



STARFLOTTE LUV VIERWALDSTÄTTERSEE

FLEET OF THE INTERNATIONAL STAR CLASS YACHT RACING ASSOCIATION

Luzern, im Juni 1979

An die
Mitglieder der
Starflotte LUV

Liebe Segelkameraden,

als einer der älteren LUV-Segler, als Vorstandsmitglied und mit Zustimmung des Captain komme ich zurück auf die Föhn-Regatta der Flottenmeisterschaft vom 3. Juni 1979, weil meines Erachtens wir alle aus dem Geschehenen die entsprechenden Konsequenzen ziehen sollten.

Von acht gestarteten Booten befanden sich nach der ersten Kreuz noch drei im Rennen. Zwei Boote liefen voll, das eine konnte (mit einem lecken Tank) nach Brunnen geschleppt werden, das zweite versank im Urnersee.

Der Verlust eines Starbootes, welches auch bei Vollschiagen mit Reserveauftrieb schwimmfähig bleiben müsste, ist eine sehr ernste Angelegenheit. Der an der Preisverteilung geübte Humor darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass es unter Umständen um das Ueberleben der Mannschaft gehen kann. Erst recht unerklärlich ist, dass der Star 6165 versank, obwohl ein Motorboot Beistand leistete. An der Flottenmeisterschaft 1972, allerdings mit wesentlich stürmischeren Winden, liefen vier Boote voll (die Schwimmtests waren damals noch nicht vorgeschrieben), doch musste kein einziger Verlust beklagt werden, selbst wenn es dem einen oder andern Eigner gelegen gewesen wäre. Es muss jedenfalls im Interesse unserer Klasse das Bestreben aller sein, Schiffsverluste künftig zu vermeiden.

Als Erfahrung wollen wir uns folgendes merken:

- Es genügt nicht, einen Schwimmtest zu bestehen. Die Tanks sind periodisch zu überprüfen. Der Luken-Deckel kann sich lösen, weshalb empfohlen ist, diesen mit Klebeband zu befestigen.
- Droht das Boot vollzulaufen, kann ein Vollschielen verhindert werden, wenn man sich rechtzeitig entschliesst, mit einem räumlichen Lenzschlag das Boot mit den Lenzern zu leeren.

Wie die meisten wissen, habe ich 150 Meter vor dem Ziel die letztere Lösung gewählt, doch hätte es gar nicht so weit kommen dürfen. Nach der Devise "Nach der Tat hält der Schweizer Rat" habe ich hernach folgende Überlegungen angestellt bzw. muss mir selber folgende Fehler vorwerfen:

- Der Wellenbrecher befand sich an Bord und hätte noch zwischen dem allgemeinen Rückruf des ersten Starts und dem zweiten Start montiert werden können.
- Der Zehnliterkübel befand sich im Trailer, nicht aber im Boot. Die sich im Boot befindlichen Schöpfer und die bewährte Pumpe genügten nicht, das übernommene Wasser rasch aus dem Boot zu fördern.
- Früher habe ich bei Wenden unter ähnlichen Bedingungen die Grossschot leicht gefiert, so dass das Boot bis zur vollendeten Wende nicht mehr Lage als auf der Kreuz hatte. Der kleine Verlust an Höhe machte sich auch durch rascheres Anspringen bezahlt.
- Wenn sich der Vorschoter ans Schöpfen macht und sich von der Kante ins Schiff begibt, sollen unbedingt Fock und Grosstuch gefiert bzw. mit beiden Travellern weiter aussen gefahren werden.
- Starboote sollten bei Windstärken über 6 praktisch aufrecht gesegelt werden. Wenn der Steuermann dies mit dem Grosstuch nicht erreicht, ist unbedingt die Fock weiter aussen zu fahren.

Es lag mir daran, Euch mit diesen Gedanken vertraut zu machen, damit wir künftig ähnliches Unheil oder noch schlimmeres vermeiden können.

Mit besten Seglergrüssen

Dr. Kurt Müller
Zinggenterstr. 3
6006 Luzern