einlagern der Boote konnte sich sehen lassen, hier auch den Eltern ein großes Dankeschön. Hinsichtlich der Kooperation mit dem Schullandheim Schondorf ist 2017 ein neuer Anlauf vorgesehen.

Seinen Titel als Jugend-Clubmeister konnte Amon Ritz auf dem 420er, mit Julia Obster an der Vorschot, erfolgreich verteidigen (jeweils 9. Platz bei der Pfingstregatta und dem Kaffeehaferl). Gemeinsame Vizejugendmeister sind Fabian Braunitzer auf Laser 4.7 mit Rang 18 von 21 gestarteten Booten beim Kaffeehaferl und Luis Holtmann auf Laser Standard mit Rang 10 von 13 gestarteten Booten bei der Wurst. 7lFazit: Der Anfang ist geschafft, jetzt kann es mit viel Wind in den Segeln und Motivation weitergehen!

ESC schon wieder Ammersee-Yardstick- Meister





(Ute Kaiser) Fast hätte er es gar nicht mehr gesagt! Erst ganz zum Schluß der Meisterfeier verkündete Philip Karlstetter dann doch noch, dass der ESC schon wieder Clubmeister geworden ist. Relativ knapp mit 3 Punkten vor dem SCLL, aber immerhin klarer, als noch im letzten Jahr. Er versicherte auch, dass es den Pokal tatsächlich noch gäbe, auch wenn ihn seit 12 Jahren keiner mehr gesehen hat.

Trotzdem war der Sieg keine ausgemachte Sache. Der SCLL - seit Jahren Zweiter - hatte uns durchaus den Kampf angesagt und das nahmen wir auch alle ernst. Alle? Vielleicht nicht wirklich alle. Christian und seine Crew ließen sich jedenfalls kaum beeindrucken und legten mit 3



Siegen ganz schön vor. Souverän sicherten sie sich am Ende den zweiten Platz. Auch Stephan und ich waren im Wettkampfmodus und landeten hinter den “Gröbis” auf dem dritten Platz. Die Mär von der tollen Yardstickzahl der Jollenkreuzer darf man nämlich so ohne weiteres nicht glauben. Als klassenkonformes Boot sind wir von oben bis unten vermessen und können keine Geheimwaffe ziehen. Der Erfolg hängt ausschließlich vom Bootshandling und - hier in unseren Breiten - von der Nervenstärke ab. Ich erinnere mich nur an zwei Wettfahrten, wo unter annähernd regulären Verhältnisse gesegelt wurde: bei der 24 h-Regatta und bei uns, beim Kaffee-Haferl. Leider gaben uns da unsere Lieblingsgegner vom SCLL wieder einen Korb, weil sie gleichzeitig zum Haferl bei ihrer eigene Clubmeisterschaft antreten mußten - und so wertvolle Punkte vergaben.

Mit unserem neuen Clubmitglied Wolfgang Andorfer ist der ESC nun auch im Hochgeschwindigkeitsbereich konkurrenzfähig. Mit seiner ESSE 850 hat er ein echtes Geschoß am Start. Sogar die schnelleren Normalsegler sehen diese Boote bei einer Wettfahrt in der Regel nur anfangs an der Linie. Während man selbst an den Tonnen um sein Recht kämpft und versucht, die Gegner in seinen Abwinden zu halten, ziehen diese stolzen Renner einsam ihre Bahnen und segeln nur gegen die Zeit - was aber auch von Nachteil sein kann! Denn ohne Gegner fehlt der Vergleich und der ständige Ansporn, noch mehr aus sich und der Kiste unter seinem Hintern rauszuholen. Unbeschreiblich das Gefühl, wenn ein starker Gegner keinen Meter gut macht oder 5 Meter neben einem in der beliebten Lokalflaute abhängt (das funktioniert allerdings auch umgekehrt). Wolfgang und seine Crew mußten jedenfalls nur einen Renner vorlassen - Ben Hagenmeyer vom DCS, den würdigen und sympatischen Gesamtsieger der Serie 2016.

Nicht zu unterschätzen sind auch die restlichen ESC-Kombattanten: Auf Platz 7 schob sich Jürgen Mies zwischen die erste Riege des SCLL. Gegenüber Jörg Schiszler, mit dem er sich seine Skippy teilt, hatte er eindeutig die Nase vorn. Trotzdem liegen beide Steuerleute im steilen Aufwärtstrend. Dass Toni Weiss mit Achim Laubenthal und Günther Dörrich das Kämpfen noch nicht verlernt haben, zeigt ein eindrucksvoller 10. Platz. Und wenn Toni die Segelanweisung wieder mal liest, bleiben sie gefährlich. Damit unser Präsi Philip Karlstetter im Training bleibt, überläßt ihm Robert Ness immer wieder gern die Vorschot. Wenn sie sich über die zulässige Windstärke und den Kurs mal einig sind, ist immer mit ihnen zu rechnen!

