



Power & Sail

Nachrichten für unsere Motorbootfahrer und Segler

Yachtclub Theresianische Militärakademie

Nr. 1/2014

**Nicht
vergessen!**

**Bordfest
7. März 2014**

Einladung folgt

**Binnenkurs
„Segeln“
20.3.-4.5.2014**

**Skippertraining
Mai 2014**

Termine Seite 7

**Aktuelle Termine
und Einzelheiten
findest du jeder-
zeit auf unserer
Homepage**

Liebe Mitglieder und Freunde des Clubs

Wir haben ein ereignisreiches Jahr hinter uns gebracht. Ich möchte mich jedoch, bevor ich mit einem Rückblick beginne, beim gesamten Vorstand, dem erweiterten Vorstand, unserem Hafenmeister, dem Betreuer unserer Homepage, sowie allen Helfern unseres Clubs, ob sie jetzt bei der Ausbildung oder diversen anfallenden Arbeiten mitgeholfen haben, für die unentgeltlich geleisteten Stunden die sie ihrer Freizeit abgerungen haben, recht herzlich danken!

Da wir unser Eisfest im vergangenen Winter wegen Bauarbeiten der Stadt Rust absagen mussten, war das erste Event im Jahr 2013 unser Bordfest, es dürfte sich mittlerweile herumgesprochen haben, dass es dort gute Musik, sowie exzellentes Essen gibt, denn es war sehr gut besucht. Was die Organisatoren dieses Festes besonders freute, war die Tatsache, dass sich beinahe alle anwesenden Mitglieder vorher angemeldet hatten, wofür wir uns recht herzlich bedanken.

An dieser Stelle mein Dank an jene, die sich alle Jahre wieder zur Verfügung stellen, um die Organisation dieses Highlights durchzuführen!

Im vergangenen Jahr wurde auch die Ausbildung forciert, so gab es einen Kurs bei dem Skipper für FB2/3 ausgebildet wurden, weiters wurde ein GMDSS Kurs, ein Kurs für die Absolvierung des Binnensegelscheines, sowie ein Kurs für jene die zu ihrem Motorbootschein noch den Segelschein machen wollten, abgehalten!

Auch hier einen Dank an alle Leiter der Ausbildung, sowie an die vielen Helfer die zum Gelingen dieser Kurse beigetragen haben!

Unsere Mitglieder hatten in der letzten Segelsaison erstmals die Möglichkeit sich ein Clubboot, gegen einen nicht festgelegten Unkostenbeitrag, beim Hafenmeister auszuborgen. Diese Neuerung wurde sehr gut angenommen. Es hat sich gezeigt, dass sich trotz aller Bedenken, die Schiffe am Ende der Saison immer noch in einem sehr guten Zustand befanden. Daher möchten wir unseren Mitgliedern auch in der nächsten Saison die Boote zur Verfügung stellen.

Einen besonderen Dank möchte ich auch unserem Hafenmeister und seinen Helfern aussprechen, die das ganze Jahr über die Anlage am See wunderbar in Schuss halten, diverse Arbeiten an den Booten durchführen aber auch für den reibungslosen Ablauf unseres schönen Sommerfestes gesorgt haben!

Um die Clubanlage in Rust weiterhin in Schuss halten zu können, müssen wir jedoch im Jahr 2014 (so wie bei der JHV besprochen) einige größere Investitionen tätigen, sie werden von Profis durchgeführt und sind daher eine Herausforderung für unsere Clubkasse!

Die Clubanlage befindet sich bereits im Winterschlaf. Es ist jedoch angedacht, wenn es die Witterung zulässt und die Stadt Rust keine Stegerneuerungen tätigt, ein Eisfest zu veranstalten. Wenn dieses Fest durchgeführt werden kann, werden wir es in der Homepage bzw. mit Newsletter verlautbaren.

Ich möchte euch noch einmal darauf hinweisen, dass wir neue Kappen, Sweater und Polos bestellen können, auch Aufkleber, Wimpel und Clubstander sind wieder zu haben!

Abschließend wünsche ich mir, dass ich in der heurigen Saison viele unserer Mitglieder auf der Clubanlage, am Stammtisch, beim Bordfest bzw. auf diversen anderen Veranstaltungen sehe, um ein paar gemütliche Stunden mit gleichgesinnten zu verbringen.

