

REDAKTIONELLES

Redakteur gesucht !

Liebe Mitglieder,

Dies ist die letzte Raum!, die Sie von diesem Redaktionsteam erhalten.

In den letzten 4 Jahren Redaktionsarbeit für Sie haben sich immer mehr Aufgaben ergeben, die nun zu der Entscheidung geführt haben, Prioritäten zu setzen und Aufgabenpakete abzugeben.

Ein solches Paket ist auch die Raum!, für die ab 2008 ein neuer Redakteur gesucht wird. Es wäre schade, wenn sich niemand dazu bereit erklären würde, hier weiterzumachen, dann wäre nur noch unsere Internetseite die einzige SCIA Informationsplattform.

Interessierte können sich gerne bei uns informieren, was zu machen ist, um unsere Clubzeitung am Leben zu halten.

Wir möchten uns hier noch bei den Mitgliedern bedanken, die uns fleißig mit Material und Artikeln versorgt haben:

Dankeschön!

Ansonsten bleibt uns noch auf die alljährliche Weihnachtsfeier hinzuweisen, die am Freitag, den 7. Dezember 2007, im Clubhaus stattfinden wird. Eine schöne Möglichkeit, sich im Kreis der Mitglieder zu treffen und besinnlich das (Segel-) Jahr ausklingen zu lassen.

Falls Sie Fragen zum Thema Redaktionsarbeit haben sollten, rufen Sie uns bitte an (089 / 8120277) oder schicken Sie eine Email an raum.scia@arcor.de.

Herzlichst, ihr Redaktionsteam
Ute und Werner (Stulz-)Huber

DIE SCIA FLOTTE

Nun hat die allgemeine Skiff-Welle auch den SCIA erfasst:

29er

Das Schiff

Seit heuer werden drei 29er im Club gesegelt, deren Faszination sich viele nicht entziehen können. Schon beim Aufbauen stellen sich meist etliche Interessierte ein.

Doch nun zur Technik: One-Design Vollsandwichrumpf, 3teiliger Mast mit flexiblem Carbontop, Selbstwendefock und durchgelattetes Foliengrossegel, sowie das A und O des Skiff Segelns, der 17 qm Genaker.

Da strenge Einheitsklasse, sind alle Boote völlig gleich, zum Verstellen gibt es Niederholer, Cunningham und Unterliek. Und schon kann der Spaß beginnen. Sportlichkeit und Bootsbeherrschung sind angesagt. Dafür gibt es mit der Größe eines 420er den Speed vom 505er und die Faszination des großen Bruders 49er. Seit ein paar Jahren wird die ISAF Jugend WM im 29er ausgesegelt. Auch in Bayern sind fast jedes Wochenende gut besuchte Regatten zu erleben.

Die Klasse setzt sich weltweit aus vielen jüngeren Seglern, weil Vorstufe für die sportlichen Klassen bei Olympia, zusammen. Die Segler sind recht hilfsbereit und offen für alle Neulinge in dieser Bootsklasse.

Technische Daten

Länge 4,45 m
Breite 1,77 m
Rumpfgewicht 70 kg
Gewicht segelfertig 90 kg
Segelfläche Groß: 8,8 m²
Fock: 3,7 m²
Genaker: 17 m²
Segel One Design von Neilpryde oder MacDiarmid
Konstruktion GFK Vollsandwichbauweise mit Doppelboden
Rigg Alu-Carbon Mast in 3 Teile teilbar, 1 Trapez
Yardstickzahl 94

Unsere Eigner

Alexander Huber
Andrea Fuchs
Andy Eitner / Elke Wössner



Andrea Fuchs mit Monika Linder im 29er

NEUE MITGLIEDER

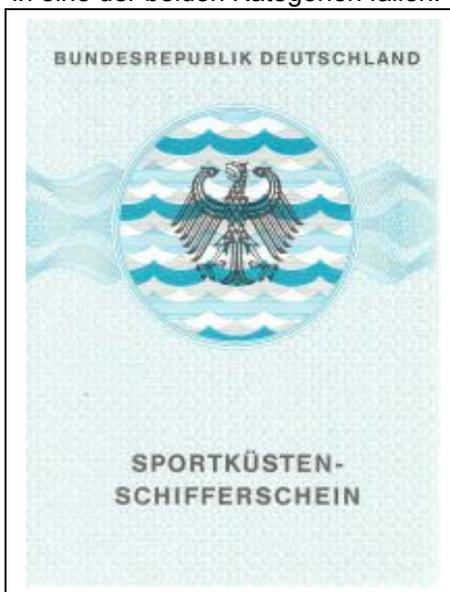
 <p>Thomas König</p>	 <p>Katrin Santiago</p>	 <p>Andreas Klingeberger</p>	 <p>Alexander Eldracher-Beck</p>
 <p>Peter Stilling</p>			
 <p>Wolfgang Kerber</p>	 <p>Katja Kressel</p>	 <p>Isabelle Kressel-Ewert</p>	
 <p>Johannes Schuh</p>		 <p>Paul Schuh, Dr. Verena Kanther, Lili Schuh</p>	
 <p>Dinko Grgic</p>	 <p>Luka Grgic</p>	 <p>Martina Klose-Grgic</p>	<p>Herzlich Willkommen im SCIA!</p>

FÜHRERSCHEINE

Der schnelle Weg zum SKS

Bei bestimmten Voraussetzungen kann man sich noch den BR-Schein zum Sportküstenschifferschein (SKS) umschreiben lassen.

