

EDITORIAL

Segelzeit – Zeit zum Segeln

Segelzeit - Zeit zum Segeln! Wann ist Segelzeit? Fast immer oder immer öfter! Wann haben wir Zeit zum Segeln? Fast nie oder immer weniger ... Warum haben wir kaum mehr Gelegenheit, um in See zu stechen? Machen wir etwas falsch? Wahrscheinlich schon. Familie, Beruf, Freunde, Vereine: Alle brauchen unsere Zeit, auch unsere Freizeit. Eine kurze "Atempause" würde uns zwischendurch schon gut tun. Gerade dafür bietet das Segeln das richtige Umfeld: Mitten in der Natur können wir alleine oder mit Gleichgesinnten die Ruhe auf dem See oder auf dem Fluss geniessen. Via Internet buchst Du "Dein" Segelboot, für das Du die Segelzulassung erhalten hast. Wenn Du Glück hast, brauchst Du das Boot weder auf- noch abzutakeln, weil es ein anderer Bootsbenutzer rechtzeitig für Deinen erholsamen Törn in den Hafen oder an die Boje zurückbringt oder es von Dir übernimmt, wenn Du zurückkehrst.

Und wann haben wir nun eigentlich Zeit zum Segeln? Immer dann, wenn wir sie uns nehmen! Das tönt recht lapidar, trifft aber den Nagel auf den Kopf. Warum gehen wir nicht einmal an einem Montagabend auf den See? Zu einem gelungenen Wochenstart könnte doch auch ein aktives Krängungssegeln und/oder ein gemütlicher Vorwindkurs an einem schönen Frühlings-, Sommer- oder Herbstabend gehö-

ren. Aus eigener Erfahrung empfehle ich Euch, zum Wochenbeginn eines der attraktiven Segelboote unserer Genossenschaft zu "kapern". Der Erholungswert wird für die ganze Arbeitswoche hinhalten.

Tobias Moser
Präsident des Verwaltungsrates

SAILCOM-INFOS DER GESCHÄFTSSTELLE

Neu ab Saison 2002

Für die Saison 2002 gibt es einige wichtige Änderungen:

1. Per 1. März 2002 werden die **Segelgutschriften für Mitgliederwerbung** von Fr. 30.- auf Fr. 100.- erhöht – Mitglieder werben lohnt sich also noch viel mehr! Wichtig: die Segelgutschriften können nur vergeben werden, wenn das Neumitglied Euren Namen auf der Anmeldung vermerkt (unter: „Wodurch lernten Sie SailCom kennen“).
2. Die **Eintrittsgebühr** in die Genossenschaft wird auf Fr. 200.- verdoppelt (Begründung: der Aufbau der Genossenschaft soll von Neumitgliedern mitgetragen werden).
3. Einführung einer **Reduktion des Selbstbehaltes** bei Schäden. Gegen einen jährlichen Beitrag von Fr. 50.- kann der Selbstbehalt von normal Fr. 1'000.- auf Fr. 100.- pro Schadenereignis reduziert werden.

4. **Entschädigungen für Amtsträger:** Neu wird allen Amtsträgern (d.h. Verwaltungsrat, Regionalleitungen, Seen- und Marketingverantwortliche, Marketingmitarbeiter und die Bootschefs und ihre Stellvertreter von SailCom-eigenen Booten) mit der Befreiung des Jahresbeitrages und einer jährlichen, pauschalen Segelgutschrift ab Fr. 100.- für ihre wertvolle Mitarbeiter gedankt. Die jeweiligen Gutschriften sind auf der Jahresrechnung ersichtlich.

5. Diese Entschädigungen werden gespiesen von einem neu eingeführten **Amtsträgerbeitrag von 20%**, welcher allen Mitgliedern (reinen Nutzer/innen) auf die Nutzungsgebühren verrechnet wird, welche nicht bereit sind, mind. 2 Halb-Tage pro Jahr aktiv mitzuhelfen (administrativ oder technisch).
6. Seit der Gründung von SailCom wurden die **Nutzungstarife** nicht erhöht. Für die Saison 2002 sind bei ca. der Hälfte der Boote individuelle Änderungen vorgenommen worden (Details siehe gelbes Infoblatt). Diese Erhöhungen gelten seit dem 17. Januar 2002 und betragen zwischen Fr. 2.- bis Fr. 6.- pro Stunde.