Allen Mitgliedern, deren Angehörigen, sowie den Freunden unseres Clubs wünsche ich somit zum Jahresauftakt viel Glück, Gesundheit und Erfolg!

Euer Geschäftsführender Präsident
Franz Ofenböck

www.yctm.at

Gezeitensegeln

ein rundum gelungener Einstieg



Die Bretagne ist eine atemberaubend schöne Gegend, geformt von Naturgewalten wie man sie sonst selten auf der Erde findet. Finisterre – das Ende der Welt haben die römischen Besatzer es schon genannt. Das Meer meist sehr unruhig, das Wetter nicht so warm wie in den typischen bei uns Österreichern begehrten Urlaubs-Segelrevieren und trocken und stabil meist auch nicht. Nicht wenige Menschen kommen gerade deswegen hierher, wegen der beeindruckenden Bilder die es hier durch den Wechsel von Flut und Ebbe, Hoch- und Niedrigwasser gibt. Nicht selten ist für diese Menschen „le coefficient de marée“, eine Zahl die das Maß des Höhenunterschieds der Gezeit angibt, ausschlaggebend für die Urlaubsplanung. Je höher dieser Wert, desto spektakulärer die zu erwartenden Eindrücke, besonders in Verbindung mit starkem Wind.

Das Meer zwischen der Bretagne und den Kanalinseln ist nicht besonders tief und das Wasser zieht sich daher bei Ebbe weit zurück. Weltberühmt ist beispielsweise das Kloster Mont St. Michel: bei Hochwasser eine Insel, kann man das Kloster bei Niedrigwasser zu Fuß vom Festland erreichen. Allerdings ist die Situation nicht ungefährlich, das Wasser kommt bei Flut wieder, mit der „Geschwindigkeit eines galoppierenden Pferdes“ (wie es der Schriftsteller Victor Hugo schon beschrieb) und wird dadurch immer wieder Menschen zum Verhängnis.

Neben Victor Hugo hat auch eine Künstlergruppe um Paul Gauguin in der Bretagne gewirkt, die Maler waren vor allem von dem besonderen Licht beeindruckt. Sehr empfehlen kann ich die Bücher des Deutschen Jean-Luc Bannalec, unterhaltsame Krimis mit äußerst detailreichen Beschreibungen der Landschaft.

Die französische Atlantikküste ist ein top-Segelrevier. Oft habe ich schon mit Segelkollegen darüber gesprochen, wie interessant es wäre hier einmal zu fahren.

Mit dem gebührenden Respekt! Wir waren uns immer einig, dass es sicher interessant aber auch nicht ungefährlich ist. Ausschlaggebend war ein Vortrag zum Thema „Tidennavigation“ auf der Bootmesse in Tulln, danach war ich soweit mich an den Kanalinsel Törn zu wagen.

Hans-Joachim Goergens von SoLong Yachting veranstaltet jährlich die „Charterweek Bretagne“ (www.solong.de/segel-events/charterweek-bretagne). Man kann mit eigener Crew teilnehmen, Kojencharter ist aber auch möglich. Jeden Abend gibt es durch SoLong ein Briefing für den nächsten Tag, wo die Skipper und alle anderen die es interessiert, etwaige Unklarheiten beseitigen können. Die Teilnahme daran ist freiwillig, jede Crew kann nach Belieben die Route selbst bestimmen und auch in einem anderen Hafen übernachten. Gesegelt wird im losen Verband. Die von SoLong geplante Route führte von St. Malo zu den Kanalinseln Jersey und Alderney im Norden, weiter nach Guernsey, zurück zur französischen Küste nach St. Quay und wieder zum Ausgangshafen St. Malo.

Genau das richtige Geburtstagsgeschenk zum 50er für meinen frankophilen Segelkollegen Armin. Die 5-Mann Crew war schnell komplett. Allesamt langjährige Segler mit reichlich Seemeilen Erfahrung und dem Wunsch, endlich einen Törn in diesem berühmten Gezeitenrevier zu machen.