Der SKS ist der amtliche empfohlene Führerschein zum Führen von Yachten mit Motor und unter Segel in Küstengewässern (alle Meere bis 12 sm Abstand von der Küste). Er soll die Lücke zwischen dem Sportboot SEE und dem Sportseeschifferschein schließen. Bisher wurde hierzu der Verbandsschein BR verwendet, der jedoch nicht amtlich ist. In Gegensatz zum BR-Schein ist der SKS - Schein etwas umfangreicher und es sind vor Beginn der Ausbildung schon praktische Seemeilen nachzuweisen, was beim BR-Schein nicht nötig war. Weiter ist der Aufgabenkatalog im Vergleich zum BR-Schein in seinem Umfang verdoppelt worden. Für viele Besitzer vom Sportboot See und vom BR-Schein gibt es aber einfache und leichte Möglichkeit ihn zu erwerben, wenn Sie in eine der beiden Kategorien fallen:



- Sie haben Ihren BR-Schein vor dem 31.12.1997 gemacht. Für Sie gilt der Nachweis der erforderlichen Seemeilen als erbracht.
- Sie haben Ihren BR-Schein zwischen dem 1.1.1998 und 30.09.1999 erworben und können mindestens 500 Seemeilen im Küstenbereich nach dem Erwerb des BR-Scheins nachweisen.

In so einem Fall laden Sie sich das Formular für die Umschreibung unter <http://www.dsv.org/PDF/SKS%20gg%20BR%20u%20SBFS.pdf> herunter, füllen es aus und senden es zusammen mit der Einzugsermächtigung von € 29,- an den DSV. Ungefähr drei Wochen später erhalten Sie Ihren druckfrischen SKS und können die stressige Prüfung und den Erfolg feiern. Im Unterschied zum BR-Schein, haben Sie nun einen amtlichen Führerschein. Wir haben es ausprobiert und es hat hervorragend funktioniert.

HUMORVOLLES

"Ziang ma's auffe"

Als einziger Norddeutscher auf ein Charterschiff voller Bayern? Warum nicht, dachte sich der Flensburger Niels Nielsen, als er auf einer zwölf Meter langen Yacht angeheuert wurde – er sollte Chiemsee-Skipper Sepp und seiner acht Mann starken Süd-Crew die schleswig-holsteinische Ostseeküste näher bringen.

Hätte Niels geahnt, was auf ihn zukommt, er hätte niemals einen Fuß auf diese Yacht gesetzt.

Das Missverstehen begann schon, als Nielsen das Schiff mit der Vorleine am Steg festhielt und auf das Kommando zum Losmachen wartete. "Pack ma's" hörte er immer lauter von Skipper Sepp – erst als ihm der Franzl die Leine aus der Hand nahm und sagte: "Dös heißt klar zum Ablegen", konnte der Törn beginnen. Ähnliches geschah, als Niels am Großfall stand und auf das Kommando zum Segelsetzen wartete. Wie sollte er wissen, dass Sepps lautes, wiederholtes Rufen "Ziang ma's auffe" genau das bedeutete.

Wieder war es der Franzl, der übersetzte und ihm das Fall aus der Hand nahm. Und einen Reim auf "Ziang ma's ausse" konnte sich Niels erst machen, als Crewmitglied Gustl die Rollfock betätigte. Immer wenn Skipper Sepp seine Kommandostimme ertönen ließ, blickte er fragend auf Franzl, dessen Nähe er jetzt ständig suchte. "Loss' aus", rief Sepp – "Fier auf", übersetzte Franzl. "Ziang o" war das nächste Kommando, was "dicht holen" heißen soll. Mit "Deama umleng" konnte Nielsen gar nichts anfangen. Das heißt "klar zur Wende", übersetzte Franzl. Völlig verständnislos sah Nielsen Franzl bei den Kommandos "Wieda auffe" und "Wieda owe" an, denn er konnte beim besten Willen keinen Zusammenhang mit anluven" und "abfallen" herstellen.

Als er an Steuerbord stehend sehnsüchtig einer Yacht nachblickte, von der Wortfetzen einer hochdeutschen Unterhaltung zu hören waren, achtete er nicht auf Sepps Kommando "Klar zum Drahn" und "Umme, obacht". Es war wieder Franzl, der eingriff und ihn aus der Drehbahn des Großbaumes stieß. Sepp fuhr eine Halse – denn gesagt hatte er nichts anders als "klar zur Halse" und "rund achtern".

