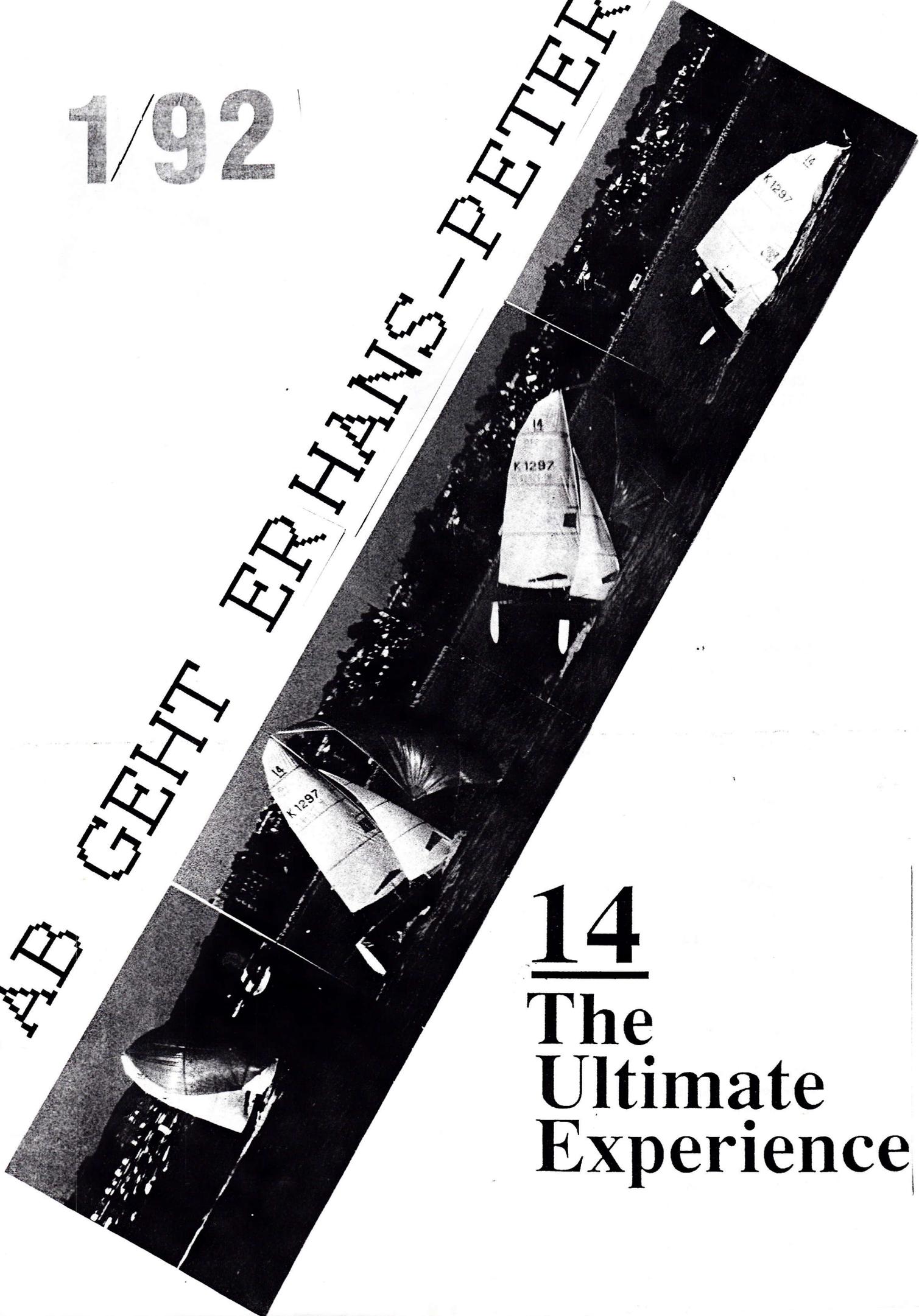


192

AB GEHT ER HANS-PETER



14
The
Ultimate
Experience

Führungskader der Deutschen
Fourteen Foot Dinghy
Klassenvereinigung

1. Vorsitzende und Presse:

Ralf Meier
Lüdemannstr. 44
2300 Kiel 1
0431/676719 (Vorsicht Anrufbeantworter !)



Technischer Sekretär und Kontaktadresse:

Jens Weishaupt
Bauernweide 29
2800 Bremen
0421/6441540



Kassenwart:

Burkhard Vierth
Hasseldieksdammer Weg 44/Hof
2300 Kiel 1
0431/149461

Kassenprüfer:

Benjamin Rohde
Beseler Allee 16
2300 Kiel 1

Christian Henjes
Dorotheenstr. 133
2000 Hamburg 60

Flottenobmann Süddeutschland:

Werner Gieser
Werderstr. 68
6900 Heidelberg

Vermesser und Infowart:

Carsten Hammer
Hanssenstr. 1a
2300 Kiel 1
0431/333151

Vermesser:

Bernd Zeiger
Schauenburger Str. 37
2300 Kiel 1

Anzeigenpreise:

25 DM viertel Seite
50 DM halbe Seite

President's Letter

Es geht aufwärts! Zumindest mit dem Wetter. Heute haben in Schilksee erneut 5 Leute gesegelt. Am 3. März kommt mein neues Boot, die Segel sind im Rechner, dann geht es los. Bis dahin kann man sich noch durch andere Sachen ablenken lassen, die man im Sommer nicht geboten bekommt, wie z.B. Eishockey. So hat der halbe Vorstand vor der Jahreshauptversammlung erst einmal einen auf dem Eis ausgemacht, um dann mit dem so entstandenen Muskelkater dann Probleme zu haben, die Treppe im Storchnest hochzukommen. Die Jahreshauptversammlung fand ich im übrigen sehr ergiebig, wir haben die Regularien schnell durchbekommen, und konnten uns dann über die wichtigen Sachen, wie z.B. Regatten 1992 unterhalten. Überraschend stark war auch wieder der Teilnehmerzuspruch, insbesondere die Fiven Prominenz zeigte sich neugierig. Mit dem Video scheinen wir kein Glück zu haben, vielleicht gelingt dann der dritte Versuch.

Nach der Winterpause ist auch wieder verstärktes Interesse auf dem Gebräuchbootmarkt zu spüren, insbesondere der Süden Deutschlands scheint sich jetzt auch für Fourteens zu interessieren. Auch im Norden haben wir einige neue ambitionierte Mitglieder, wer 1992 eine Regatta gewinnen will muß wohl doch alle drei Wettfahrten beenden. Unser Testwochenende wird auf dem Wittensee stattfinden. Es liegt an Euch, den Termin publik zu machen, damit mal mehr Leute als letztes Jahr kommen. Obwohl, von den fünf Teilnehmern letztes Jahr segeln 4 inzwischen Fourteen!

Ostern findet auf jeden Fall die Regatta in Carnac (Bretagne) statt. Demnächst werde ich mit den Organisatoren vom German Grand Prix (Formel 1) über eine Teilnahme verhandeln, von ihrer Seite aus besteht großes Interesse an uns.

Der Grund für das späte Erscheinen dieses Info liegt darin, daß die Tommies es schlicht und einfach vergessen haben, uns die Gossips zu schicken. Aber jetzt scheint die Sache zu laufen und wir bekommen wohl auch wieder die nächsten Gossips. Was passiert, wenn man versucht Sarah Moss zu erreichen, laßt ihr euch von Jens am Besten selbst erzählen.

Denkt daran, daß der 3. in der ersten Wettfahrt den Artikel schreibt, damit wir Stoff fürs nächste Info im Sommer haben und wir nicht so veraltete Artikel wie der von Travemünde bringen müssen. Peter ist wohl so fasziniert von meiner am Wind Geschwindigkeit gewesen, daß er in der ersten Wettfahrt Geister gesehen hat, denn wir haben es gar nicht zum Start geschafft (Rudergestell die erste). Beherzigt Peters letzte Worte aus seinem Artikel: trainieren, trainieren, trainieren. Zum Glück bedeutet das ja bei uns :Spaß haben, Spaß haben, Spaß haben. Ich freue mich schon darauf, mal wieder Fiven und FDs zu jagen.

See you on the water

Dazu noch der Anti Spruch der Woche:

"Fourteens muß man ja mit 'ner tausendstel Sekunde Belichtungszeit fotografieren, sonst erwischt man sie nicht aufrecht segelnd"
gebracht von Lumpi, Wettfahrtleiter vom Wittensee.

Kiel, den 15.2.92

Protokoll der Jahreshauptversammlung der deutschen Fourteen-Foot Dinghy
Klassenvereinigung am 25.1.1992

Beginn: 18.30h

Protokollführer: Benjamin Rohde

1.

Der 1. Vorsitzende Ralf Meier begrüßt die anwesenden ca. 20 Mitglieder und ca. 10 Gäste. Er stellt fest, daß die Mitgliederversammlung form- und fristgerecht einberufen wurde. Von Seiten der Mitglieder aus gibt es keine Änderungen zur vorgesehenen Tagesordnung. Der Punkt 8 der Tagesordnung entfällt aus technischen Gründen (Holger hat das Video vermehrt).

2.

Der 1. Vorsitzende Ralf Meier berichtet über die vergangene Saison 1991. Er berichtet aus seiner Tätigkeit als Europasekretär und von der Olympia Kampagne des 14 Foot Dinghies. Dann gibt der Kassenwart Burkhard Vierth einen Kassenbericht für 1991 und einen Ausblick für 1992. Danach referiert der technische Sekretär Jens Weishaupt über die abzustimmenden Regeländerungen und seine Arbeit 1991.

2.1

Für die beiden Kassenprüfer berichtet Benjamin Rohde von der vorgenommenen Kassenprüfung. Aus Sicht der Kassenprüfer besteht keine Kritik an der Kasse.

2.2

Holger Jess stellt den Antrag, den Vorstand zu entlasten. Der Antrag wird mit 8 Stimmen bei 4 Enthaltungen und keiner Gegenstimme angenommen.

3.

Für die Vermesser berichtet Carsten Hammer von der Tätigkeit der Vermesser 1991. Er äußert den Vorschlag, daß sich die Klassenvereinigung eine eigene Waage kaufen solle.

4.

Von der Versammlung erfolgen keine Beiträge zu den Berichten.

5.

Der technische Sekretär erläutert noch einmal die beabsichtigte Regeländerung zur Gewichtssenkung. Darauf erfolgt eine kurze Diskussion zu diesem Thema. Bei der Abstimmung spricht sich die Versammlung mit 8 Stimmen bei 1 Enthaltung und keiner Gegenstimme für den Antrag aus.