Unser Schiff war die Segeljacht „Emeraude“, eine Jeanneau Sun Odyssey 35 DI, damit ist auch Trockenfallen möglich. Der Tiefgang beträgt 2,20 Meter bei abgesenktem und 0,96 Meter bei aufgehohem Kiel, für unsere Zwecke also bestens geeignet. Eine weitere Besonderheit an unserem doch recht kleinen Schiff waren die beiden Ruderblätter. Das erfordert besonders umsichtiges

Manövrieren im Hafen, da auch bei Vorwärtsfahrt das Ruder nicht wie von uns gewohnt angestrahlt wird. Andererseits lief die Emeraude dadurch auch bei starker Krängung nie aus dem Ruder.

Nach dem gemütlichen Kennenlernen in einer typischen Creperie ging es mit den Besatzungen der insgesamt neun teilnehmenden Schiffe zu einer allgemeinen Einweisung zum Tidenrevier.

Die Gezeitenunterschiede betragen in St. Malo bis zu vierzehn Meter. Das Hafenbecken liegt hinter einem „Süll“, einer Mauer die konstante etwa drei Meter Wassertiefe in der Marina sicherstellt.



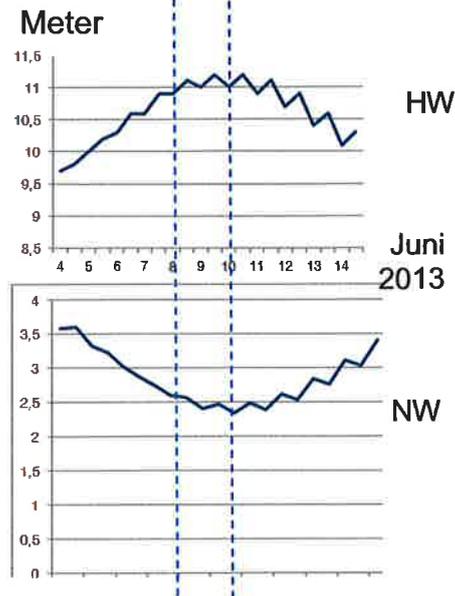
Die Schiffe liegen an Schwimmstegen und man bemerkt sehr eindrucksvoll den Unterschied im Zugang: beinahe eben, führt der Weg sechs Stunden später gut zehn Meter in die Tiefe. Hat man genug Zeit, sollte dieser Umstand beim Be- und Entladen des Schiffs berücksichtigt werden.



Ein- und Ausfahren aus der Marina ist nur möglich, wenn der Wasserstand ausreichend hoch über dem Süll liegt. Das zählt zu den wichtigsten Unterschieden die es beispielsweise zum Segeln in der Adria zu berücksichtigen gilt.

Die Springverspätung beträgt in St Malo etwa zwei

Tage. Bei der Schiffsübernahme am 8.6.2013 hatten wir Neumond, die größten Unterschiede zwischen Niedrig- und Hochwasserstand traten aber erst entsprechend später auf.



Die Leute vom Vercharterer Saint Malo Nautic waren absolut kompetent und bestens bemüht, ein sehr angenehmes Erlebnis. Es war auch kein Problem, eine Nacht vor und/oder eine Nacht nach der Charterwoche kostenlos auf einem der Schiffe zu verbringen.

Segeln in Gezeitenrevieren ist maßgeblich durch die folgenden Umstände bestimmt.

1. Wetter
2. Gezeitenhöhe
3. Gezeitenstrom

Die Wind- und Wettervorhersage bestimmt unsere Route. So sind wir nicht nach Alderney gefahren weil anhaltender Südwind ein sehr unangenehmes Zurückfahren zu den südlicheren Inseln unter Motor nötig gemacht hätte. Stattdessen sind wir von Jersey früher als geplant nach Guernsey gefahren und haben den folgenden Tag zum Trockenfallen auf der Insel Herm genutzt.

Sommer-/Normalzeit, west-/mitteleuropäische Zeit - unsere Borduhr hatten wir auf UTC eingestellt. In Frankreich galt mitteleuropäische Sommerzeit, britische Sommerzeit auf den Kanalinseln. Entsprechend aufmerksam muss man sich den Tabellenangaben widmen, UTC, UTC-1 und UTC-2 Angaben kommen einem in etwa gleich oft unter.

Die Tiefenangaben in den Seekarten beziehen sich auf LAT (lowest astronomical tide), daher sind die Zufahrtbereiche zu den Liegeplätzen in einer Marina oft keine blauen Bereiche, wie man es sich von einer Seekarte vielleicht erwarten würde.