Wir hoffen, dass wir unser Schiff SailCom auch weiterhin auf dem Erfolgskurs halten können und wünschen Euch allen eine windreiche, aktive Saison 2002.

Eure Geschäftsstelle
Marcel Sohler

SAILCOM-INFOS ZENTRALSCHWEIZ

Aus der Region Zentralschweiz sind bis Redaktionsschluss keine besonderen Informationen eingegangen. Bitte wendet Euch direkt an die Bootsverantwortlichen oder die Regionalleitung.

SAILCOM-INFOS WESTSCHWEIZ

Thunersee

ab Mai- Juni 2002 (!) ist unser Platz im neuen Hafen Hilterfingen bezugsbereit. Die Suche nach einem geeigneten Schiff hat begonnen. Sicher wird es ein attraktives und gefreutes sein.

Biel

nachdem uns die Rettung unserer Dyas aus verschiedenen Gründen nicht gelungen ist und ihr Ende im Shredder drohte, wird sie nun ihren Lebensabend nach den nötigsten Anpassungen an den Schulstandard in den Armen der Segelschule Bielensee verbringen, zu Beginn auf dem Zürichsee.

Im Hafen La Neuveville / Neuenstadt erhält SailCom einen neuen, auch mit ÖV gut zu erreichenden Stützpunkt. Sobald wir fündig geworden sind, werden wir das dazu gehörige Schiff vorstellen.

Neuenburg zum ersten

die Trident 80 wird die EXPO- Saison unter einem nagelneuen Grossegel und mit neuen, benutzerfreundlichen Baum- und Cockpit-Persenningen erobern.

Neuenburg zum zweiten

der Cercle de Navigation Hauterive und SailCom haben eine Propaganda-Aktion auf Gegenseitigkeit begonnen. Der Cercle verschickt an seine über 150 Mitglieder unsere Broschüre und wird für unsern Versand Flyers herstellen. Mit einer (günstigen!) Mitgliedschaft beim Cercle erwirbt man sich unter anderem die Berechtigung, die Infra-

struktur mit Clublokal, Bar und Kochgelegenheit im Hafen Hauterive zu benutzen. Der an sich schon heute attraktive Stützpunkt wird dadurch für SailCom noch interessanter.
Kurt Nydegger

SAILCOM-INFOS ZÜRICH / OSTSCHWEIZ

Regionaltreffen der Region Zürich / Ostschweiz

Obwohl im Moment noch tiefer Winter ist: Der Frühling - und damit der Start in die SailCom-Saison 2002 - kommt bald! Die Mitglieder der Region Zürich / Ostschweiz werden sich auch dieses Jahr wieder treffen, um sich über die Neuerungen in der Region zu informieren und um über das Segeln zu fachsimpeln. **Neuerungen gibt's in der Saison 2002 einige, denn ich werde euch meinen Nachfolger Jean-Dominique Amsler und die Neuorganisation unserer Region vorstellen.** Du erhältst auch viele Informationen zur Entwicklung unserer Genossenschaft, über neu dazu gekommene Segelschiffe in unserer Region und zu Veranstaltungen und Weiterbildungen, die wir euch in der Saison 2002 anbieten werden.

Ich lade alle Genossenschafterinnen und Genossenschafter unserer Region zum diesjährigen **Regionaltreffen am Montag, 25. Februar 2002, von 20.30 Uhr bis zirka 22.00 Uhr in Zürich im Gemeinschaftszentrum Heuried** ein.

Das Gemeinschaftszentrum Heuried liegt am Döltschiweg 130 in Zürich. Tram Nr. 9 oder 14 bis Heuried, entlang der Wasserschöpfli, rechts hoch am Döltschiweg entlang. Ober ab Hauptbahnhof mit der S10 (Üetlibergbahn) bis Schweighof, über die Geleise, rechts abwärts am Döltschiweg entlang. Wir treffen uns im Kafi des Gemeinschaftszentrums.