6.

Für die Posten der Kassenprüfer werden Benjamin Rohde und Christian Henjes vorgeschlagen. Die beiden werden einstimmig von der Versammlung gewählt. Für den neu zu besetzenden Posten des Infowartes wird Carsten Hammer vorgeschlagen. Der Infowart soll den Vorstand bei der Produktion des Mitteilungsblattes unterstützen. Carsten Hammer wird mit 8 Stimmen bei 4 Enthaltungen gewählt.

7.

Es liegen dem Vorstand keine Anträge vor.

8.

Ralf Meier erklärt das Prinzip des Supercups, von dem das Video gezeigt werden sollte. Das Abspielen des Videos ist aus technischen Gründen nicht möglich.

9.

- Regatten 92

Ralf Meier erklärt den vorläufigen Regattakalender 1992.

Saisonbeginn ist in Carnac (Frankreich) über Ostern.

Beim einzelnen Durchgehen der Regatten zeigt sich, daß zur Pfingst Regatta ein erheblicher Diskussionsbedarf besteht. Deshalb werden erst die "normalen" Regatten erklärt, danach erklärt Ralf Meier noch einmal den Stand der Vorbereitung zur Teilnahme an Großveranstaltungen. Es folgt eine ausgiebige Diskussion zur Pfingstregatta. Es stehen die beiden Veranstaltungen in Kiel und Stralsund zur Alternative. Eine abschließende Abstimmung ergibt eine Stimme für Stralsund gegenüber 5 Stimmen für Kiel bei einer Enthaltung.

Als weitere Pläne werden die neuen Hamburger Mitglieder beauftragt, Kontakte zur Warnemünder Woche herzustellen, Oliver Voß kümmert sich um eine mögliche Regatta im Juli in Wentorf.

Neu im Regattakalender ist unter anderem auch die Regatta in Ratzeburg (Peter: Jau!; Holger: ööööh!).

- Publicity 92

Ralf Meier spricht dafür, in Zukunft weniger arrogant nach außen zu treten, um den Nachwuchs besser ansprechen zu können.

(Der Protokollführer übergibt seinen Job an Marianne Thiele und verschwindet.)

Bei der Diskussion um den weiteren Bezug des Gossips aus England spricht die Versammlung einstimmig dafür aus, das Gossip weiter zu beziehen. Jens Weishaupt wird damit beauftragt, die Modalitäten mit den Engländern abzustimmen. Ralf Meier ermahnt die Mitglieder dazu, mehr Infobeiträge für das deutsche Gossip zu schreiben.

- Training 92

Carsten Hammer erläutert sein Konzept, nach dem jeden Sonntag um 14.00 eine Yardstickregatta für Jollen in Schilksee stattfinden wird. Diese Regatta soll insbesondere auch für Neueinsteiger gedacht sein. Alle Mitglieder werden gebeten, die Idee dieser Regatta weiterzuverbreiten.

- Image 92

Ralf Meier führt aus, daß man auf jeden Fall bestrebt sein sollte, das Image, daß beim Fourteen-Foot Dinghy viel kaputt gehen würde, abzubauen. Ralf Meier stellt dar, daß man im Vergleich zu einem 505er nicht sagen kann, daß beim Fourteen-Foot Dinghy mehr kaputt geht.

- Haushalt 92, Einnahmen durch Vermessung

Ralf Meier stellt dar, daß die Einnahmen durch Mitgliedsbeiträge aufgrund der kleinen Mitgliederzahl relativ gering sind, und daß die Einnahmen durch Vermessung einen großen Posten abdecken. Ralf Meier erklärt die Möglichkeiten der Vermessung von Segeln. Carsten Hammer plädiert dafür, lieber bei einem Klassenvereinigungsvermesser vermessen zu lassen und so die Klassenvereinigung zu unterstützen.

- Gebührenordnung

Ralf Meier erläutert noch einmal die bestehende Gebührenordnung. Die Versammlung spricht sich einstimmig dafür aus, die Gebührenordnung so für 1992 zu belassen.

- Waage

Bei der Waage entsteht eine Diskussion darüber, ob die Klassenvereinigung sich eine eigene Waage kaufen sollte oder sich an der Waage von Holger Jess beteiligen soll. Carsten Hammer plädiert dafür, daß die Waage auf jeder Regatta verfügbar sein sollte. Die Versammlung spricht sich einstimmig dafür aus, daß sich die Klassenvereinigung eine eigene Waage kaufen soll. Carsten Hammer wird damit beauftragt, eine Marktsichtung für geeignete Waagen vorzunehmen.

- Rangliste

Zur Anwendung einer Rangliste ergibt sich eine breite Diskussion. Ralf Meier führt als Alternative die bisher praktizierte Form der direkten Ausscheidungswettfahrten an. Ein großer Teil der Mitglieder sieht die Einführung einer Rangliste als positiv an, da das Fehlen einer Rangliste für die Öffentlichkeit die Attraktivität der Klasse abwertet. Andere argumentieren dafür, mit der Einführung einer Rangliste zu warten, bis die Klasse weiter gewachsen ist. Als weitere Punkt wird eingeworfen, daß die Berechnung der Rangliste mit nicht unerheblichem Arbeitsaufwand verbunden ist.

Bei der Abstimmung spricht sich die Versammlung mit 8 Stimmen bei 2 Gegenstimmen und keiner Enthaltung für die Beibehaltung des Status Quo (keine Rangliste) bis zur Jahreshauptversammlung 1993 aus.

- 4 Knoten Regel

(das Hungergefühl breitet sich deutl. aus)

Ralf Meier stellt dar, daß die Anwendung der 4 Knoten Regel bei den Regatten 1991 in keinem Fall gelungen ist und daß sich die deutsche Fourteen Klassenvereinigung damit national und international ins Abseits stellt. Peter Rooks schlägt vor, die Regel aus den nationalen Klassenvorschriften zu streichen. Der Antrag wird mit 9 Stimmen bei keiner Gegenstimme und einer Enthaltung angenommen. (Jens: sind wie fätich?)

Ralf Meier schließt die Versammlung um 22.00 h, nachdem keine Wortmeldungen mehr aus der Versammlung gewünscht wurden.

Abgetippt von Ralf Meier und mit beiden Protokollführern abgestimmt.

Kiel, den 16.2.92

Die Besten 14 er Segel von Schultz - Segel

*Ständig die neuesten Schnitte kurzfristig
lieferbar*

Masten und Segel aus einer Hand

Großsegel	1.450,00 DM
Fock	680,00 DM
Spinnaker	1.400,00 DM
Mast, kompl.	1.975,00 DM

**Schultz
Segel**

Schultz - Segel Langenkampweg 12 2300 Kiel T. 0431/ 723979 Fax 725660



Zur Olympiade 1996 wird es gravierende Änderungen in Art und Umfang bei den olympischen Segelwettbewerben geben. Dieses scheint bei unseren Offiziellen noch nicht so erkannt zu sein, die Information über die letzten IYRU Sitzungen und die allgemeine Lage sind dazu mehr als dürftig. Andererseits kursiert auch immer häufiger das Gerücht, daß der Fourteen nun olympische Klasse werden würde. Deshalb möchte ich die Lage aus meiner Sicht beschreiben und kommentieren:

14 olympisch: Fakten, Hoffnungen, Träume

Im Sommer 1991 stand fest, daß das Internationale Olympische Komitee IOC der IYRU vorwarf, daß bei den Segelwettbewerben sehr hohe Kosten für die Ausrichtung einem sehr geringen Zuschauerinteresse gegenüber stehen. Die IYRU möge sich medienwirksamere Wettkampfformen und Bootsklassen überlegen, um nicht den vollkommenen Ausschluß der Segler von der Olympiade zu riskieren. Ein Kennzeichen bei den derzeitigen olympischen Bootsklassen ist, daß die Konstruktion mindestens 25 Jahre alt ist.

Mit diesen Vorgaben diskutierten wir zum World Meeting bei der WM in Torquay über eine mögliche Olympiabewerbung des Fourteens. Die äußeren Anzeichen sprachen dafür, daß der Fourteen genau das gesuchte Boot sei, denn der Konstruktionsstand ist führend in der Welt (the leading edge of development), das Segeln im Fourteen ist spektakulär und das ganze verbunden mit einem noch relativ preiswerten Anschaffungskosten. Mit einer Olympiabewerbung war nicht allen richtig wohl, viele sahen auch die Nachteile, die sich ergeben würden, wenn der Fourteen olympisch werden würde. Beschleunigt wurde die Entscheidung für eine Olympiabewerbung von der Information, daß sich die One Design Fourteens auf jeden Fall für die Olympiade bewerben würden. Alle waren sich einig, daß man den gerade gewonnen Imagegewinn gegenüber den One Designs nicht einfach so aufgeben sollte. Die Kanadier berichteten, daß die One Designs sich mit Coca Cola einen sehr potenten Sponsor angeeignet hatten. Also wurde für eine Olympia Kampagne des Internationalen Fourteens abgestimmt und Jeremy Pudney (World Secretary) und Charles Stanley (Englischer Präsi) beauftragt, die Kampagne zu leiten und eine Infomappe zusammenzustellen und an jeden IYRU zu verteilen.

So hat Charles eine Infomappe mit den aussagekräftigsten Fakten und Fotos über den Fourteen zusammengestellt und verteilt. Mir liegt eine Schwarz-Weiß Kopie vor, die Mappe ist wirklich sehr ansprechend geworden. Interessant ist auch, daß einem auf Seite 5 Carsten und Jens entgegengrinsen, da mit einem Bild von "The new German Fleet" geworben wird. Die Mappe enthält ein Konzept der Veranstaltung, die als Supercup mit 15 vom Veranstalter gestellten Booten geplant ist. Im Anhang ist je ein Angebot von Dave Ovington und Rondar Boats über einen 15er Set Fourteens enthalten.

Somit ist unabhängig vom Erfolg der Bewerbung schon einmal sichergestellt, daß zumindest jeder IYRU Funktionär jetzt über den International Fourteen informiert ist.

Mit diesen Voraussetzungen ging es zur November Sitzung der IYRU nach Madrid. Hier zeigte sich, daß die umfangreichen Vorbereitungen mit dem Erstellen von Fourteen Werbematerial berechtigt waren, denn plötzlich erschien mit dem 16 Foot Dinghy ein neuer Konkurrent.