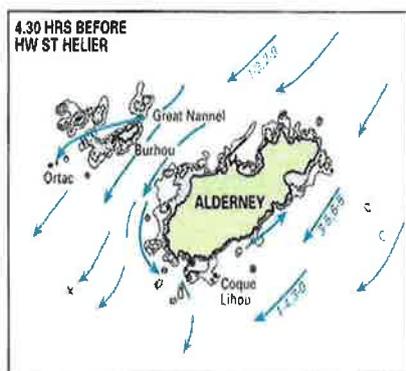


In der Bucht vor St Malo liegt das Korallenriff "Les Minquiers". Mit dem Segelboot kann man dieses Gebiet in Richtung Jersey wegen der großen Ausdehnung nicht durchqueren sondern muss es umfahren. Zwischen St Malo und den Kanalinseln verkehrt eine Hochgeschwindigkeits-Katamaranfahre. Diese ist mit gut 60km/h unterwegs (oftmals "überraschend schnell" für uns Segler;-) und sie schafft es sehr wohl, bei Hochwasser das Korallenriff in gerader Linie zu durchqueren.

Das gesamte Gebiet um Irland, Großbritannien, der deutschen und der französischen Atlantikküste ist extremes Tidenrevier, die höchsten Gezeitenunterschiede findet man in St. Malo. Das Gebiet "füllt sich" bei Flut etwas schneller mit Wasser als dieses bei Ebbe wieder abfließt (dazu braucht es etwa eine halbe Stunde länger). Die Hoch- und Niedrigwasserstände entnimmt man den entsprechenden Tabellen der Marinas oder aus den Standardwerken, mit der Zwölfstelregel ist man bestens bedient um die nötigen Zeiten und Wassertiefen zu ermitteln.

Alle Schiffe sind verpflichtet, eine aktuelle Ausgabe des (englischen) "Reed's Almanach" sowie des (französischen) "Bloc Marine" mitzuführen. Auf jedem Charterschiff sind diese vorhanden aber es empfiehlt sich, sich mit dem Inhalt und der Handhabung vorab schon vertraut zu machen.

Auch die auftretenden Gezeitenströme sind in den Standardwerken enthalten. Dazu sind die Werte für Spring- (der höhere Wert) und Nippzeit in einer Karte eingezeichnet, bezogen auf das Hochwasser eines Bezugsortes.



Quelle: Peter Carnegie: "The Channel Islands"

Die Karten enthalten beispielsweise die Strömungswerte "5 Stunden vor HW Dover", für "4 Stunden vor HW Dover" und so weiter. Meist findet man diese Angaben in einer ähnlichen Form auch auf den Seekarten. Zu beach-

ten ist, dass die Strömung oft lokal begrenzt sehr stark von den gemittelten Werten in der Karte abweichen und auch, in einem kleineren Bereich, die entgegengesetzte Richtung haben kann. Besonders für "The Swinge" und "Alderney Race", wo teilweise Strömungen um 10 Knoten auftreten, gibt es daher besonders detaillierte Karten.

Gegen den Strom zu fahren macht meist keinen Sinn, in der anderen Richtung hingegen erreicht man sehr schnell eine beeindruckende Fahrt über Grund.

Auf das Zeichnen von Stromdreiecken wurde verzichtet. Der Navigator wäre wegen der sich ständig ändernden Strömung permanent damit beschäftigt und der Nutzen wiegt den betriebenen Aufwand nicht auf, wie uns bei den Briefings erklärt wurde.

Wir hatten mehrere Tablets mit Navigationssoftware an Bord. Beim Fahren in einem Strömungsgebiet ist es absolut hilfreich und angenehm wenn man mit einem Plotter in der Hand an Deck stehen kann und sich nicht so oft zu dem Gerät unter Deck bemühen muss. Besonders bei schlechter Sicht findet man die Seezeichen auch oft schneller mit etwas elektronischer Unterstützung.

Natürlich erspart man sich damit nicht die gewissenhafte Törnplanung mit Karte und Gezeitentafeln, hilfreich ist es aber auch dabei allemal.

Da das Einfahren in die Marina St Peter Port auf Guernsey erst ab 18:30h möglich war und wir somit ein paar Stunden Zeit hatten, sind wir durch den Big Russel mit einer markanten Gegenströmung gefahren. Wir mussten teilweise bis zu 60 Grad vorhalten, um unsere geschützte Bucht zu erreichen, die wir uns für die Nachmittagsjause ausgesucht hatten.