Nielsen war blass geworden und versuchte gar nicht mehr zu verstehen, als Sepp "Eine" (einfahren) rief, den Motor startete, in den Hafen von Maasholm steuerte und "Obindn" (festmachen) und "Schick di" (Beeilung) kommandierte. "Da legst di nieda" waren die letzten Worte, die Nielsen noch hörte. Und nur er glaubte zu ahnen, dass das pures Erstaunen sein musste – denn die Bayern konnten nicht verstehen, warum er fern der Heimat das Weite suchte.

KINDERSEITE



Schau Dir das Bild genau an und beschreibe, was Du siehst.

Anschließend drehst Du das Blatt auf den Kopf und siehst Dir das Bild noch mal an.

Eine Mutter bringt ihre Zwillinge Tim und Tom ins Bett. Der eine lacht und lacht, da fragt die Mutter: „Warum lachst du denn so viel?“. Darauf antwortet er: „Du hast Tom zweimal gebadet und mich gar nicht!“

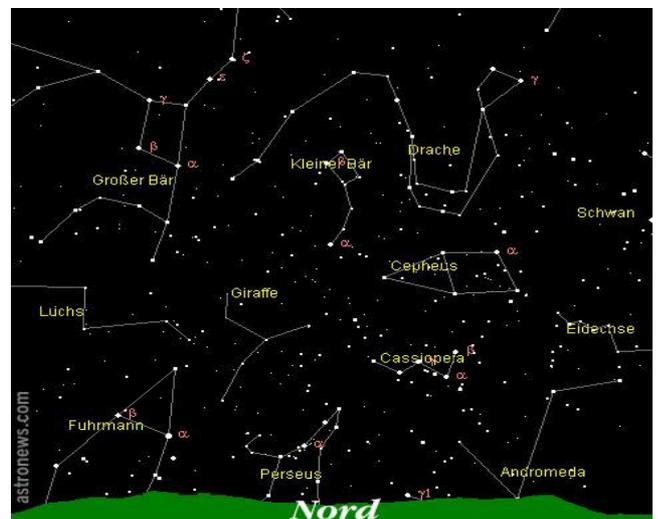
Der Opti-ProfiWissenswertes über den Nordstern und Segeln in früherer Zeit:

In der Frühzeit der Seefahrt fuhren die Seeleute unter der Küste nach bekannten Landmarken. Nachts orientierten sie sich an den Sternen. Der Nordstern war ihnen gut bekannt. Nach ihm wurden nicht nur der Kurs, sondern auch nachts die Zeit mit einem Nocturnum ermittelt. Im fast wolkenlosen Mittelmeer fuhren die Phoenizier nach der Sonne. Der Osten war für sie Sonnenaufgang, 'asu', daher auch der Name Asien. Der Westen war Sonnenuntergang, 'ereb', daher Europa. Ferner konnten die 'Alten' den Kurs nach den jahreszeitlichen regelmäßigen Winden (Nordost-Passat, Monsum), nach Meeresströmungen, nach Wassertiefen, nach Wolkenansammlungen und nach Zugvögel bestimmen.

Die Wikinger orientierten sich nach Nordstern und Sonne, nach Windrichtung, Strömungen, Wassertiefen, Wasserfärbung, Temperaturen, Nebelgebieten und Flugbahnen der Vögel. Sie benutzten 3 hervorragende Instrumente: Sonnenpeilscheibe, Sonnenschattenbrett und Sonnenstein.

Mit der Peilscheibe wurde jede Richtung zum Aufgang (Osten) oder Untergang (Westen) der Sonne bestimmt und mit einem Zeiger festgehalten. Das Sonnenschattenbrett war eine Scheibe mit einem Stift in der Mitte und konzentrischen Kreisen drumherum. Der Stift war einstellbar und warf einen Schatten. Anhand der Schattenlänge konnte man die Breite feststellen und auf ihr entlangsegeln.

Der Nord- oder Polarstern ist relativ leicht zu finden: Man schaut genau nach Norden und sucht das Sternbild "Kleiner Bär" oder "Kleiner Wagen". Am Ende der Deichsel des Wagens liegt der Polarstern. Zur Zeit liegt der Stern relativ nah am nördlichen Himmelspol, was bedeutet, dass die "Erdachse" nahezu auf den Polarstern deutet. Da die Erdachse aber leicht "trudelt" (die so genannte *Präzession*) wird der Polarstern nicht immer diese exponierte Stellung behalten: In etwa 12.000 Jahren beispielsweise wird die Wega im Sternbild Leier nahe dem nördlichen Himmelspol stehen.



IMPRESSUM

Herausgeber: Segelclub Inning am Ammersee e.V., Ammerseestraße 41-43, 82266 Inning-Buch, www.scia-ammersee.de
 Postanschrift: Segelclub Inning a. A. % Johannes Ebrecht, Thalberg 3 b, 82279 Eching
 Redaktion: Werner Huber, Prof. Eichmann Str.20, 80999 München, Tel.: 089 / 812 02 77, E-Mail: raum.scia@arcor.de