1	Hagenmeyer, Ben (Johannes)	GER 139	DSC (BA019)	4	109.96
2	Gröbmüller, Christian	GER 122	ESC (BA020)	4	107.70
3	Kaiser, Stephan	GER S 441	ESC (BA020)	4	103.85
4	Andorfer, Wolfgang	GER 145	ESC (BA020)	4	96.44
5	Müller-Hahl, Sebastian	DIVERSE	SCLL (BA111)	4	94.85
6	von Altenstadt, Ulrich	GER R 1299	SCLL (BA111)	4	94.55
7	Mies, Dr. Jürgen	GER 1147	ESC (BA020)	4	90.06
8	Baur, Hubert	GER 46	SCLL (BA111)	4	89.05
9	Wegmann, Markus	GER 110	BSVR (BA184)	4	86.54
10	Weiß, Dr. Toni	GER 1109	ESC (BA020)	4	85.46
11	Bauer, Hans	GER 115	SCLL (BA111)	4	79.34
12	Jacob, Harry	GER 059	ASVIM (BA014)	4	77.32
13	Neß, Robert	GER S 444	ESC (BA020)	4	74.58
14	Bosch, Rudolf	GER 157	SGA (BA051)	4	74.23
15	Eckerlein, Johann	GER 116	MTVD (BA239)	4	74.20
16	Ehrig, Klaus	GER 152	SCLL (BA111)	4	72.74
17	Schiszler, Jörg	GER 1147	ESC (BA020)	4	71.13



„Starten oder nicht Starten. (Well), das ist hier die Frage“ [1]

(Andrew and Lucy Scoones) Der Start sollte einfach sein. Sie wissen genau, wo die Startlinie ist: ein großes Boot an einem Ende und eine schöne orange Fahne an dem anderen. Sie wissen genau, wann die Wettfahrt beginnt: der Wettfahrtleiter bläst alle paar Minuten ein Horn, um daran zu erinnern, wie lange es noch dauert. Was könnte überhaupt schiefgehen? Die folgenden Punkte sind uns alle passiert. Klingelt es mit Ihnen?

1) Zu früh: Sie sind schön aufgestellt für den Start mit 30 Sekunden zu gehen und fragen sich, wo die anderen Boote sind. Sie schauen herum und sehen eine drohende Wand der Boote, die hinter Ihnen sitzt. Dann schauen Sie auf die Linie, die immer näher zu werden scheint. Was ist zu tun? Luven Sie noch mehr an, um das Boot noch mehr zu verlangsamen und riskieren eine Wende auf Backbordbug vor diesen großen Booten, oder fallen Sie ab in der Hoffnung, dass der Startschuss kommt, bevor Sie an der Starttonne vorbeisegeln.

2) Zu spät: Es gibt verschiedene Möglichkeiten. Nehmen wir an, dass Sie pünktlich aufgestellt und in der Nähe der Startlinie für das Ankündigungssignal waren. Hier sind zwei:

a) Sie entscheiden, die Startlinie zu überprüfen und segeln glücklich die Linie entlang nur um zu erkennen, dass der Wind abgeschwächt hat. Mit nur 3 Minuten bis zum Startschuss dauert es nun mindestens 4 Minuten bis Sie zurück an der Stelle sind, wo Sie starten möchten.

b) Sie sind hinter der Startlinie 15 Sekunden vor dem Start und plötzlich erkennen Sie, dass Sie 20 Sekunden benötigen, um die Linie zu überqueren. Sie schauen hinter sich und sehen eine drohende Wand von Booten, die Sie 10 Sekunden vor dem Startschuss passieren und Sie in ihrem Fahrwasser wälzen lassen wird.

3) Baden auf der Startlinie:

a) Es ist windig. Sie sind zu früh. Sie müssen abfallen und halsen, um wieder an die Startlinie zu kommen. Eine Böe kommt und voilà! Sie gehen baden.

b) Es gibt keinen Wind. Um in Schwung zu kommen, machen Sie zwei schnelle Rollwenden. Sie übertreiben es und voilà! Sie gehen baden.

4) Verschluckt: Sie haben vermieden, zu früh oder zu spät zu sein, Baden zu gehen und haben die Startlinie rechtzeitig überquert. Erst dann erkennen Sie, dass die Boote links und rechts von Ihnen höher und schneller segeln. Sie können nicht wenden. Langsam aber sicher nehmen sie Ihren Wind und lassen sich in Ihrem Fahrwasser wälzen.