Der IYRU Funktionär Cliff Norbury zauberte plötzlich ein 16 Foot Dinghy Syndikat aus dem Hut. Dieses noch nicht existierende 16 Foot Dinghy bewerte ich als einen Versuch der Selbstdarstellung von Cliff Norbury, denn die Fakten zeigen, daß Cliff Norbury die Skiff Segelei und ihre Besonderheiten nur aus einer Entfernung von mehreren hundert Metern kennt. Leider sitzt dieser Cliff Norbury als Mitglied des olympischen Sub Komitees in einer sehr machtvollen Stellung. Es gilt, ihn von den Vorteilen des Fourteens zu überzeugen.

Grundgedanke von Cliff Norburys 16 Foot Dinghy Konstruktion ist, daß alle anderen existierenden Konstruktionen hoffnungslos veraltet sind und keine wahre Chancengleichheit gegeben ist. Diese will Norbury dadurch erreichen, daß ein Gesamtgewicht von Crew und Boot vorgeschrieben wird. Für das Gewicht des Bootes (ohne Ausgleichsgewichte bei leichter Crew) steht eine astronomisch hohe Zahl von 300kg im Raum, die auch noch sehr hoch wäre, wenn es nur 300 Pfund wären. Da die leichten Crews nun noch durch das Mitführen von Blei bestraft würden, werden dann wohl nur noch Dicke durch die Gegend fahren. Aber auch hier will Norbury ansetzen, das 16 Foot Dinghy soll verstellbare Ohren (Gestelle) bekommen, so daß für jede Crew das gleiche aufrichtende Moment hingeschraubt werden kann.

Meiner Meinung nach ist dieses alles sehr aufwendig und nicht unbedingt angebracht, da die Probleme des Mannschaftsgewicht und Crewgröße bei den Fourteens so gut wie nicht vorhanden sind, denn es ist eine sehr große Palette sowohl gewichtsmäßig, wie auch größenmäßig vertreten (von Takashi Furugari (65 Kg) bis Jeremy Pudney (98 Kg) und von Bunny Warren bis zur englischen Giraffe (genaue Größen weiß ich nicht, aber die Namen sprechen wohl für sich)).

Außerdem ist es ein Irrtum zu glauben, daß Einheitsklassen wie das 16 Foot Dinghy werden soll, wirklich so viel preiswerter sind, die Beispiele Laser und One Design Fourteen zeigen, daß das Geld, was durch die höheren Stückzahlen und fehlenden Entwicklungskosten, dann eben im Handel hängen bleibt. Andererseits muß man aber auch sagen, daß die hohen Kosten für olympisches Segeln in der Art und Weise begründet sind, wie die Ausscheidungen durchgeführt werden. Im Finn kostet zum Beispiel die Olympiade nichts, da mit gestellten Material gesegelt wird, trotzdem entsteht die übliche Materialschlacht dadurch, daß die Ausscheidungen in üblicher Weise auf eigenen Booten gesegelt werden. Sicherlich könnte man die Ausscheidungen beim Fourteen auch auf gestellten Schiffen fahren, man könnte für jedes Boot einen Sponsorteam finden und dann als Supercup mit mehreren Qualifikationen das Olympiateam aussegeln, jedoch kann ich mir nicht vorstellen, daß ein Verband wie der DSV so etwas auf die Reihe bekommen würde.

Auf dieser November Sitzung wurde dann jedenfalls die Entscheidung getroffen, die Regel 4.1 nicht aufzunehmen, welche es ermöglicht hätte, daß auch Klassen, die nicht als Internationale Klasse anerkannt sind, olympisch werden könnten. Somit blieben von drei Bewerbern als olympische Doppeltrapezjolle nur noch der Internationale Fourteen über, da die Anerkennungsvorschriften für Internationale Klassen dermaßen streng sind, daß weder der One Design Fourteen noch das 16 Foot Dinghy einen Hauch einer Chance besitzen, bis zur Abstimmung dieses Jahr in Barcelona diese Auflagen zu erfüllen.

Auch nach diesem Sieg des International Fourteen über seine beiden Mitbewerber steht in keinster Weise fest, wie groß denn nun die Wahrscheinlichkeit einer Wahl als olympische Klasse ist. Auch Jeremy Pudney, der schon jahrelang Mitglied in IYRU Gremien ist, läßt sich zu keiner konkreteren Einschätzung der Lage hinreißen.

Insofern können wir nur abwarten, was das Jahr 1992 Neues für unsere Klasse bringt.

Ein olympischer Status würde nicht nur unsere Mitgliederzahlen in neue Dimensionen treiben, sondern uns auch eine Menge Probleme bereiten, so würde sich eine Mitgliedschaft im DSV nicht mehr vermeiden lassen. Und auf diese hochflexiblen DSV Funktionäre habe ich überhaupt keinen Bock, denn wie das aktuelle Thema Olympische Klassen zeigt, wird in Hamburg überhaupt nicht die Brisanz der Lage erkannt. Sämtliche Informationen über dieses Thema habe ich aus Briefen von Jeremy Pudney erhalten, der auch einige Pressekommentare aus England mitgeschickt hat (die Entscheidung gegen die Regel 4.1 ist nicht unumstritten) im deutschen Fachblätterwald ist man gerade bis zum olympischen Viereck gekommen, daß ja das Segeln revolutionieren soll (Finns auf'm Viereck, sehr spannend) auch unser Mann in den Gremien, DSV Vize Thomsen hält seine Informationen zurück (oder hat er gar keine?). Der grobe Fahrplan für 1996 liegt nämlich schon vor, die Anzahl der Teilnehmer soll von 650 (Barcelona) auf 450 reduziert werden. Dazu sind folgende olympische Segeldisziplinen zu besetzen:

Board - Men
Board - Women
Singlehanded Dinghy - Men
Singlehanded Dinghy - Women
Centreboard Boat - Open
Two Person Dinghy - Men
Two Person Dinghy - Women
Two Person Multihull - Open
Two Person Keelboat, Fleet Racing - Open
Keelboat Match Racing - Open

Einige Gremiumsmitglieder schielen auch schon dahin, das Centreboard Boat mit uns zu besetzen. Unschwer kann man erkennen, daß nur noch ein 2 Mannboot besetzt wird. In der Segelszene gärt es jedenfalls schon. Auf ihrer letzten Europameisterschaft hat sich die Flying Dutchmen Klasse ernsthaft Gedanken über die Einführung von Doppeltrapez und asymmetrischen Spinnakker gemacht. Das Kaufinteresse für gebrauchte FDs und Finns sinkt in den Keller.

Wir können uns getrost mit verschränkten Armen hinstellen und das Treiben beobachten, unsere Boote werden eher preisstabiler und die Entscheidung für oder gegen olympisch wird sowieso nach für uns nicht nachvollziehbaren Kriterien fallen.

Warten wir es ab und genießen die vielleicht letzte nicht-olympische Saison.

Rallermeia

Neulich
am
14
Stamm-
tisch...

HE, NOCHMA
3 Pilze!
Im höchsten Maße
illegal...

NEIN!

DAS
WIR SOLLTEN
IHM EINEN
VERMESSER-
LEHRGANG ANBIETEN,
SCHNALLT
DER DOCH
NICHT, MIT
DENGANBEN
MARKEN!

HI HI HI
HI HI
HI!

NA WIE SIEHT'S AUS,
ALLES KLAR?

MIT MEIN
14
BIN ICH AUCH SCHON
WEITER...

ER BRAUCH
BLOSS NOCH DIE
WANTEN NACH
AUBEN LEGEN

ICH BRAUCH BLOSS NOCH DIE
WANTEN NACH AUSSEN LEGEN.

OH, THAUT NUR,
HIER'S N AVER -
HAHN AUF 'M
THUCKERWÜREGL!

IS DOCH GUT, ODER
FINDET IHR NICH
GUT?

ICH WEISS
BLOSS NOCH
NICH VODIE
KLEMMIE
HINSOLL!

AH JETZT
HAB ICHS!

PASST
MAL
AUF!

WAS
KOMMT
JETZT?

UND DAS
DER AUER
HAHN HAT
AUER MANN!

KIELBAND
ABTLEXEN!
NIST IST ALLES
KLAR!

DA!
DA!
DA!

Wenn Ihr's wissen wollt:
Küstenklatsch und
Dengeltips beim
14 Stammtisch
jeden 1. Sonntag im
Monat um 20.00h in
der Bazille,
Holtenuauer Str.

EURO Travemünde '91

Mist!

Nur weil Ralla und Urs uns in der ersten Wettfahrt auf der Kreuz noch mit 20 Grad mehr Höhe über'n Lappen gefahren sind, müssen wir jetzt diesen Bericht über die 1. richtig große 14 Veranstaltung in Deutschland schreiben.

Im Grunde gibt es nicht viel zu sagen - eines ist uns klarer geworden:

die Leimis sind nicht gerade unschlagbar - sie haben zwar ganz klar gezeigt, wo der Hase langläuft - dennoch haben unsere "Idole" Carsten und Jens mit ihren konstanten Leistungen gezeigt, daß man auch ohne ein K im Segel unter die ersten zehn fahren kann - Platz 9 ihr Endergebnis - danach kam erst einmal lange Zeit gar nichts. Peter Rooks und Volker Martel wurden zwar knapp, aber verdient vor uns 19. Sie fuhr von Wettfahrt zu Wettfahrt besser, dann kamen Steffen und ich als 20. Es zeigte sich auch bei uns ganz klar - hätten wir mehr trainiert ... vor allem bei den ersten zwei Wettfahrten, wären wir nicht so oft beim Wenden gekentert.

Bernd und Benji wurden 25. - fast hätten Sie die letzte Wettfahrt nicht heil überstanden, als sie bei 5 Windstärken unter Spi direkt vor uns kenterten und wir nur mit Mühe unseren Rüssel nicht in ihr Unterwasserschiff bohrten.

Ulf und Sven aus Stade hatten gleich am 1. Trainingstag Probleme mit ihrem nagelneuen Boot. Der Doppelboden war nach dem Trainingstag etwas tiefergelegt (weil sie wohl so viel Riggs-pannung wie beim 470er fahren wollten).

Sie fuhr zum Reparieren nach Hause - kamen dann leider gar nicht erst wieder.

Nicht nur Ulf und Sven hatten Probleme:

Burki und Matten sowie Ralla und Urs flogen ihre Rudergestelle weg. Das machte sich natürlich auch in der Endabrechnung bemerkbar. Die drei englischen (Gebraucht)-boote von Peter Rooks (der hat natürlich ein nagelneues), Bernd und unser scheinen diese Schäden alle schon einmal durchgemacht zu haben ...