Mitbringen: Kuchen, Desserts, Kekse... So wird der Abend zu einem schönen und vielleicht auch

kulinarisch wertvollen Anlass. Vielen Dank bereits im Voraus.

Traktanden

1. Jahresrückblick
2. Vorstellen unserer neuen Organisation: Regionalleiter, Seeverantwortungen und Flotte inkl. Bootsverantwortliche
3. Ausblick (SailCom-interne Ausbildungen und Kurse, Sommerfest 2002, Fuchsjagd, Regatten- und Regatta-Trainings)
4. Verschiedenes

Nach dem offiziellen Teil des Abends können wir noch sitzen bleiben und uns über dies und das unterhalten. Ich freue mich auf Dein Kommen und grüsse Dich in der Zwischenzeit.

Dein Noch-Regionalleiter Marco Waser,
Wasserschöpfli 33, 8055 Zürich

HAKEN UND OESEN

Die Hohe Schule des Segelns

Der Trick vom total falschen Aufschiesser

Wir segeln mit unserem geliebten Kielboot „*Letzte Hoffnung*“ fast platt vor dem Wind die letzten 250 Meter zügig in Richtung Takelboje, als wir bemerken, dass uns genau in jenem Seeraum, den wir fürs Anluven und Aufschieszen benötigt hätten, ein Havarist den Weg total versperrt. Es bleiben uns neben der Takelboje beidseitig gerade noch 30 Meter Platz und 50 Meter hinter der Boje steht ein unverrückbarer Legerwall in Form einer Quaimauer.

Die Vorgabe riecht nach einem „Manöver des letzten Augenblicks“; Titel „Vorwind-Aufschiesser“ mit hoher Fahrt. Eine hinterhältige Mausefalle. Aber sie lässt sich – erstaunlich einfach – meistern:

An der Vorwind-Situation können wir nichts ändern.

Faszination der Astro-Navigation

Trotz Überzahl der Mannschaft auf Rahsegeln, fanden Meute-reien selten auf hoher See statt, da die Schiffsoffiziere die einzigen waren, welche mit Hilfe der Astro-navigation wieder Land erreichen konnten. Die Gefahr, von der Mannschaft überwältigt zu werden, war deshalb relativ gering.

Wirklich gut funktionierte die Astronavigation ja erst, als der englische Zimmermann (!) und Uhrmacher-Autodidakt John Harrison aus Yorkshire eine ge-nügend genaue Uhr entwickelte, um die geographische Länge zu bestimmen.

Dieses faszinierende Werk der Technik in der Grösse eines Möbels konnte auf eine Uhr von 13 cm Durchmesser reduziert werden, welche Kapitän James Cook auf seinen Forschungsreisen 1769 und 1780 wertvolle Dienste leistete.

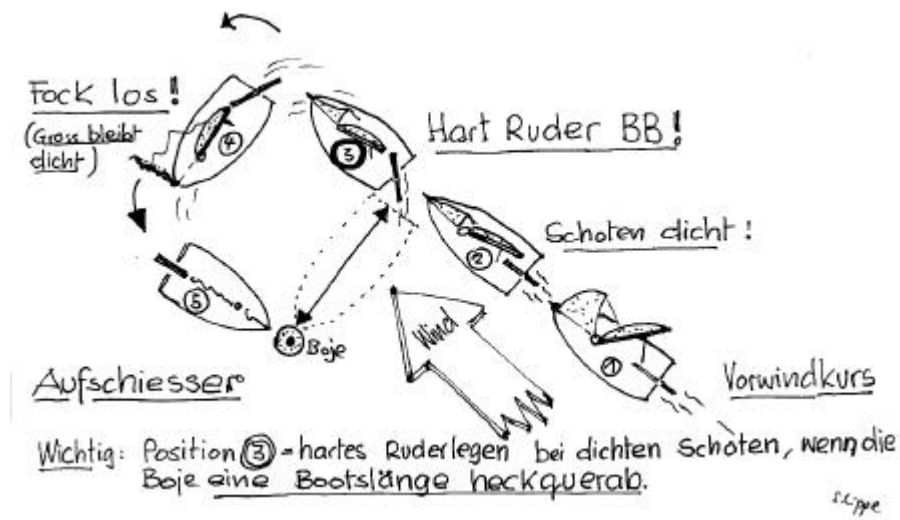
Dabei hatten die Uhren natürlich ihren Gangfehler, der protokolliert und berücksichtigt werden musste. Im Zeitalter der Quarzuhren mit sekundengenauem Gang ist das kaum mehr vorstellbar.