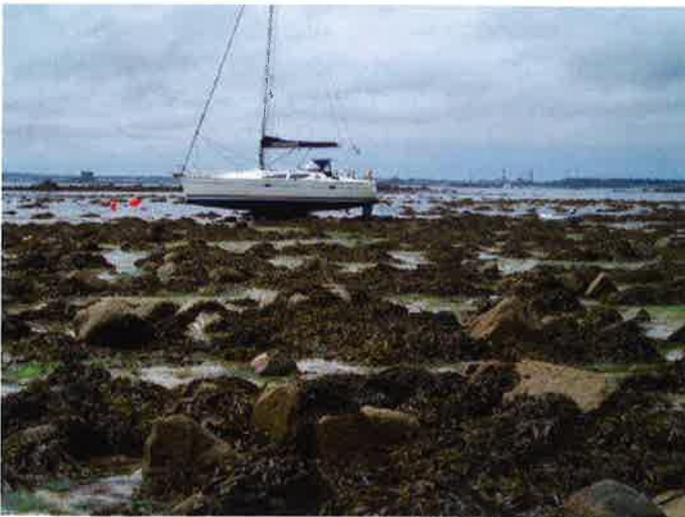


Boje im „Big Russel“: die Strömung erinnert an einen Gebirgsbach

Ein interessantes Erlebnis und allemal besser als „im Packerl“ mit den vielen anderen Schiffen vor der Marina zu warten.

Das Einklarieren auf den Kanalinseln ging mit wenig Aufwand vonstatten. Vom Marinero erhielten wir ein Dokument das wir später ausgefüllt in eine dafür vorgesehene Postbox am Steg warfen.

Wir wollten unbedingt das Trockenfallen ausprobieren. Dazu sind wir von Guernsey nach Herm gefahren und haben an einer Boje und Heckanker an einer, unserem Gefühl nach, passenden Stelle gewartet bis unser Schiff auf dem Grund gestanden ist. Es hat perfekt funktioniert, mit etwas Glück vielleicht.



Somit ist unser Kurs keine "typische Hunds-kurve".

Wir fanden, unser Schiff "...steht wie auf einer Bootsmesse..."

Leider habe ich kaum Tipps in der Literatur/Internet gefunden, welche Plätze in der Nähe sich zum Trockenfallen eignen. Auch Achim von SoLong hüllte sich in Schweigen. Verständlicherweise eigentlich, schließlich kann er kaum das Risiko tragen uns an den Platz geschickt zu haben wenn dann etwas passiert.

Der Platz schien mir geeignet und die Premiere ist geglückt, hier ein paar Überlegungen dazu.

Voraussetzung ist ein dafür geeignetes Schiff. Man kann sich "hoch trockenfallen" lassen, das Boot setzt dabei bald nach dem Hochwasser auf dem Grund auf und man hat somit viel Zeit, die Gegend zu erwandern bevor man mit der nächsten Flut wieder weiterfährt. Pech allerdings wenn das nächste Hochwasser nicht die nötige Tiefe zum Weiterfahren bringt. Lässt man sich "niedrig trockenfallen", bleibt entsprechend weniger Zeit für einen Ausflug.

Zu beachten ist auch, dass man eventuell den gewünschten Platz nicht zu jeder Zeit erreichen und wieder verlassen kann, je nach Gelände kann es sein, dass die Wassertiefe nicht immer ausreicht um rechtzeitig zum geplanten Ort zu kommen.

Für die Fahrt von Guernsey zum Festland war starker Wind und hohe Wellen vorausgesagt. Das Schiff wurde also am Vorabend "sturmfest" gemacht, unnötige Leinen (Spi Fall) ver-sorgt und das Dinghi in den Backskisten ver-staut, Jausenbrote gestrichen.