An Land war bis auf den obligatorischen Empfang auf der Pas-sat und ein Abend mit Freibier ohne Ende, wenig los. Obwohl der eine oder andere Abend auch ohne vorherige Planung sehr lustig wurde ...

Wollen wir hoffen, daß die 14's nächstes Jahr wieder mit 30 Booten am Start sind. Aber dann doch bitte mit weniger K's im Segel - vielleicht kauft ihr euch selber ein Boot und schnackt nicht nur immer schlaue darüber.

Es sind ja jetzt genug gebrauchte Boote im Angebot.

Übrigens: Holgi hat das Boot von Dave Ovington K-1300 nach Heidelberg verkauft!

Der soll bei der Yardstickregatta am Wittensee gewonnen haben !!!

Was lernen wir daraus ?

- trainieren, trainieren, trainieren - seit nächstes Jahr einfach selbst dabei.

14 G-7 Peter + Steffen

MEISTERSCHAFTEN



Foto: Roger Leem-Vercoe

Bei der WM der 14-Füßer in England belegten die Kieler Carsten Hammer und Jens Weißhaupt (G 8) als beste deutsche Crew Platz 20. ????

WM-Premiere

Deutschlands Segler in der aufstrebenden Klasse der 14-Fuß-Dinghies, einer Zwei-Mann-Doppeltrapez-Jolle mit Bugspriet und asymmetrischem Spinnaker, nahmen in Torquay (England) erstmals an einer Weltmeisterschaft teil. Den größten Erfolg erzielten sie dort in der Team-Weltmeisterschaft, die der Hauptveranstaltung vorgeschaltet war. Im Halbfinale der im Match-Race-Modus ausgetragenen Titelkämpfe unterlag Deutschland im Halbfinale dem späteren Sieger, Englands A-Team, nur knapp und belegte schließlich Rang vier. 144 Boote aus sieben Nationen bedeuteten für eine 14-Füßer-WM einen neuen Melderekord. Beste Deutsche waren Carsten Hammer/Jens Weißhaupt (Kiel) auf Rang 20. ????

European Fourteen Championship
Kalovig Baadelaug Yacht Club
Aarhus, Denmark
September 7-12 1992



The Danish International Fourteen Association announces the 1992 European Championship will be held this September at Aarhus. Aarhus is the second largest city in Denmark, a port city on the east coast of the Jutland. It lies across the *Kattegat* from Sweden.

By a happy coincidence the Aarhus Festival, the largest in Denmark, featuring concerts, theater, exhibits and other sporting events, will be happening concurrently with the regatta.

For more information contact the USIFA.

Sporting
KIEL

1

Trachtenanzug, Helly Hansen „Competition“, Gr. L, rot-weiß, neu, für DM 398,- verkauft Antje, Tel. Kiel/18251

INTERNATIONAL FOURTEEN FOOT DINGHIES

exklusiv in Deutschland: Beratung und Verkauf von Ovington Howlett 1 b 14

14 SERVICE PARTNER

Martin Voß · Kirchhofallee 23 · 2300 Kiel 1 · ☎ 0431 / 6 31 81 · Fax 0431 / 6 32 32

clubs & classes



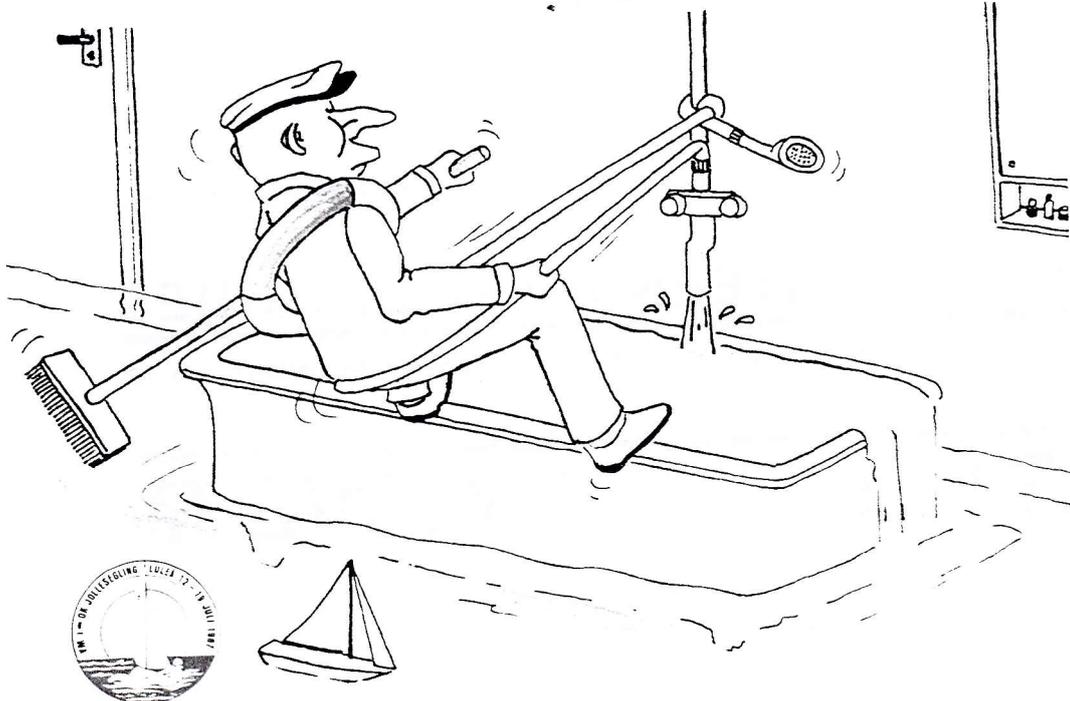
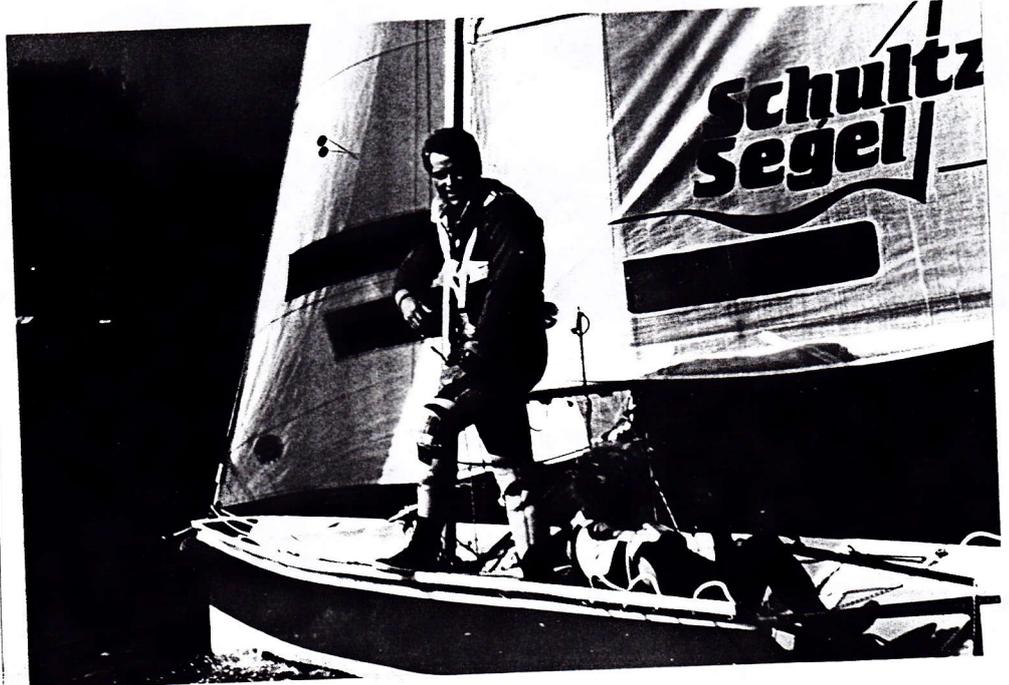
505s and Fourteens Lake Wittensee

505s and International Fourteens recently raced on Lake Wittensee near Rendsburg in Germany. The 505s were sailing for qualification in the Danish and German teams for the 1992 worlds. Among the 60 boats were ten from Denmark, one from the UK, Dave Peacock and Paul Young, and one from Sweden, Calle Nielson and Bengt Zachrisson.

In light winds from 5-10 knots four races were sailed. The winners were Jan Moller and Jorg Hansen from Denmark, who came 13th in the worlds this year, with results of 1,1,1,2. They sailed a new Rondar 505 with superspar rig and Diamond sails. Second came the Danish pair, Jorgen Schonherr and Anders Kampe, with two third and two fourth places. Third were Danish Thomasen and Bang. Best German team were Andres Bock and Rolf Meyer from Hamburg. Peacock and Young finished 10th.

Everybody was satisfied with the good organisation by the local club. There was a big party on Friday night, and a squash tournament on Saturday night followed by a dinner. The squash tournament was won by Jens Ellerman from Bremen, and second was the German 505 president Hartwig Friedrichs. The best foreigner was Soren Strom from Denmark. The winner on the water, Moller, finished last.

In the International Fourteen fleet Carsten Hammer and Jens Weishaupt won; Tom Gosch and Australian Rod Simpson, eighth in the Fourteen worlds, were second.



Jensen beobachtet
grinsend Meier's
Wintertraining.

Der Feind — oder I want you für DSQ...

„Meist ist es Schlampigkeit und manchmal Schmu“, wird er in den Kieler Nachrichten vom 25.6.91 zitiert. „Wenn wir bei den Jugendlichen nicht hart durchgreifen, dann zieht sich diese lasche Auslegung der Vorschriften wie ein roter Faden durch alle Bootsklassen und endet bei dem I-Punkt“, erklärt er sein Handeln gegenüber der Presse. „Nur einmal über die Schulter schauen, und man sieht genug“, verkündet er stolz vor Segelreportern. Wer für diese Sätze verantwortlich ist, sollte uns allen spätestens nach der zweiten Wettfahrt der KW bekannt sein. Die Rede ist von Günter A., dem Schrecken von Kiel (O-Ton SAT 1), dem einzigen Offiziellen, dem schon am zweiten Tag ein Lied gewidmet wurde.

Endlich hat ein Mann (ja, das ist ert) mal den Mut, der ewigen Schummerei in der OK-Jolle den Riegel vorzuschieben. Diesen skandalösen falschen oder gar nicht vorhandenen Meßmarken, diesen XL-Segeln ohne blauen Knopf, und dieser schrecklichen Tendenz, die OK-Jolle klammheimlich mit einem Starboot-Rigg zu segeln. Und so waren wir uns auch alle einig, daß nur so ein starker und schöner Mann wie Günter A. dem unsportlichen Betrug in der OK-Jolle vermittels Disqualifikation Einhalt gebieten konnte. Bravo Günter, schmeiß sie nur alle raus. Gehen Sie nicht über Los, ziehen Sie nicht 4.000 Mark ein...