Jene und andere Wunderwerke der astronautischen Verfahren sind im maritimen Museum zu London, effektiv in Greenwich, ausgestellt. Zutunfgerecht erreicht man Greenwich per Schiff ab London und stellt fest, dass die Thames sichtbar nach der Gezeit ihren Wasserstand ändert.

**Der Nullmeridian ist in Green-
wich mit einer Bronzeschiene im Bodenbelag markiert.** Das Foto mit einem Bein auf der West- und dem andern auf der Osthalbkugel unseres Planeten gehört schon ins Album jedes Besuchers.

Die Standortbestimmung allein mit Hilfe eines Winkelmessers (dem Sextanten) und der nötigen Tabellen ohne jegliche Elektronik gehört wohl schon bald zur romantischen Seite der Seefahrt.

Ein Suppenteller Wasser auf der Balkonbrüstung ersetzt die Kimm (den Meereshorizont). Man halbiert dann den gemessenen Winkel von der Sonne zu ihrem im Wasser gespiegelten Bild. Da keine Winkel über 80 Grad genau gemes-



Erste Reaktion infolgedessen: rasch die Schoten dicht holen, um so wenigstens etwas Tempo zu verlieren. Jetzt müsste man Segel bergen, den Notanker... (wo ist der überhaupt?), aber für all dies bleibt keine Zeit.

Also zweite Reaktion: Wir steuern so auf die Takelboje zu (immer noch vor dem Wind), dass wir sie in einer Schiffslänge Abstand passieren können.

Drittens: Wenn die Boje genau Heck-querab ist, drüc??ken wir die „Letzte Hoffnung“ mit brutalem Ruderlegen gegen den Wind in Richtung Boje. Die heftige Drehung bewirkt, dass das Boot sofort an Fahrt verliert und dann mit dem Bug gegen den Wind präzise vor der Boje zum Stehen kommt, so dass wir die „Letzte Hoffnung“ sicher mit einer Leine festmachen können.

Das Manöver muss ein paar Mal geübt werden, wenn man es in sein seglerisches Repertoire einbauen will (aber es macht viel Spass und fördert das Selbstvertrauen). Und es eignet sich durchaus nicht nur als Notmanöver, im Gegenteil! Es hat den grossen Vorteil, dass das Daumenmass „Eine Schiffslänge querab“ leicht zu peilen ist und vor allem, dass es *recht genau stimmt*. Und zwar unabhängig von der Grösse und vom Gewicht der Jacht.

Es ist bekanntlich schwierig, vor allem bei einem noch wenig vertrauten Boot, die genaue Auslaufstrecke des „normalen“ Aufschiesers einigermaßen richtig abzuschätzen. Ich habe diesen „Full-

stopp“ auf unserem Törnschiff in Skandinavien, einer 19-Tonnen-Ketch (unter drei Segeln), von Anfang an ebenso problemlos gefahren wie auf dem H-Boot, dem Yngling „Solent“ und der FFA-20 der SailCom auf dem Zürichsee.

Ein Tipp zum Üben: Eleganter gestaltet sich das Manöver, wenn wir im Augenblick des Ruderlegens die Fock loswerfen, um das Boot - mit entsprechend stärkerem Luvdruck dank dichtem Grossegelel - „tot zu drehen“. Gezielt und vorbereitet (also nicht als „Notfall“) gefahren, ist es besser, das Vorsegele rechtzeitig zu bergen. Aber nochmals: Vorwind muss sein, damit es stimmt.