5) Kann nicht über die Startlinie: Dies ist nicht ganz Ihre Schuld. Stattdessen ist der Wettfahrtleiter für die schlechte Startlinie schuld. Er wird sagen, der Wind hat sich gedreht, aber das Ergebnis ist gleich. Obwohl Sie direkt auf der Startlinie sind, können Sie sie nicht überqueren. Sie denken anzuluven, aber das wird nicht wirklich helfen. Sie würden lieber auf Steuerbordbug wenden, aber was ist mit der Reihe der Backbordboote hinter Ihnen? Wenn Sie Glück haben, kommt der Startschuss, bevor Sie die Starttonne erreichen. Dann fängt jeder an, auf Steuerborfbug zu wenden und die Welt sieht plötzlich wieder rosig aus.

Also zusammengefasst, um den perfekten Start zu erwischen:

1) Seien Sie nicht spät
2) Seien Sie nicht früh
3) Nicht auf der Startlinie baden gehen
4) Starten Sie nicht neben schnelleren Booten
5) Überqueren Sie die Startlinie



Alles ganz einfach - is’nt it?



Die Wahrschau dankt ihren Inserenten

Andechser Bräustüberl, Andechs
Auto Gleiser, Eching am Ammersee
Gasthaus Eberhardt, Eching am Ammersee
Federer, Schlauchboote, Türkenfeld
Fischerwirt, Landsberg am Lech
Luge Bauunternehmung, Eching am Ammersee
Neß GmbH Heizung-Sanitär, Eching am Ammersee
Henry's Sportgaststätte
Sparkasse Landsberg-Dießen, Geschäftsstelle Eching
Steinlechner Bootswerft, Utting
Sun Charter, Wolfratshausen
Weingartner Rolladen Sonnenschutz, Eching am Ammersee



Echinger Segel-Club e. V.

gegründet 1963

Geschäftsstelle	Pfarrer-Held-Straße 9, 82299 Türkenfeld, Tel. 0171- 229 02 33
Clubhaus	Erholungsgebiet 3, 82279 Eching am Ammersee
1. Vorsitzender	Philip Karlstetter, email: 1.Vorsitzender@esc-eching.de Pfarrer-Held-Straße 9, 82299 Türkenfeld, Tel. 0171- 229 02 33
2. Vorsitzender	Gabi Konjack, e-mail: 2.Vorsitzender@esc-eching.de Ellighofer Str. 31, 86944 Unterdießen, Tel. 08234 - 90 134
Schriftführerin	Susanne Karlstetter, e-mail: Schriftfuehrer@esc-eching.de Pfarrer-Held-Straße 9, 82299 Türkenfeld, Tel. 0172 - 891 19 18
Schatzmeisterin	Regina Friz, e-mail: Schatzmeister@esc-eching.de Zeppelinstraße 48, 70193 Stuttgart, Tel. 0172 - 877 89 09
Sportwart	Andreas Schoop, e-mail: Sportwart@esc-eching.de Bahnhofstraße 81, 82284 Grafrath, Tel. 0177 - 528 98 17
Takelmeister	Stephan Spiel, e-mail: Takelmeister@esc-eching.de Landsberger Str. 79, 86938 Schondorf, Tel. 0151 - 41 61 95 73
Jugendwart	Klaus von Weitershausen, e-mail: Jugendwart@esc-eching.de Sedlhofstraße 3a, 82247 München, Tel. 089 - 88 03 20
Jüngstenwart	Manfred Filser, e-mail: Juengstenwart@esc-eching.de Theresienstraße 12, 80333 München, Tel. 0179 - 152 53 25
Bankverbindung	Postbank München BLZ 700 100 80, Konto 20 90 41 801

Impressum

Herausgeber	Echinger Segel-Club e.V., e-mail: 1.Vorsitzender@esc-eching.de Pfarrer-Held-Straße 9, 82299 Türkenfeld, Tel. 0171- 229 02 33
Redaktion und Layout	Stefanie Poziombka, e-mail: s.poziombka@mnet-mail.de Implerstraße 14, 81371 München, Tel. 089 / 76 97 56 97
Druck	Druckerei Peter Itzenbütteler Straße 30, 21266 Jesteburg, Tel. 04183 - 35 33

Erscheinungsweise 2 x jährlich - Mai, November
Redaktionsschluss für Wahrschau 47: 15.03.2017



Melissa Straub
Auszubildende bei der
Sparkasse Landsberg-Dießen

Mein erstes Ausbildungsjahr

SPANNEND AB DEM ERSTEN TAG

Entdecke, wie abwechslungsreich und vielseitig deine Ausbildung bei der Sparkasse ist.

www.sparkasse-landsberg.de/karriere

Sparkasse
Landsberg-Dießen