Und so kam es denn auch am zweiten Tag. Ein Blick auf das Schwarze Brett der Bahn Delta schaffte für jeden Klarheit, wer die Friesen in der Klasse waren, und wer versucht hatte, die anderen ehrlichen OK-Segler hinter's Licht zu führen. Carl aus Melbourne zum Beispiel. Er flog auf Platz 1 liegend raus, weil er bei seinem von Ossi

geliehenem Boot keine Meßmarke am Baum hatte. Es sollte jedem klar sein, wie gemein Carl und die anderen elf DSQs uns alle über's Ohr hauen wollten. Zum Glück war A. voll Herr der Situation. Aber es sollte ja noch der nächste Tag kommen. Es ist 11.40 Uhr, und wir kleben gerade unsere Bugnummern an (übrigens auch ein Hit der KW 91), da kommt er: Rotbart, Nickelbrille, Zollstock und ein fieses Grinsen im Gesicht (so wie viele von uns am Donnerstag bei Mount Gay).

— Wo is'n hia die Maarke, ich bün nämlich GÜNNA...

— Ah ja weiß nich', vielleicht so in Höhe Baumnock?

— Nu werd' ma nich' frech, kanns' ma froh sein, dassu nich auf der Liste stehst...

Jetzt galt es irgendwo ganz schnell Tape und Edding zu schnorren und ans Werk zu gehen, denn es waren ja nur noch zwanzig Minuten bis zum 420er-Start. Die anderen nutzten schnell die Chance, um in Richtung Wasser zu verdunsten. Das gleiche Spiel wiederholte sich dann auch, wenn man an Land kam.

— Wer hadden heude die KO-Jolle hier geseget? Halt doch mal das Maßband da so an die Nut...

— Keine Ahnung... (und schwupps, da hätten alle anderen schnell Personning gebaut...)

Toll, so'n Chefvermesser**, und daß Günter dieses Jahr 'ne echte Bereicherung für die Klasse war und wir eigentlich viel mehr Leute brauchten, die ohne Vorwarnung wegen so fundamentaler Sachen disqualifizieren, steht ja wohl kaum zur Diskussion. Weiter so! (... oder vielleicht doch nicht oder womöglich überhaupt nicht oder wie oder was...) OK G 579

* Nananananananana-Günter! Musik: AC/DC Thunderstruck, Text: J/24: G 24 NRV

** vermessen: sich erdreisten, kühn sein, zuviel verlangen (Deutsches Wörterbuch)



Tom Gosch und Rod Simpson am Wittensee.

-1. VORSITZENDER

AU BACKE, Ihr habt's nicht anders gewollt; jetzt bin ich Euer Chef!

Zu den Umständen meiner Wahl auf der JHV am Chiesssee schweige ich lieber... es war halt wie üblich niemand bereit, die Hände aus der Tasche zu nehmen. Jedoch ist das Letzte, was sich unsere Klasse leisten kann, ein Vorstand, der's "nur macht, weil sonst keiner da war". Damit hätten wir gute Chancen, in ein paar Jahren von der Segelbildfläche verschwunden zu sein... und da ich weiter Contenderregatten segeln möchte...

Und nachdem ich nun genug Zeit gehabt habe, mich an den Geschmack des sauren Apfels gewöhnt zu haben, bitte ich Euch für meine Überlegungen um Aufmerksamkeit:

Zu jeder Wahl gehören untrennbar die vielen Wahlversprechen; man kennt das ja aus der hohen Politik... Das soll auch bei uns nicht anders sein, nur kommen die Wahlversprechen erst nach der Wahl!

Die allgemeine Situation in der Jollensegelszene ist, wie jeder Mann wohl inzwischen gemerkt hat, nicht gerade rosig. Ob nun die DSV-Politik, die Segler oder der liebe Gott daran Schuld sind, sei dahingestellt... Fest steht, daß sich die Contenderklasse, seit ich 83 mit G 72 eingestiegen bin, in puncto Mitgliederzahlen nicht viel getan hat. Wir manovrieren immer gefährlich nahe an 40 - Boote - Ranglistenstrudel herauf, der so eine kleine Klasse wie die der Contender locker verschlingen kann. Dazu kommt, daß wohl in absehbarer Zeit einige Leute aus dem alten Stamm die Trapezhoose an den Nagel hängen werden und irgendwie noch nicht so recht für den Nachwuchs gesorgt ist. Außerdem befindet sich der Süden (Bodensee und Bayern) derzeit in einer deutlichen Durststrecke... es sollte also mal was passieren!



Zwar sind Fünfjahrespläne in- zwischen Out, doch habe ich mal für uns ein paar Ziele abgesteckt: Wieder die Segelszene; hier wird es wohl in den nächsten paar Jahren einiges umzudenken geben. Die Medien im In- und Ausland wollen mehr Spektakel im Segelsport vermarkten... etwa wird bereits über eine Olympianachfolge des 470ers durch die 14-Footer gemunkelt, das Matchrace wird ebenfalls von seiner mediengerechten Vermarktbarkeit profitieren. Der Contender darf diesen Zug nicht verpassen, zumal er mit seinem Einhand-Trapez diesbezüglich einiges zu bieten hat. Wir sollten unser Image überarbeiten, es - versuchen unsere familienfreundliche, nette, kameradschaftlich belanglose Schiene zugunsten eines spektakulären, sportlich regattaerprobten Bildes wenigstens nach Außen hin zu verlassen. Da bei kann eine enge Zusammenarbeit mit den 14-Footern nicht schaden, die in zwei Jahren mehr Presse hatten als der Contender in den letzten 15. Nur so, denke ich, ist es möglich, verstarbt junge und engagierte Regattasegler für unser Boot zu begeistern - und da liegt unsere Zukunft. Zu diesem Zweck haben Georg und ich - vor oben in Kiel schon mal ein paar scharfe Eisen ins Feuer gesteckt:

-1. VORSITZENDER

Jedes dürfte bereits das neue Cover des Rundbriefs mit dem neuen Logo der Contenderklasse aufgefallen sein, das ab sofort auch unser neues Briefpapier und neue Stempel ziert. Es geht dabei auch darum, nach Außen hin zu dokumentieren, daß bei uns ein neuer, frischer Wind weht und etwas passiert. Damit bin ich auch schon an einem weiteren wichtigen Punkt, der mir sehr am Herzen liegt. Eine erhöhte Aktivität in puncto Pressekontakte, internationale Zusammenarbeit und vor allem interner Kommunikation ist ganz entscheidend wichtig, um den Laden in Schwung zu halten. Einem Leben, tragen Haufen nicht am seine sportlichen, rasanten Ansprüche nicht ab... ab sofort gilt: her mit den Informationen - Telefonaten werden erstattet! Dies gilt vor allem für meinen Vorstand und die Regionalobleute. In diesem Zusammenhang möchte ich an die auf der JHV '87 seitlich beschlossene Berichtspflicht dieser Aemter in jeder Rundbriefausgabe erinnern! (sonst droht Backes Telefongeschrei)

Weitere Aktionen, die ich bereits angeplant habe, sind die Bemühungen, für 1993 eine WM oder EM nach Deutschland zu holen, die entweder in Travemünde oder Warnemünde steigen wird, das Poster, für das nun endlich ein entsprechend fetziges Motiv da ist, in Arbeit zu geben, sowie die Einrichtung einer sog. heißen Liste, auf der alle Leute gesammelt werden sollen, die sich für einen Contender interessieren. Sie werden von mir persönlich in regelmäßigen Abständen mit Infos, Rundbriefen und Fotoabzügen eingedeckt, bis sie die Nase voll haben, und Contendermitglied werden. Also, jeder, der eine heiße Adresse weiß, schickt sie bitte an mich!

Der letzte Schuh, der mich noch drückt, sind die Gebrauchteboote. Wir sind eine Regattaklasse und leben davon, genügend Boote an

den Start unserer Regatten zu bringen. Viele gute Regattaboote sind in den letzten paar Jahren auf Nimmerwiedersehen verschwunden, darum möchte ich dazu aufrufen, Boote bevorzugt an Leute weiterzugeben, die auch zu unseren Regatten kommen. Damit will ich auf keinen Fall allen Nicht-Regattaseglern auf die Füße treten, aber wir sind nun einmal eine Regattaklasse und leben davon... Um die deutlich gestiegene Nachfrage nach Gebrauchteboote weiter zu unterstützen, wollen wir demnächst einmal versuchen, über den Verbleib der älteren Boote schlau zu werden. Ach ja, Bootsuchende werden in die Gebrauchteboote Liste ab sofort kostenfrei aufgenommen!

So, nun kann ich mir nur noch von Euch wünschen, daß Ihr mir bei der Verwirklichung dieser teilweise ehrgeizigen Ziele nach Kräften zu Hilfe kommt... Es wäre schade, wenn ich mir mit meiner Bombenmotivation einen Frust holen sollte. Dann behalte ich mir vor, kurzum den nächsten Nagel mit meinem Amt zu befeigen.

Last but not ganz so letzt will ich im Namen aller Erik Backes für die von ihm über zwei Jahre geleistete Arbeit als 1. Vorsitzender danken: Danke Erik!

Also, Ihr hört von mir...

Jan Backe, G 333

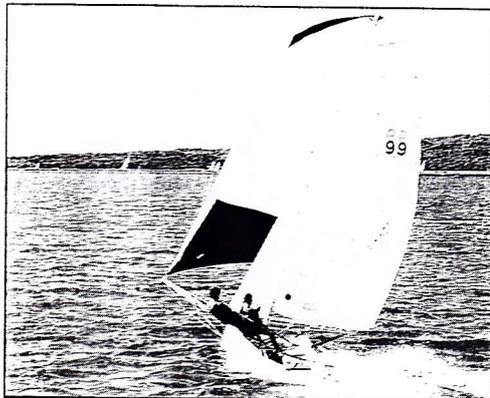
P.S.: Ach ja, es wird keine Steuererhöhung geben...



Deutsche 14-Footer bald olympisch?