Das Manöver lernt man (leider) nicht in den Segelschulen

(es ist auch nicht auf meinem Mist gewachsen). Ich habe diesen „verrückten“ Vorwind-Aufschieser vor Jahren im schwedischen Segler-Mekka Marstrand bei internationalen H-Boot-Meisterschaften und dann auch häufig in Norwegen beobachtet; dort wird es übrigens auch als normales Aufstopp-Manöver von Fischerbooten (unter Motor) gefahren.

Silvio Kippe, Segelinstruktor VSSS

PS.: Wer auf einem unserer Skandinavien-Törns (Mai-Juli 2002) mit von der Partie ist, hat die Möglichkeit, solche und weitere Manöver (in Häfen u. Segeln) zu lernen. skippe@datacomm.ch

sen werden können und flache Sonnenbahnen bessere Resultate liefern, bietet sich für diese Tätigkeit das Winterhalbjahr an. Mit Hilfe meines Plastiksextanten und einer Messreihe um zehn Uhr und einer Mittagsbreite kam ich zu klammen Fingern und einem klaren Fix (Schnittpunkt), das gegenüber der Karte meistens etwa eine Seemeile falsch war.

Mit Hilfe des programmierbaren elektronischen Taschenrechners und mit einem auf Basic selbst erstellten Programm ging dann alles schon sehr viel einfacher.

Bobby Schenk, ein ausgewiesener Seefahrer und Kap Hornier, hat viel unnötigen Genauigkeits-Ballast weggeräumt und bietet heute einfache und seetüchtige Methoden an. Mit etwas Übung kann man damit bei Ausfall des GPS trotzdem das Ziel erreichen. Ausserdem ist das Üben der Astro-Rechnung ein interessanter Denksport an nassen und kalten Hafentagen.

(es)

Buchtipps zum Thema:

Längengrad

von Dava Sobel

Taschenbuch - 239 Seiten -
btb/Goldmann Vlg.

ISBN: 3442728827

LOGBUCH

Wir gehen aufs Schiff!

oder

Vorschau auf die EXPO 02-Region

Die Spannung steigt. Die Rucksäcke stehen gepackt mit den Wichtigsten bereit. Vom Stofftier über die Zahnbürste, an fast alles ist gedacht.

Schon seit Tagen war es der Gesprächsstoff Nummer eins: Wir gehen aufs Schiff. Auf die Frage: Wohin? Kam prompt die Antwort: „Auf den Neuenburgersee. Wir haben dort viele Schiffe!“ „Ach soo?!“ „Ja wir von der SailCom

haben überall Schiffe: Auf dem Bielersee, auf dem Neuenburgersee,... wo hat es noch Schiffe Papi? Wir können auch selbst steuern!“

Stolz tragen sie ihre Rucksäcke auf dem Weg zum Bus. Anerkennende Blicke der Passanten, speziell für die knapp 5-Jährige. Schmunzeln auch über den Kopf des Stoffhundes, welcher sich unter dem Rucksackdeckel hervorzuzwängen versucht.

Sicher im Zug, musste findig das Gepäck verstaut werden. Dann fielen die von Arbeit und Ferienvorbereitung gestressten Eltern in den Sitz und die Augen schlossen sich wie von selbst. Schon wurde der erste See sichtbar. Sind wir schon hier? Nein das ist der Bielersee!

Plötzlich geben die Bäume den Blick auf den See wieder frei.

Wir flitzen hoch über dem Seespiegel des Neuenburgersees dahin. Entzückte Ausrufe: „Schau - dort drüben liegt Cudrefin!“ Mein kritischer Blick gleitet über die sichtbaren Hafenanlagen bei Hauterive. Schon versperren die Bauwerke von Neuchâtel den Blick auf den morgendlichen See.

Hektik bricht los: Aussteigen, alle Rucksäcke aufschnallen, nichts liegen lassen! Auf dem Bahnhof entdecken wir die neue Untergrundseilbahn „Funi“. Sie bringt uns in wenigen Minuten bis in die Nähe des Seeufers. Pfahlbauer waren schon lange vor uns hier, entdecken wir beim Aussteigen.

