

3/92



International 14

Führungskader der Deutschen Fourteen Foot Dinghy Klassenvereinigung

1. Vorsitzender 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 (kommissarisch):

Dorothee Mannebeck
Stadtfeldkamp 20
2300 Kiel 1
0431/63336

Kassenprüfer:

Bejamin Rohde
Beseler Allee 16
2300 Kiel 1



Alle drei Hände voll
zutun! Der Häubling

Christian Henjes
Dorotheenstr. 133
2000 Hamburg 60

Flottenobmann Süddeutschland:

Werner Gieser
Werderstr. 68
6900 Heidelberg
06221/475080

Vermesser und Infowart:

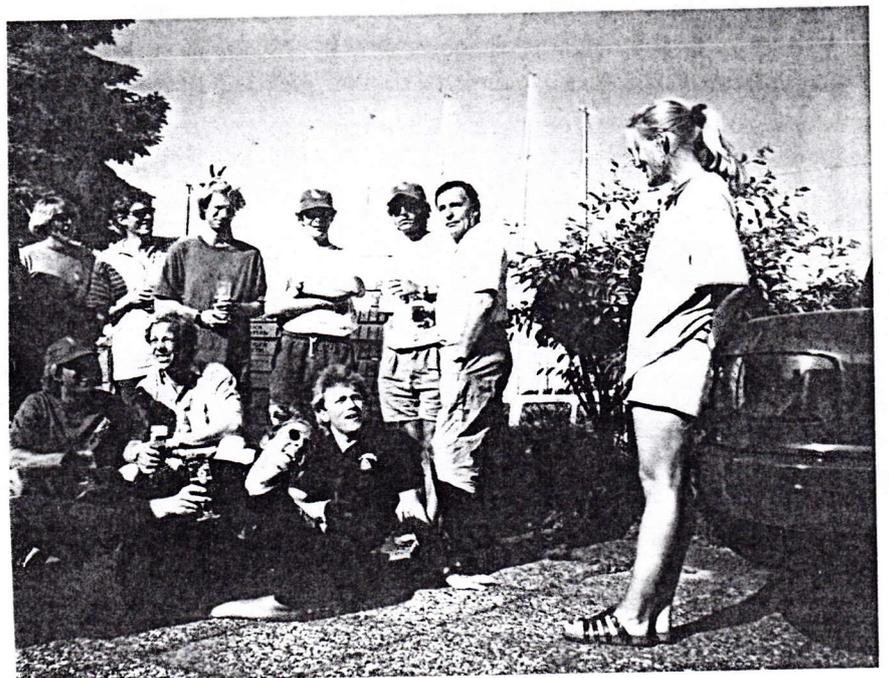
Carsten Hammer
Hanssenstr. 1a
2300 Kiel 1
0431/333151

Vermesser:

Bernd Zeiger
Schauenburger Str. 37
2300 Kiel 1

Anzeigenpreise:

25 DM viertel Seite
50 DM halbe Seite



Torschützenkönigen 91/92
Die Mannschaft blickt auf.

President's letter

Kiel, 5.12.92

Welch ein Tag heute !

Zum Glück hatte unser Kassenwart 4t gestern nicht so viel richtiges Bier da (nur Spaßbier - Jever Fun), das das Aufstehen heute morgen nicht ganz so schwer viel. Burki verabschiedet sich nämlich erst einmal für 6 Wochen nach Neuseeland, um unter anderen natürlich Phil zu besuchen und ein wenig 12 Footer zu segeln. Leider ließ sich Burki nach dem Verkauf seines Boots dermaßen vom Surf-Virus anstecken, daß er dieses Jahr nicht mehr auf einem 14 gesichtet wurde. Insofern war es nur konsequent, daß er seinen Kassenwartsposten abgeben wollte.

Nachdem die Frauen in allen Bereichen des Lebens in einstige Domänen der Männer vorstoßen und Familienministerin, Justizministerin, honorary secretary und Flottine werden, haben wir dem Drängen von Dorothee nachgegeben und ihr erst einmal kommissarisch den Kassenwart anvertraut. Es bleibt nur zu hoffen, daß der Job sie in den verbleibenden Wochen bis zur Jahreshauptversammlung nicht zu sehr nervt, um sie dann in allen Ehren zum Kassenwart zu ernennen.