Die pfeilschnellen 14-Footer könnten schon bald olympische Bootsklasse werden. Die hohen Herren der International Yacht Ra-

aus dem bekannten Ortsteil Oggersheim hat in Zusammenarbeit mit Elektromeister und 14-Footer-Segler Werner Gieser eine neue



Ein pfeilschneller 14-Footer in voller Gehtfahrt. Doppeltreuz und Schnelligkeit überzeugen. Vielleicht wird der rasante Geier ja schon bald Olympiaklasse. Die Deutschen jedenfalls bauen vor und wollen eine Serie auflegen.



Peter Rocks und Volker Martel.

cing Union jedenfalls wollen sich nicht nachsagen lassen, sie täten nichts für die Attraktivität des Segelsports bei den Zuschauern und den elektronischen Medien.

Jetzt wird die rasante Zweimann-Trapezjolle auch in Deutschland in Serie gebaut. Der Ludwigshafener Bootsbauer Leo Wolloner

Form entwickelt. Das Boot wird 4,27 Meter lang und 1,67 Meter breit sein. Im Gegensatz zu den verbreiteten Formen der Konstruktionsklasse wird das deutsche Produkt achtern um 15 Zentimeter breiter sein. „damit das Mannschaftsgewicht noch weiter nach außen verlagert wird“, so Wolloner.

WOLLONER DYNAMIC  BOOTSBAU GMBH

JETZT AUCH IN DEUTSCHLAND

**INTERNATIONAL
14 FOOT DINGHY**

fordern Sie Angebot an:

WOLLONER DYNAMIC BOOTSBAU GMBH
Schatthäuser Str. 6
6922 Meckesheim
Tel. 06226 6165 - Fax 06226 6124

Neue Spitzensegler wechseln ins 14 Foot-Dinghy

Zur Saison 1992 hat die Deutsche 14 Foot-Dinghy-Klasse Konkurrenz durch erfolgreiche Segler aus anderen Klassen erhalten.

Als erstes ist die neu gebildete Mannschaft Marcus Baur und Holger Jess aus Kiel zu nennen. Marcus Baur am Ruder war 1990 und 1991 erfolgreichster deutscher 420er Segler und auch Deutscher Meister. Sein neuer Vorschoter Holger Jess bringt Erfahrungen aus dem 505er und dem FD mit. Auch er war mehrmals Deutscher Meister und Travemünder Woche-Gewinner.

Neu im 2-Mann Boot ist der langjährige OK-Jollen Spitzensegler Tom Gosch. Nachdem er auf nationaler Ebene mit dem Gewinn der Deutschen Meisterschaft und der Rangliste alles erreicht hat, sucht er nun im 14 Foot-Dinghy neue Herausforderungen. Er wird mit dem Australier Rod Simpson an der Vorschot antreten. Rod Simpson hat in Sidney professionell 12 Foot-Dinghy gesegelt und hat 1991 auf der Weltmeisterschaft den 8. Platz be-

legt. 1992 wird die erste gemischte Mannschaft im 14 Foot-Dinghy der männlichen Konkurrenz das Fürchten lehren. An der Pinne wird der Kieler Dieter Leptien fahren, er segelte nach dem Gewinn der Europameisterschaft im Hobie 16 einige Jahre Tornado und sucht nun ein neues Boot. Auch die Hamburger Regatta Gemeinschaft hat auf das Fourteen Foot Dinghy gesetzt. Ein Vereins-Fourteen wird dieses Jahr als HRG 14 in der Szene mitmischen.

Der 14 Foot-Dinghy Virus hat aber noch weitere Segler infiziert. Als prominentestes Opfer wird in der Szene der Hamburger Niels Körte gehandelt, der früher mit Ernst Meyer im 470er auf Titeljagd ging.

Diese neue Leistungsdichte hat natürlich auch Auswirkungen auf den Regattakalender. Gleich am 1. Mai auf dem Wittensee wird ein Platz für den Supercup auf dem Queen Mary Reservoir bei London ausgesegelt, zu dem nur die besten Mannschaften der Welt eingeladen sind.

Ralf Meier

Rod will 'n Mast bau'n mit dem man fliegen kann.

Zeiger ist ständig in Schweden;weil da die Nächte länger sind.

Holgi ist jetzt auch noch auf der Abfahrspiste der Größte.

Inke hatte hatte Geburtstag.

Jensen ist von der "Hammer Werft" zu A&R gewechselt und rechnet nicht mehr in Gramm sondern in Tonnen.

Oliver H. aus W. hatte im Jan. eine etwas teurere Telefon Rechnung.

Gunter P. aus K. will erstmal mit dem 505er üben; aber den kriegen wir auch noch!!!



Martin und Oliver Voß. Ist Fliegen wirklich noch schöner?

Foto: Rehder

Material 91

Die Saison 91 ist nun gelaufen und ich denke es ist an der Zeit über diese nachzudenken.
Hier nun einige Anmerkungen zum Material.
Als erstes eine Materialliste der ersten 8 der letzten WM.

Mannschaft	Crewgewicht	Boot	Mast	Segel
1. John Turner Zeb Elliot	158 kg	Morrison '89	Super Spar M6	Sobstad
1. Maritn Jones Duncan McDonald	139 kg	Howlett 1B '91	M6	Sobstad
3. Russel Peters E. Webb	149 kg	Howlett 1B '89	M6	Sobstad
4. Andrew Stead Bruce Grant	152 kg	Howlett 1B '91	M6	Sobstad
5. Charles Stanley A. Mitchell	152 Kg	Hutchinson '88	M6	Batt
6. Andy Fitzgerald Bunny Warren	140 kg	Benedict 4 '90	M6	Batt
7. Roger Yeomen Justin Eplett	140 kg	Howlett 1B '91	M6	Batt
8. Phil Airey Rod Simpson	145 kg??	JJ. I '91	Spun Spar	Gumboot

Es fällt auf, daß alle gängigen Design's vertreten sind. Die Überzahl der Howlett 1B ist meiner Meinung nicht auf einen überlegenen Riss zurückzuführen, sondern vielmehr darauf, daß die meisten Top Leute sich zu Beginn der Saison ein neues Boot gegönnt haben und Ovi halt diesen Riss anbietet. (Es war aber auch ein neuer Benedict IV von Ovi am Start)

Zum Boot des, äää, der Weltmeister ist zu sagen, daß John's selbstgebautes Möbelstück aus Sperrholz (sieht echt edler als Mudder's Wohnzimmerschrank aus) mit Beschlägen nur so vollgestopft ist (ich glaube sogar der Verklicker läßt sich aus dem Trapez verstellen) und hat einige Kilo Übergewicht. Martin und Duncan haben einen Standard Ovi, bei dem sie zur Vermessung einige Kilo Blei nachlegen mußten.

Das Boot von Charles ist in der Wasserlinie extrem schmal (ca.5 cm Flügel an beiden Seiten um auf das Vermessungsmaß zu kommen. Dies ist bei Booten ab Bj. 91 verboten) Dieses Boot hat nach Aussage von Charles ein ungeheures Geschwindigkeitspotential, welches sich in der Praxis aber kaum nutzen läßt, da das Boot kaum beherrschbar ist. Andy und Bunny haben gezeigt, daß auch die vergleichsweise alte Konstruktion (ca.10 Jahre?) des Benedict IV noch voll konkurrenzfähig ist.

Die größte Überraschung der WM waren aber wohl Phil und Rod mit ihrem JJ I. Dieser von Jens Weishaupt gezeichnete Riss zeigte bei keinen Bedingungen Schwächen und fuhr, obwohl mehr als Starkwindkonstruktion gedacht, auch bei den vorwiegend schwachen Winden immer guten Speed. Das Boot wurde von Phil und Rod bei Holgi im Kuhstall aus Schaum/Glas/Kevlar/Carbon/Epoxyd mit ca.20 Kg Untergewicht gebaut. Wie schnell man diese Konstruktion segeln kann, zeigten die beiden beim POW Cup. Bei ca.3-4 Windstärken schockten sie die gesamte Weltelite und beendeten dieses Rennen knapp geschlagen auf Platz 2.

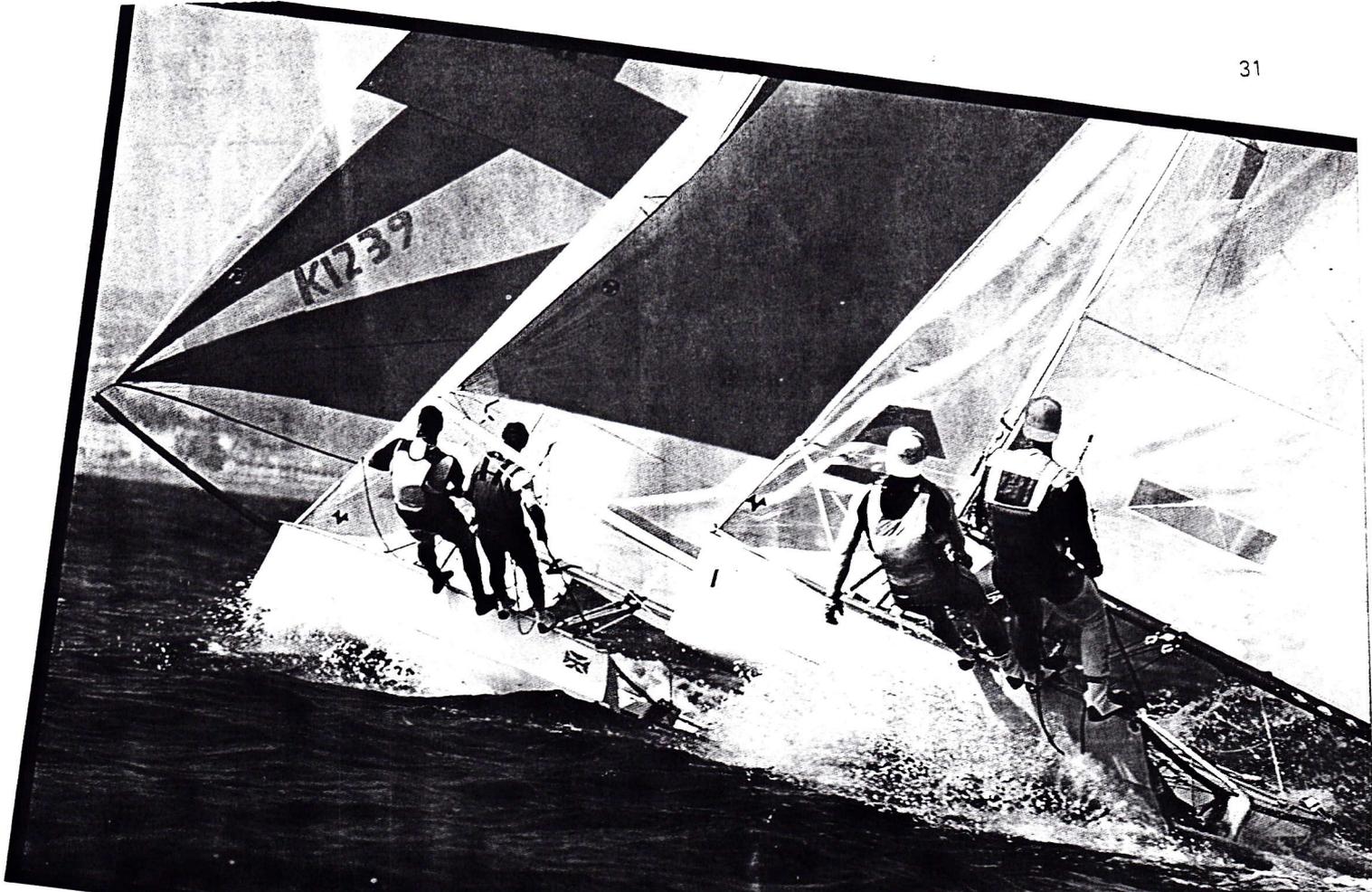
Wenn man sich die Liste der Masten ansieht, braucht man wohl nicht mehr viel zu sagen. Der vor Proctor angebotene Mast ist etwas härter und um einiges schwerer. Die von Phil und uns benutzten Spun bzw. Gold Spars Masten sind noch einiges leichter als die englischen. Es sind runde Profile mit aufgepoppter Nut, die durch ihren großen Durchmesser im unteren Bereich recht hart sind, aber ein sehr flexibles Top haben. Super Spars experimentiert mit einem ähnlichen Mast, der allerdings ein Carbon Top hat. Auch Proctor soll einen neuen Mast entwickeln. Hier wird wohl in nächster Zeit einiges geschehen.