Um die etwa 55 Seemeilen zu bewältigen ha-ben wir uns entschieden, bei Sonnenaufgang, um 5 Uhr früh, abzulegen um St Quay vor Einbruch der Dunkelheit zu erreichen und uns so die Nachteinsteuern zu ersparen. Da un-sere Marina St Peter Port auf Guernsey an diesem Tag erst später öffnet (um 5 Uhr ist die Wassertiefe nicht ausreichend, Hochwasser ist erst am späten Vormittag), legen wir uns be-reits am Abend auf den Schwimmsteg "für abfahrende Jachten" im Vorhafen. Der stürmische Südwind soll allmählich abflauen und auf West drehen, die Strömung ist für uns günstig während des Vormittags. Genau so ist es auch, ohne eine einzige Wende kommen wir unter Segel an den Minquiers vorbei bequem an unser Ziel.

Die technischen Daten:

8. bis 14.6.2013, St. Malo – Jersey – Guernsey
– Herm – Guernsey – St. Quay St. Malo
145 Seemeilen, davon 28 unter Motor

Crew: Peter (Co-Skipper), Andreas (Bordarzt),
Armin, Wolfgang

Nach St Malo kann man auch gut mit dem Auto anreisen. In unserem Fall bin ich nach Paris geflogen und vom Flughafen Charles de Gaulle mit dem TGV günstig und schnell bis St Malo gefahren. Armin hat mich dort mit dem Auto abgeholt, er hatte die Woche davor schon beruflich in der Nähe zu tun. Peter, Wolfgang und Andreas sind ebenfalls nach Paris geflogen und von dort mit einem Mietauto weiter nach St Malo. Zurück sind wir zu dritt im Auto gefahren, die beiden anderen haben noch einen Tag in Paris verbracht.

Bericht von Andreas Kronaus

Wir gratulieren

MSc	GESSLBAUER Walter
	HALWACHS Georg
	KÖRPERT Thomas
Ing.	ROHRER Ernst
DI (FH)MSc	SCHMIDT HORST
	SCHNEIDER Gerald
Mag.	STRICKER Klaus
Ing.	UNTERBERGER Martin

zur bestandenen Prüfung für das Funkpatent SRC II im Rahmen der GMDSS-Ausbildung! Mit ihrem damit erworbenen Wissen leisten sie einen wertvollen Beitrag zur zur Erhöhung der Sicherheit auf See.

Ein besonderer Dank geht auch an Rüdiger WOLFGRUBER; der die Kandidaten beim Training bestens geschult hat.

Joe Lauer

Ref. Seefunk und Naut. Sicherheit

Ein Schiff stellt sich vor

SUSANNE UND GERALDS BOOT



Peiso 225
Vin Di Vino

225 (Schwert) Ausführung Backdecker
Jollenkreuzer Bj. 1975
l: 6,5m b: 2,4m Tfg: 0,26- 0,75m

Unsere Seglerkarriere am Neusiedlersee begann mit den Clubbooten. Nach einer Saison mit der Kielaquila und weiteren 2 mit dem 15-er Jollenkreuzer „Rumtreiber“ mussten wir uns plötzlich entscheiden wie es mit uns und dem Segeln weitergeht, nachdem der „Rumtreiber“ vom Club verkauft wurde. (Sicher sehr günstig, da doch schon ziemlich abgenutzt)

Zu dieser Zeit wurde auf der Clubhomepage von einem Mitglied seine Peiso 22 zum Verkauf geboten. Die Entscheidung fiel nach kurzer Zeit und wir waren stolze Besitzer dieses Kultbootes.

Die Peiso ist untrennbar mit dem Neusiedlersee verbunden. Sie wird in Katzelsdorf, ca. 30km vom See entfernt, von der Bootswerft Nolz seit 1972 in nahezu unveränderter Form gebaut. Der Riss stammt von Heribert Streuer, einem der besten deutschen Bootskonstruktoren der damaligen Zeit. Namensgeber ist der „Lacus Peiso“ wie schon die Römer das Meer der Wiener nannten.

Obwohl 1975 gebaut ist unser Boot dank andauernder Pflege gut in Schuss. Das Unterwasserschiff ist osmosefrei und der Rumpf ist steif.

Die Backdecker-Ausführung bietet im Inneren reichlich Platz für einen Jollenkreuzer, jedoch weniger Stehhöhe als z.B. die Kielversion mit Hubdach. Sie hat 4 Kojen (für Wassersportler bis max. 1,8 m Länge und weniger als 100 kg Lebendgewicht), einen Klapptisch am Schwertkasten, etwas Stauraum unter der Plicht und einige Regale.