Voller Spannung erreichen wir die Trident 80, die fast am äussersten Punkt der Mole liegt. Ruhig und vertrauenerweckend liegt das Boot hier vertäut. Damit das Schiff nicht sofort geentert wird, muss ein Machtwort gesprochen werden. Denn ein Rucksack im Wasser, bevor der Törn beginnt, auf das können wir gut und gerne verzichten.

Sofort sind die drei auf dem Boot heimisch und wieseln um Wanten und Mast, klettern durchs Cockpit. Die Rucksäcke werden ausgepackt und die Schlafsäcke ausgerollt. Das Boot ist in Beschlag genommen. Nun sind die Einkäufe an der Reihe. Kurz wird die Ausrüstung durchgecheckt, Vorhandenes von der Liste gestrichen und mit Fehlendem ergänzt. Während die Einkäuferinnen unterwegs sind, wird

das Boot segelklar gemacht. Seeventile, Toilette und Motor gecheckt, Wasser gebunkert, Kocher gefüllt, Rigg und Segel klargemacht. Es bracht etwas Geduld, bis unsere Einkäuferinnen, schwer beladen, von ihrer Tour nach Neuchâtel zurück sind.

Der Jorat bläst uns, kaum den Hafen verlassen, kreuz und quer um die Ohren. Das Reff war zum Glück schon im Grossegel eingebunden, aber die Genua einfach überdimensioniert. So retteten wir uns bald wieder in den sicheren Hafen zu Tomatensuppe und Würstchen.

Am nächsten Tag segelten wir bei Postkartenwetter Richtung Chevroux, um vor Anker, im Lee der Mole, zu baden. Eine 8-köpfige Schwanenfamilie besuchte uns, liess aber rasch von uns ab, als keine Brotkrumen abfielen. Die Nacht verbrachten wir im Hafen Chevroux.

Kaum an Land, haben unsere Kinder Spielkameraden gefunden und erste Kontakte hergestellt: „Sind Sie auch von der SailCom?“ „Nein. Was ist denn das?“...

Mir kommt es gerade recht, etwas fachsimpeln, etwas plaudern. Die Fragen zu SailCom kommen prompt. Die Kinder wollen baden gehen. So ergibt es sich, dass wir Männer miteinander noch für einen Schlag auf den See hinaussteuern. Wir peilen das gegenüberliegende Ufer an, eine wunderschöne Waldnase, mit gutem Ankergrund. Der steife, böige Wind zerzaust unser Haar und reinigt die Seele.

Der nächste Tag ist regnerisch, keine grossen Sprünge sind angesagt. Mein Nachbar muss neue Fallen einziehen, Kevlar – wiederholt gerissen. Wir legen den Mast gemeinsam und ziehen die neuen Fallen ein. Nicht ganz einfach, es müssen Mastfuss und –kopf demontiert werden. Nachher reicht es sogar noch für eine Kontrolle des Dampferlichts an der Trident.

Am nächsten Morgen hat sich das Wetter wieder gebessert. Wir legen ab und kreuzen in rassischer Fahrt - die Trident legt sich gutmütig ins Zeug – gegen Yverdon auf. Keine noch so schnittige Yacht schafft es, uns einzuholen, ein erhebendes Gefühl.

Am späteren Nachmittag erreichen wir Grandson. Nach einem Tippel durch den etwas verkommenen Ort mit zum Teil wunderschönen Bauwerken, gelangen wir zum Schloss. Leider wird es in knapp einer halben Stunde geschlossen. Wir entschliessen uns zu einem feinen Nachtessen im Restaurant in der Abendsonne am See. In dieser sommerlichen Abendstimmung reift die Idee, zu einer Nachtüberseglung zu starten. So laufen wir also aus, setzen Gross und Blister. Leichter Wind, ein wunderschöner Sonnenuntergang, leider Anzeichen für eine Wetterverschlechterung. Rasch überzieht die Dunkelheit den See, überall leuchten die Sterne und die Lichter am Ufer. Der Geruch von Feuer, Musik und Lachen am Lagerfeuer tragen von weit über den See. Langsam frischt der Wind auf. Wachablösung!