Nun zu den Segeln, bei denen sich die im letzten Jahr noch als Exoten verschrienen Sobstad Segel in UK voll durchgesetzt haben. Es sah fast so aus, als ob alle Top Leute sich in der letzten Woche vor der WM noch schnell diese Segel bestellt hätten. Martin Jones trat zur WM mit einem unbenutzten Satz Sobstad an. (Ganz schön mutig!) Diese Segel sind im Top extrem breit und voll geschnitten, dafür aber im Unterliek etwas kürzer. Dadurch wirken die Segel fast rechteckig. Der Baumniederholer wird sehr lose gefahren und die Schot durch die unterschiedlichsten Systeme nach Luv geschotet, was zu einem sehr stark getwisteten Achterliek führt. Dieser Stil wurde auch in anderen Klassen (5o5, FD von Jörgen Schönherr) sehr erfolgreich vorgeführt. Man kann mit solchen Segeln bei leichtem und mittel- Wind sehr viel Druck machen, wird diesen aber bei mehr Wind über das extrem geöffnete Achterliek auch wieder los. Bei unserem sehr ähnlich geschnittenen SCHULTZ SEGEL stellte sich heraus, daß das "mitdenkende Achterliek" dem Steuermann eine Menge Arbeit an der Schot abnimmt.

Interessant war auch, daß einige Segel nur noch geklebt waren und lediglich an den Doppelungen einige Zickzackstiche zu finden waren.

Zum Schnitt der Sobstad Fock kann ich nicht viel sagen, da man diese wohl nur aus nächster Nähe beurteilen kann. Ich meine jedoch, daß der Trend auch hier zu sehr offen gefahrenen Segeln geht. Hier haben wir mit der neuen Fock von SCHULTZ Mitte der Saison einen deutlichen Schritt nach vorn gemacht. Auch das Großsegel ist den englischen Modellen ebenbürtig.

Bei den Spi's kommt der neue Trend aus Kiel! Der von Phil aus Neuseeland mitgebrachte 12' Spischnitt wurde bei SCHULTZ SEGEL auf die 14' Maße gebracht und war auf Anhieb der Renner. Dieser Spi ist im Unterliek erheblich kürzer und dafür im Top extrem breit und voll. (Das hatten wir doch schon mal!?). Einige der neueren englischen Spi's sahen ähnlich aus, machten aber auf spitzen Gängen erheblich mehr Probleme als unser Spi. (Ob das am stark getwisteten Achterliek des SCHULTZ Spi's liegt??) Zum Schluß bleibt noch zu sagen, daß auch Leute mit Top Material hinterher führen und umgekehrt. Üben ist das Einzige was einen echten Vorteil gegenüber den anderen bringt.



(above) Roddy Bridge and Adrian Murphy trail Andy the Nick Brewer (below left) Martin Jones and Duncan McDonald, joint world champions with (below right) Jon Turner and Zeb Elliott.



Alsterglocke 91

Die Alsterglocke ist eine Traditionsregatta des Hamburger-Segel-Club's, die an einem Wochenende der Hanseboot stattfindet. Dieses Jahr waren knapp 100 Boote aller Klassen am Start. Leider wurde unsere Meldung am Freitag vorher nicht mehr angenommen, was uns, das sind Tom Gosch, Rod Simpson, Benji Rohde und ich, aber nicht daran hindern sollte zu starten. Es wurde in 3 Gruppen (Kielboote, langsame Jollen, schnelle Jollen) getartet. Daß Tom und Rod in der zweiten Gruppe gestartet sind, ist wohl Tom's Bescheidenheit zuzurechnen.

Der Kurs bestand aus einer Kreuz, einem tiefen Raumbang und einem spitzen Raumbang. Dieser Kurs mußte 12 mal abgesegelt werden, wobei nach jeder Runde die Mannschaft gewechselt wurde, was teilweise zu einem ziehmlichen Gewühl am Steg führte. (besonders wenn die 8 köpfigen Kuttercrew's wechselten.)

Schon nach der ersten Runde zeigte sich, daß der Kurs uns sehr entgegen kam, und schon nach der 3ten wurden die ersten H Jollen, die als Favoriten galten, überrundet. Besonders auf dem zweiten Raumbang flogen wir nur so an der Konkurrenz vorbei, was auch beim Publikum an Land große Beachtung fand. Ich denke man sollte viel mehr solche Yardstik Regatten segeln, denn ersten machen diese Veranstaltungen unheimlich viel Spaß, und sind zweitens wohl die beste Werbung für ein Klasse, die man sich denken kann.

Nach ca. 3 Stunden hatten wir 10 Runden gesegelt und wollten uns informiren, wo denn wohl das Ziel sei. Wir erhielten nur den Hinweis, daß wir uns man keine Sorgen machen sollten und man das Ziel in etwa einer Stunde am Ende des Steges eröffnen werde. Etwas später meldete sich Benji noch einmal bei der Wettfahrtleitung mit dem Hinweis, daß wir gleich unseren letzten Wechsel machen würden. (Wettfahrtleitung: ja, ja,). Leider war das Ziel um 14 Uhr 10 noch nicht aufgebaut und wir mußten die Regatta ohne Zieleinlauf beenden. Aber wir segelten ja sowieso außer Konkurrenz.

Um 14 Uhr 57 beendete eine H Jolle als erstes Boot (offiziell) nach geseelter Zeit die Wettfahrt. Da hatten wir schon abgebaut, aufgeladen und geduscht.

Der später Gesamtsieger, eine OK Jolle, gesegelt von Schnackschäkel Scheuel und Kirsten, ging durch's Ziel als wir gerade die Teller ableckten.

Rechnet man nun die 5 Minuten die Tom vor den H Jollen gestartet ist zu unsere geseelten Zeit dazu, bleiben immer noch 42 Minuten Vorsprung nach geseelter Zeit. Bei ca. 4 Stunden sind das nach berechneter Zeit immer noch ca. 22 Minuten. Das hätte auch für die OK Jolle gereicht.

Das ist wohl die eindrucksvollste Werbung für unsere Klasse!

G-8 Carsten

AUSSCHREIBUNGEN WERDEN NICHT VERSCHICKT

AUSSCHREIBUNGEN WERDEN NICHT VERSCHICKT

SEGEL CLUB BALTIC - KIEL

AUSSCHREIBUNG BALTIC - REGATTA 1992

Die Regatta wird gem. der Wettsegelordnung des DSV ausgerichtet fuer folgende Jollenklassen:

505er Javelin 14-ft Contender OK

Am 23. und 24. Mai 1992 auf der Kieler Aussenfoerde / Schilksee

Es werden 3 Wettfahrten durchgefuehrt.
1. Start: Sonnabend, 23. Mai um 15.00 Uhr
Weitere Starts entsprechend Wetterlage und Programm.

Meldegeld: DM 25.-- fuer Einmannklassen - Nachmeldungen + DM 10.--
DM 45.-- fuer Zweimannklassen - Nachmeldungen + DM 20.--
zu zahlen mit Verrechnungsscheck

oder auf das Konto Nr. 102 016 193, IPostel (SCB)
bei der Kreissparkasse Ploen, BLZ 210 515 80

Meldestelle: Frau Ingrid Postel, Lange Koppel 6, 2312 Moenkeberg

Meldeschluss: Sonnabend, 16. 5. (Posteingang)

Preise: 1/3 der gemeldeten Boote

5

MELDUNG

Fuer die Baltic - Regatta am 23. und 24. Mai 1992

Klasse:.....Segelnummer:.....

Steuermann:.....Vorschotmann:.....

Verein:.....DSV-Mitgliedschein:.....

Das Meldegeld fuege ich mit Verrechnungsscheck bei
habe ich auf das Konto 102 016 193, IPostel.(SCB)
bei der Kreissparkasse Ploen, BLZ 210 515 80 ueberwiesen.
(Einzahlungsbeleg wird vor der Wettfahrt vorgelegt)

Mit Abgabe dieser Meldung erkenne ich an, dass die Wettfahrtleitung des SCBaltic
keinerlei Haftung und Verantwortung fuer Schaeden und Unfaelle aller Art ueber-
nimmt, die sich aus meiner Befoerderung an dieser Wettfahrt ergeben.

Unterschrift:.....Datum:.....

Anschrift:.....

Meldeschluss

AUSSCHREIBUNGEN WERDEN NICHT VERSCHICKT

AUSSCHREIBUNGEN WERDEN NICHT VERSCHICKT

16

RONDAR NEWS

Wie bereits angekündigt, hat die englische Jollenwerft Rondar Boats (bekannt durch ihre 5o5, Contender, 420) auf Grund der starken Nachfrage nach 14's den Bau einer Form begonnen, die ersten 6 Boote sollen im April und Mai ausgeliefert werden.