Im Heck befindet sich eine riesige Backskiste. Die Besegelung unseres Bootes besteht aus Großsegel mit einem Reff von der Plicht aus bedienbar, und einer 140% Genua. Durch dieses übergroße Vorsegel springt sie schon beim leisesten Lüfterl an und fährt gute Geschwindigkeiten auf allen Kursen. Bei richtigem Segeltrimm fährt Sie auch am Wind fast ohne Ruderdruck, jedoch nicht sehr viel Höhe. Dies ließe sich mit einer kleineren Genua ausgleichen (zusätzliche Holepunkte und Schienen sind

am Kajütdach vorhanden).

Zusammengefasst: unsere Peiso 22 ist ein verlässliches Boot und nicht nur zum Cruisen, sondern auch für den gemütlichen Badetag und zum Übernachten geeignet. Im Winter werden wir über Einrichtung, Ausstattung, neue Farbe und neuen Namen tüfteln und freuen uns schon auf die nächste Segelsaison.

Susanne und Gerald

Einfach zum Nachdenken

Reinhard Strobls gedankliches Konzept für die Segelausbildung „Binnen und See“

Die derzeitige Regelung der Ausbildung erscheint mir persönlich besonders hinsichtlich der Praxisausbildung „Binnen“ problematisch.

Nun habe ich Überlegungen zu einer Neuorientierung angestellt, die ich zum Ausdruck bringen will.

Grundsätzlich ist die clubinterne Forderung eines Binnenscheines vor Ablegung des FB2/3 auf MSVÖ-Basis absolut sinnvoll und wünschenswert. Obwohl vom MSVÖ nicht als Pflicht vorgesehen, stellt diese interne Regelung ohne Zweifel eine Qualitätssteigerung der Ausbildung dar.

Zu erwähnen wäre auch, dass viele Kandidaten zum FB2/3 am Beginn des Kurses wenig oder kaum Seemeilen, beziehungsweise Praxis nachweisen können. Die Folge davon ist, dass noch rasch Seemeilen hergezaubert werden müssen und in einem viel zu kurzen und komprimierten Zeitraum vor der Praxisprüfung FB2/3 der Binnenschein abgelegt wird.

Meine Gedanken zu einer Neuorientierung stellen sich nun wie folgt dar:

Bei der Erfassung der Kandidaten für die Segelausbildung FB2/3, also bei der Erstbesprechung im Oktober, wird der Bedarf

a) an Praxis (der Ausdruck Seemeilen erscheint mir ohnehin ebenfalls problematisch) und

b) an Segelausbildung Binnen (A-Schein) erhoben.

Nur jene Kandidaten, welche die jeweiligen Praxisanforderungen und den Segelschein Binnen

im Oktober nachweisen können, sollten zur Prüfung im Mai zugelassen werden.

Alle anderen sollten in Ruhe die Möglichkeiten haben, in einem Jahr die erforderlichen Praxistage zu sammeln und im Mai/Juni in aller Ruhe und konzentriert den Segelschein Binnen abzulegen. Somit wären die Bedingungen für eine sinnvolle und zielorientierte FB2/3 im

darauffolgenden Jahr geschaffen. Natürlich sollten in diesem Fall auch Möglichkeiten für Praxistörns angeboten werden.

Die derzeitige Handhabung der Seemeilenpraxis und der improvisierten Binnenausbildung widerspricht unserer Idee von einer hochqualifizierten Ausbildung und sollte meiner Meinung überdacht werden. Nur eine stressfreie neuorientierte Ausrichtung sichert Qualität.

Reinhard

Skippertraining Mai 2014 mit Josef Kornfeld

Termin 1:

von Samstag 03.05.2014 bis Mittwoch 07.05.2014

Termin 2:

von Mittwoch 07.05.2014 bis Samstag 10.05.2014

Bei Interesse ist eventuell ein dritter Termin unmittelbar nach dem Kornati Cup möglich.

Interessenten melden sich bitte direkt bei Josef Kornfeld!

Tel.: 0664/2010908

E-Mail : josef.kornfeld@oebb.at

Ein Rückblick auf unser Sommerfest

Am 10.08.2013 fand unser jährliches Sommerfest auf unserer wunderschönen Clubanlage in Rust statt. Anders als in den letzten Jahren waren alle Präsidenten irgendwie verhindert an diesem Ereignis teilzunehmen. Nur unser „Admiral“, ließ es sich nicht nehmen, in Begleitung seines Leibhundes, einen Kurzbesuch zu wagen.