Etwa um halb vier Uhr morgens kreuzen wir vor dem Hafen Chevroux auf und holen das Gross ein. Nur unter Blister laufen wir in gespenstischer Ruhe in den Hafen ein. Nach dem Festmachen verkriechen wir uns alle in die warmen Schlafsäcke. Die Nachtüberseglung hat sich gelohnt, die Regenschauer am nächsten Morgen wechseln sich mit kurzen Aufhellungen ab.

Nach einem weiteren Ruhetag, einem Besuch im Froschmuseum in Estavayer, lassen wir uns auf einem schönen Vorwindkurs Richtung Neuchâtel treiben. Im Hafen grillieren wir mit dem Super-Reeling-Grill und geniessen das Hafenleben. Es Zeit für den Bootsservice: Die ganze Bilge wird herausgeputzt, kein eitles Vergnügen. Derweil schrumpfen die beiden Matrosen-Mädchen auf den Knien voller Eifer mit Pütz und Bürste das Deck, speziell das Teakholz. Eine Augenweide, während und nach getaner Arbeit. Die Krönung bildet der Zirkus Monti in Neuchâtel. Noch gleichentags werden die Rucksäcke gepackt und bereitgestellt.

Wehmütig verlassen wir das gutmütige Schiff nach erlebnisreichen Ferientagen. Aber nur bis auf bald!

Matthias Gysel

PORTRAIT

A) Boote des Quartals

Zürich/Ostschweiz:

Surprise, Unterterzen



Standort:

Yachthafen Unterterzen
Steg 2, Platz 082

Technische Daten:

Typ: **Archamboult Surprise**
Schiffstyp: **Kabinenyacht normal**
1. Inverkehrsetzung: **11.1985**
Letzte Prüfung: **10.6.1997**
Kennzeichen: **pendent**
Personen: **6**
Länge: **7.65 m**, Breite: **2.48 m**
Gewicht: **1'250 kg**
davon Ballast: **500 kg**
Segelfläche: **total 25.0 m²**
Motor: **Tohatsu M8A 5.9 kW/8 PS**
Rumpf: **GFK**

Bootschef: Peter Winzeler



Stellvertretung
Zünd Fredy

Was zeichnet dein Boot aus?

Hervorragende Segeleigenschaften bei wenig und mittleren Winden

Warum hast du Verantwortung für ein Boot übernommen?

Weil ich SailCom eine gute Sache finde und ich dafür gerne mein Fachwissen zur Verfügung stelle
Wo segelst du am liebsten?

Auf dem Meer

Was ist für dich schöner als segeln?

Hochseesegeln mit einem Schoner

Was trinkst du am liebsten nach dem Segeln?

Port oder Madeira

Was machst du während einer langen Flaute?

Das Leben geniessen

Mit wem wolltest du schon immer gerne mal segeln?

Welchen Knoten verwendest du am häufigsten?

Kann ich nicht sagen, da dies sehr situationsbedingt ist

Westschweiz:

Jeanneau Brio, Biel

Standort:

Kleinboothafen Biel
Steg 4, Platz Nr. 227

Technische Daten:

Typ: **Jeanneau Brio**
Schiffstyp: **Kabinenyacht normal**
1. Inverkehrsetzung: **1.1.1980**
Letzte Prüfung: **6.8.1998**
Kennzeichen: **BE-25568**
Zugel. Personen: **6**
Länge: **6.9 m**, Breite: **2.5 m**
Gewicht: **1100 kg**



Segelfläche: **total 18 m²**
Tiefgang: **1.1 m**
Motor: **AB Honda 7.5 PS 4-Takt**
Rumpf: **GFK**

Spezielles: Batterie für Beleuchtung innen und aussen - Ladung durch Motor, Badeleiter

Bootschef: Pablo Loosli



Stellvertretung

Christoph Baier, Urs Vökt

Was zeichnet dein Boot aus?

Handlich, sicher, gut ausgerüstet
Warum hast du Verantwortung für ein Boot übernommen?