Gebaut wurde nach dem neuen Hutchinson 2 Riß von Designer Markus Hutchinson, nach dessen 1. Riß u.a. das blaue Boot von Charles Stanley gebaut war. Der Hutchinson 2 ist eine Weiterentwicklung dieser Form, allerdings etwas weniger extrem und ohne die mittlerweile verbotenen Flügel.

Paul Young von Rondar und ich waren uns vollkommen darin einig, daß ein neuer 14 nicht wesentlich teurer sein darf als ein neuer 5o5, um u.a. mit neuen Booten eine Flotte auf dem Kontinent aufzubauen. Mit einem Preis von über 30000.-- DM für ein neues Boot anderer Hersteller scheint die Schmerzgrenze für Neukaufinteressenten auf jeden Fall überschritten zu sein, denn nur 2 neue Boote wurden bisher verkauft und der Import von Gebrauchtbooten aus England wird bei der Expansion der Klasse hier auch keine Dauerlösung bleiben können.

Daher wird Rondar versuchen durch eine gut geplante Serienproduktion und etwas weniger Kostenaufwand für ein oftmals unnötig teures Finish die Kosten für ein neues Bootes im Rahmen zu halten.

Zwei Boote der ersten Serie werden an die bekannten Mannschaften Andy Fitzgerald/ Bunny Warren und Charles Stanley/ John Hodgart geliefert, ein Boot wird Paul Young wohl selbst segeln, da sein Boot 1284 an Raller und Urs gegangen ist. Ich denke, daß mehrere Boote der nächsten Serie im Herbst dann auf jeden Fall nach Deutschland kommen werden.

Noch Fragen: Holger Jess 04351-87237 Fax 87137



14' Import für BRD

Rümpfe oder komplett ausgebaute Boote aller Hersteller

** Neu '92: **14' von RONDAR BOATS**

Außerdem sind erneut Einzelbauten in Arbeit und einige Gebrauchtboote z. Z. verfügbar.



SEGELSPORT

HOLGER

JESS

BIRKENSEE
2330 ECKERNFÖRDE
TEL. 04351/87237
FAX 04351/87137

14' Riggs und Zubehör ständig lieferbar

14' Segel von ALVERBANK, PINNELL & BAX und BATT SAILS

außerdem ständig Gebrauchtboote der Klassen 505, Contender, 420 verfügbar

Bericht des Schatzmeisters:

Zur besseren Übersicht habe ich die Einnahmen und Ausgaben des letzten Jahres zu einer Tabelle zusammengefaßt.
Es handelt sich hierbei um angenäherte Werte.

Übersicht '91:

<u>Bezeichnung:</u>	<u>Einnahmen:</u>	<u>Ausgaben:</u>
Beiträge	1200.--DM	
Vermessung	490.--DM	
Werbung	950.--DM	
Verkauf von T-Shirts, Regeln, etc.	600.--DM	
Porto		550.--DM
Bank		100.--DM
Kopien, Druckkosten, Büromaterial		950.--DM
Sonstige Kosten (Vereinsanmeldung, Testwochenende, Messestand, Video, etc.)		1100.--DM
Summe:	3240.--DM	2700.--DM

Haushaltsvoranschlag für 1992:

<u>Bezeichnung:</u>	<u>Einnahmen:</u>	<u>Ausgaben:</u>
Beiträge	1500.--DM	
Vermessung	600.--DM	
Werbung	1000.--DM	
Sonstige Einnahmen	500.--DM	
Porto		700.--DM
Konto		100.--DM
Druckkosten, Kopien, Büromaterial		1300.--DM
Sonstige Kosten: Sichtungswochenende, Einsteigertraining, Messe, Video/Fotos, Preise, etc.		1500.--DM
Summe:	3600.--DM	3600.--DM

Mit sportlichen Grüßen Euer Schatzmeister



International 14 Fuss Dinghy

- Made in Germany -

Von Werner Gieser

Nun ist es auch in Deutschland soweit, daß das Internationale 14Feet-Dinghy von einer Bootswerft in Ludwigshafen in die Produktion aufgenommen wurde. Es handelt sich hier um die Firma

Wolloner Dynamic Bootsbau GmbH
Rheinhorststr. 37
6700 Ludwigshafen
Tel. 0621 67 90 21 - Fax 0621 67 27 17.

Herr Leo Wolloner, der im Rennrudersport international bestens bekannt ist, hat bereits in großem Aufwand die Form in Zusammenarbeit mit mir erstellt.

Leo Wolloner, ein alter Fuchs im Ruder-Rennbootsbau, gilt mit seiner 40-jährigen Erfahrung als Pionier im Kunststoffbootsbau schlechthin. Bereits 1955 stieg er von der Bootsproduktion in Holz auf Kunststoff um und entwickelte damals in Zusammenarbeit mit der Firma BASF das erste Kunststoff-Motorboot.

Waren es in der Anfangs-Phase nur die glasfaserverstärkten Polyesterboote, so entwickelte er immer weiter und setzte nach und nach leichtere und steifere Materialien ein, um die Rennboote schneller und auch leichter zu machen. Bereits 1971 brachte er die ersten Kunststoff-Rennboote auf den Markt. Bei der Olympiade 1972 gewann der "Bodensee-Vierer" in einem von Wolloner entwickelten Kunststoffboot die erste Goldmedaille. Heute sind dies Boote aus dem Rudersport nicht mehr wegzudenken. Maßgeblich beteiligt war er auch an der Entwicklung des von Peter Michael Kolbe gefahrenen und viel diskutierten Rollauslegerbootes.

Inzwischen werden fast alle Wassersportgeräte im Doppel-T-System bzw. in der Sandwichmethode-Glas/Kevlar/Honigwaben/Kohlenstoff in Verbindung mit Epoxydharz - produziert. In dieser Arbeitsweise wird eine optimale Steifigkeit und Haltbarkeit erreicht und gleichzeitig Gewicht reduziert.

Gerade bei dem 14-Feet-Dinghy ist wegen der übergroßen Segelfläche in Verbindung mit dem Doppeltrapez eine große Torsion vorhanden wodurch eine größere Rumpfstabilität als bei anderen Jollen erforderlich ist. Diese Steifigkeit ist nur in dieser Verarbeitungsmethode und den einzusetzenden Materialien zu erreichen.

Auch in Bezug auf Gestaltung oder auch Linienführung des Bootsrumpfes wurden einige Änderungen bzw. Verbesserungen vorgenommen, die auf meiner Erfahrung im Segeln, der Erfahrung von Leo Wolloner im Bootsbau allgemein und dem Einsatz der modernsten Materialien basieren. Trotz dieser hohen Qualität an Materialien, Beschlägen und Ausführung wird das Boot zu einem interessanten Preis angeboten werden können.

Für weitere Informationen stehe ich gerne zur Verfügung

Werner Gieser
Werderstr. 68
6900 Heidelberg
Tel. 06221 47 50 80



Bernd Zeiger

&

Sepp Rohde

LETZTE MELDUNG I

INTERNATIONAL 14ft. DINGHY CLASS

Rule Changes Effective from 1st March 1992

Rule 13

- (c) The distance from a point on the sheerline vertically in line with the front edge of the lowest point of the mast, shall not exceed 5ft. 0in. (1524mm) from the intersection of the luff of the headsail, extended if necessary, with the sheerline.

Rule 14 Sail Area

- (a) The area of the headsail shall be taken as $0.5 \times L \times LP$ where L and LP are defined in Rule 15(b)(i) and 15(b)(ii). The area shall be rounded off to the nearest 0.1 sq.ft. and inscribed near the clew on the port side of the sail in numbers not less than 3in. (76.1mm) high and line width $\frac{1}{4}$ in. (6mm) in a contrasting colour indelible ink.

Rule 15 Sail Measurement

(a) Method

- (iv) Each sail is to be measured, and if satisfied, the Measurer shall date and sign the clew on the port side of the sail and mark the area of the sail in accordance with Rule 14(a) for the headsail, Rule 14(b) for the mainsail and Rule 14(d) for the spinnaker.

(b) Headsail

- (ii) The length LP shall be measured from the outside edge of the clew to the nearest point of the Luff. The clew is defined as the intersection of the foot and the leech, extended as necessary.
- (iii) Headboards are not permitted. Clewboards having a maximum dimension of 9in. (229mm) are permitted. Clew boards are defined as being incapable of being folded by hand.

Rule 20 Equipment for Crew

- (c) A competitor shall not wear or carry clothing or equipment for the purpose of increasing his / her weight. The total weight of clothing or equipment worn or carried by a competitor shall not exceed 15kg. when weighed as provided in Appendix 10 of the Racing Rules.

Approved by the I.Y.R.U. November 1991 Effective 1st March 1992

Vorläufiger Regattakalender 1992

Termin	Regatta	Meldestelle	Melde- schluß	Melde- geld	Stand der Vorbereitung
17. - 20.4.	Carnac (Frankreich)				?
1.5. (Freitag)	Ansegeln (Wittensee) Yardstick	Martin Holste Stadtfeldkamp 20 2300 Kiel 1			fest
2. - 3.5.	Testwochenende Wittensee				?
Mai	Supercup Arhus, Dänemark				??
23. - 24.5.	Baltic Regatta (Kiel) SCB	Ingrid Postel Lange Koppel 6 2312 Mönkeberg	16.5.	45.-	fest
30. - 31.5.	Ratzeburg				fest
30. - 31.5.	Supercup Queen Mary (England)	Charles Stanley	Einla- dungs- rennen		fest
6. - 8.6.	Showsegeln beim Pflingst- busch, Kiel	Kieler 14-Szene	-	-	fest
17. - 19.6.	German Grand Prix, Supercup (Kiel)	Ralf Meier Lüdemannstr.44 2300 Kiel 1			??
5. - 6.7.	Warnemünder Woche				???
25. - 31.7.	Englische Mei- sterschaft POW, Falmouth				fest
8. - 9.8.	Deutsche Mei- sterschaft Wittensee	Martin Holste Stadtfeldkamp 20 2300 Kiel 1			fest
15. - 16.8.	Flensburg Glücksburg, FSC				?
August	Supercup Vejle, Dänemark				fest
7. - 12.9.	Europameister- schaft Arhus (Dänemark)	Ellis Clausen Skodshojen 65 DK-8240 Arhus Denmark			fest
10. - 11.10.	Wittensee Finale 2 (Sail & Squash)	Martin Holste Stadtfeldkamp 20 2300 Kiel 1			fest
Oktober	Alsterglocke HSC Yardstick 2 Teams/Boot				fest

12
Karte
13-14.6.