Es bleibt, Burki für seine Arbeit Danke zu sagen. Wir gehen in das nächste Jahr mit einem guten Plus in der Kasse. Es gibt immer Sachen, die man besser machen könnte, doch man sollte bedenken, daß wir alle nur ehrenamtlich arbeiten und das Burki der erste war, der Ordnung in die

Finanzen bringen mußte. Vielleicht bringt das Segeln in Neuseeland Burki wieder auf den Geschmack.

Heute morgen wurde dann mit meinem local dealer (Holgi) und Würfel (für die Feinarbeiten) die ex-Wohnung gemalt, wobei sich Holger als vielseitig talentiert bewies und gleichzeitig Maler und Kammerjäger spielte (Spinnen auf den Wänden wurden gleich mit übergerollert). Alles für Holger, der mein beschädigtes Boot mit dem Sachverständigen der Versicherung begutachtete und dann innerhalb der Familie an Jens Rüter weiterverkaufte.

Danach ging es dann weiter zum Sport, Meister Hammer und den Federball quälen, was dann nach einer Stunde mit technischem KO des ersteren endete.

Und nun, Artikel fürs Info schreiben. Kurz ein Blick auf den Regattakalender dieses Jahres nach dem Supercup: im July ging es nach England zum POW mit 3 Booten, wo wir bei den Tommies schon mal andeuteten, was sie in den nächsten Jahren erwartet. Dank Jens wird nie wieder ein deutscher Teilnehmer eine Speech in England halten müssen.

Die Deutsche Meisterschaft auf dem Wittensee fand einen würdigen Meister, da die Mitfavoriten mehr mit Wendewinkeln und im Weg stehenden Ruderblättern kämpften.

Flensburg wurde zur Fourteen Werbeveranstaltung, obwohl sehr heftige Bedingungen vorherrschten. Es bleibt noch einen Termin auszumachen, um unsere 30 Runden zu trinken (Fiven Segler Kai Mares versprach uns vorher für jeden Fourteen vor den Fiven im Ziel eine Runde zu schmeissen).

Der kurzfristig angesetzte Supercup in Kopenhagen war auch eine gelungene Veranstaltung, die aber höchste Ansprüche an die Teilnehmer stellte und somit gutes Training für Euro war.

Die Euro wurde dann ein voller Erfolg für das deutsche Team, obwohl das Pech deutlich zuschlug (verlorene Pinnausleger, Frühstart, gebrochener Frame).

Zum Finale 2 auf dem Wittensee endlich einmal (etwas) Wind und neue Gesichter und viele Fiven im Weg.

Vom One Design Einladungsrennen in Göteborg standen für die deutschen Teilnehmer mehr die Erlebnisse auf der Überfahrt und die entspannenden Saunagänge im Vordergrund.

Die Alsterglocke brachte nicht unsere Bedingungen und viel Bootsschrott.

Aber ich will nicht alles vorwegnehmen, lest selbst ...

Rallameia

**Einladung zur Jahreshauptversammlung 1993 der
deutschen Fourteen-Foot-Dinghy Klassenvereinigung
am 23.1.1992 um 18.00 Uhr
in der Kneipe "Vielharmonie", Feldstr. 66, Kiel**

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Berichte des Vorstands
- 2.1 Bericht der Kassenprüfer
- 2.2 Entlastung des Vorstands
3. Bericht der Vermesser
4. Aussprache zu den Berichten
5. Wahlen: 1. Vorsitzende, Technischer Sekretär, Kassenwart, 2 Kassenprüfer
6. Anträge
7. Verschiedenes: u.a.
 - Regatten 93
 - Publicity 93
 - Gebührenordnung 93

Um zahlreiches Erscheinen wird gebeten!
Gäste sind erwünscht !
Anträge schriftlich bis zum 18.1.1993 an Ralf Meier,
Lüdemannstr.44, 2300 Kiel 1.

Bis denne !
Euer Vorstand

Anfahrt für Auswärtige:
Von Autobahnende in Kiel über den Westring in Richtung Schilksee. An der Kreuzung, wo
auf der linken Seite die Uni steht, rechts abbiegen in die Olshausenstraße. An der 4. Ampel
links in die Feldstr. abbiegen, Parkplatz suchen, Rest zu Fuß gehen.