Auf Anfrage von Urs Vökt wurde ich Bootschef bevor ich Mitglied der SailCom wurde und bevor das Boot in Betrieb genommen wurde.

Wo segelst du am liebsten?

Ich segle lieber durch ruhige Wellen als durch harte Prüfungen. Am schönsten sind die bernischen Alpenseen und die Jura-randgewässer!

Was ist für dich schöner als segeln?

Einsegeln... - neuer Brio Fans

Was trinkst du am liebsten nach dem Segeln?

Ein paar Panasches

Was machst du während einer langen Flaute?

Etwas trinken, ev. eine vogue bleue dazu inhalieren

Mit wem wolltest du schon immer gerne mal segeln?

Mit allen, die mir was vormachen können - und das sind sehr viele!

Welchen Knoten verwendest du am häufigsten?

Achterknoten, den Palstek muss ich jede Saison wieder üben...

B) Der neue Kandidat für den Verwaltungsrat:

Jean-Dominique Amsler

bisherige Funktion

Stellvertretender Regional-leiter Zürich / Ostschweiz bei SailCom seit 2000

Geburtsort

Bern, aufgewachsen in Zürich
Beruf

Informatiker

Hobby

Segeln, Motorrad, fein Essen
Lieblingsschiff

Friendship 26 "Balaton"

Kurzer Lebenslauf von Jean Dominique :

Ich wurde 1956 in Bern geboren, bin aber schon im Säuglingsalter nach Zürich gekommen.

Seither war ich immer, mit Ausnahme eines einjährigen Aufenthaltes in den frühen 60igern in Nigeria, in und um Zürich ansässig.

Nach der Sekundarschule habe ich 2 Lehren gemacht, zuerst als Hochbauzeichner und dann das KV. Nach der Lehre war ich 1980/81 in einem Rechenzentrum als Organisationsassistent und Programmierer tätig. Seit 1993 bin ich in der EDV selbstständig erwerbend und habe einen kleinen Laden mit Beratung und Verkauf.

Segeln habe ich von meinem Vater und Onkel kennen gelernt. 1984 habe ich dann den D-Schein gemacht. Seither segelte ich sehr sporadisch, bis ich 2000 über Mobility auf die SailCom aufmerksam wurde.

Nebst dem Segeln fahre ich sehr gerne mit meiner Gold Wing über die Strassen Europas. Da beide Hobbies bei schönem Wetter mehr Spass machen als bei Regen, gibt es bei unserem Klima manchmal Terminprobleme.

Im Gold Wing Club Schweiz war ich als Kassier und als Präsident im Vorstand tätig.

LABSKAUS

Windjammer-Segeln mit Tall-Ship Friends

Ziel des gemeinnützigen Vereins Tall-Ship Friends e.V. ist, das Segeln auf grossen Windjammern populär zu machen, um so zum Erhalt der Schiffe beizutragen und den als Trainee teilnehmenden Gästen ein unvergessliches Erlebnis traditioneller Seefahrt zu ermöglichen.

Das Törn-Programm 2002 der acht Windjammer erhaltet Ihr bei:

www.tallship-friends.de

Wassersleben 29,

D-24955 Harrislee



IM KIELWASSER

Tag des Wassers!

Die UNO hat im Jahr 2000 den internationalen "Tag des Wassers" erfunden, was ein Redaktionsmitglied besonders freut, weil es genau an diesem Tag Geburtstag hat! Achtung: Wer dem Geburtstagskind am richtigen Tag als Erster gratuliert, erhält eine kleine Überraschung!

Törnbericht auf dem Internet

Interessiert an einem *Transatlantik-Törnbericht* von unserem Mitglied Karel Fort?

<http://mypage.bluewindow.ch/karelfort/Transatlantikdeutsch/>

Der Sail-Comic <<<<<

Der abtretende Regionalleiter Marco Waser befindet sich mit seiner WM-Crew auf dem besten Weg zum Regatta-Crack!

Mit der Schere das letzte Blatt (S.7/8) abtrennen. Der gepunkteten Linie entlang falten – Voilà! Lesen und geniessen.

Achtung:

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: **19. Juni 2002**