Es war irgendwie anders als in den letzten Jahren! Unser vorbildlich agierender Hafenmeister

organisierte gemeinsam mit seinen Helfern im Vorfeld alles hervorragend. Da ein regenfreier und nicht allzu warmer Tag vorausgesagt war, beschlossen die Organisatoren, kein Zelt aufzustellen. Diese Entscheidung erwies sich als richtig. Schon morgens begann ich (Reinhard) gemeinsam mit Gerald Pleesz 75 Wurstsemmeln mit Käse und Gurkerln für die Teilnehmer der Bootsternfahrt herzurichten. Nachdem der Starkwind ein planmäßiges Auslaufen nicht möglich machte, entschloss ich mich, meine Wurstsemmelspende schon vormittags an die hungrigen Segler auszugeben. Etwa mittags lieferte unser Präsident BM Ing. Michael EBNER persönlich

seine Weinspende ab, wofür wir alle natürlich sehr dankbar sind. Um 12 Uhr beschloss ich, grünes Licht für die Ausfahrt zu geben. Bei Sonnenschein und Windstärken um die 25 bis 30 Knoten (in Böen bis 42 – Originalmessung Jürgen Reischer) ging es flott Richtung Oggauer Schoppen, da das geplante Ziel „Biologische Station“ mir zu ausgesetzt erschien. Acht Boote beteiligten sich an dieser Fahrt. Vor Oggau legten wir im Schilf an und einige ließen es sich nicht nehmen, ihre Körper in den See zu tauchen. Knapp vor 16 Uhr trafen (fast) alle wieder im Club ein. Nur das Schiff von Herbert Wiedner war verschollen. Auf diesem befand sich auch unser Herr Hafenmeister. Da die Frage des „Grillmeisters“ ungeklärt war, hat die Abwesenheit dieser wichtigen Personen doch ein wenig Unruhe erzeugt. Letztendlich wurde aber von mir der Griller angeworfen und in kurzer Zeit stürzten sich die etwa 70 Festgäste auf Fleisch und Würstel. Leider muss erwähnt werden, dass viele der anwesenden Besucher den Kühlschrank plünderten und somit das Fassbier nicht so stark angenommen wurde. Von den 6 Fässern wurden nur knapp drei getrunken. Ein großes Dankeschön geht natürlich auch an unsere Michi Bauer, die uns mit ihren herrlichen Kuchen beglückte. Unsere Musikanten (Steirische Harmonika, Gitarre, Tuba) spielten wie schon im Vorjahr auf und einige Clubmitglieder gaben auch die eine oder andere Gesangseinlage von sich. Interessant war auch, und dies unterscheidet dieses Fest auch vom vorjährigen, dass sich die meisten Gäste so gegen 20 bis 21 Uhr verabschiedeten. Natürlich blieb wie immer ein kleiner harter Kern übrig, der bis in die Morgenstunden weiterfeierte. Dank sei hier an alle Besucher, aber besonders an jene auszusprechen, die mit ihrem Einsatz und ihrer Hilfe diese Veranstaltung gelingen ließen. Vielleicht sollten wir uns aber bei zukünftigen Veranstaltungen etwas einfallen lassen, denn unkostendeckend war dieser Tag leider nicht. Trotzdem war es ein wunderschöner Abend.





Liebe Leser!

Wegen Erkrankung unseres Chefredakteurs konnte dieses Mitteilungsblatt nicht mehr vor dem Jahresende erscheinen. Die Redaktion bittet deshalb um Nachsicht.

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber: Yachtclub Theresianische Militärakademie (YCTM)
Redaktion: Hans Watzl, Regina Strobl, Joe Lauer
c/o Hans Watzl, Gaernäckerstraße 27, 2483 Ebreichsdorf. Tel: 0676 56 35 800,
Mail: watzl.hans@aon.at
Druck: *flyeralarm* Guntramsdorf

Dieses Druckwerk dient ausschliesslich der Mitglieder-Information im YCTM und erscheint nur bei Bedarf.
Namentlich gezeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder und müssen sich nicht mit der Meinung der Redaktion decken.