**Um dem Anlaß würdige
Kleidung wird gebeten!**



Wittensee-Finale II

...und es war flau ...

Das zweite Wittensee-Finale stand bei starker dänischer Beteiligung schon ziemlich im Zeichen von Europa, die Fiven hatten neben Dänen auch noch einen Tommy und die Contender immerhin einen Rod zu bieten. Traditionsgemäß begann die Veranstaltung schon am Freitag mit dem allseits beliebten Betriebsfest bei Fa. SEGELSPORT JESS, bei dem sich diesmal nach Auskunft des Gastgebers gar keiner so richtig danebenbenommen hat. Überhaupt war's nett, Holgi, mach weiter so!

Die Nacht soll für die im Auto Nächtigenden ziemlich kalt gewesen sein (nur Gunter fand das nicht), aber pünktlich zum Start war dann am Samstag praller Sonnenschein und - besonders in der letzten Dreiviertelstunde vor dem Start - Totenflaute, so daß die meisten den Startschuß nur von weitem erleben durften; trotz redlicher Bemühungen und wässern der Yacht schon 40 Minuten vor dem Start. Hier zeigte sich dem geneigten Teilnehmerfeld zum ersten mal die glückliche Hand von Wettfahrtleiter Lumpi, der durch konsequentes Handeln und ungemaine Flexibilität (oder etwa gemeine Unflexibilität?) in seinen Entscheidungen mehrfach auffiel.

Hitze und Flaute und Bierkonsum am vorigen Abend taten ein übriges, so daß sich der Steuermann der Yacht G-4 endültig entschloß, zwischen Luvtonne und Halse die Fische zu füttern ... und zwar genau dann, als gerade mal ein schon lange herbeigesehnter Luftzug die Gelegenheit zum Vortrieb bot ... German-Mega-Masters-Training im Vorschiffsbereich ...

Holgi war zwar in der Five auf der Bahn, aber dank der spürbaren Geschwindigkeitsvorteile des 14 bei 0 - 0,2 Bft. kam man dann doch relativ schnell in den akustischen Einflußbereich und damit in die "hoffnungslose Stellung". Jedenfalls fanden am Samstag zwei Rennen statt - danach wurde dann die 5. Wettfahrt, vorgezogenermaßen, im Squash-Center zu Rendsburg ausgetragen. Bei mäßiger Beteiligung aus den eigenen Reihen konnten sich (nach meiner Erinnerung) König Ralf und Meister Voss der Jüngere durchsetzen.

Am Sonntag waren die Windverhältnisse zu unserem Entzücken immer noch fast unverändert. Dies veranlaßte Carsten dazu, seine Süßwasser-Abschiedsvorstellung (!) mit einem vorzeitigem Abgang zu versehen. Wir folgten ihm noch vor dem Start zur zweiten Wettfahrt. Diese Entscheidung fiel uns relativ leicht, insbesondere, weil an Bord mittlerweile die Vorschoterunterkühlungs- und schlappheitsbedingtemotivationslosigkeit ausgebrochen war., als Lumpi sich nach unzähligen Fiven-Gesamtrückrufen (man erinnere sich bitte an die beispielhaft augelegte Startlinie!) dann tatsächlich noch auf die volle Größe (Hammer hör' auf, mitleidig zu grinsen) des Wittensees besann und sich anschickte, die Bahn aus der allerletzten Ecke endlich auf die Mitte des Sees zu verlegen

Überhaupt war es viel spannender, das letzte Rennen von Land aus zu beobachten, zumal sich Ralf und Bernd ein recht spannendes Duell lieferten. Ralf mußte die anfängliche Führung an Bernd abgeben. Bernd, dann endlich in Führung liegend, fand sich aber nach der Halsentonne in Lee von einem ehemals vor ihm fahrenden Fiven-Pulk wieder, was Ralf dann nicht ungestraft ließ und in Luv auf und davon fuhr. So kann das kommen...

Bei Holgi an Bord war dann doch noch (dank des Wetterumschwunges) der Ehrgeiz ausgebrochen und man zeigte sich als überlegener Sieger. Daß dies formal ein Frühstart war, liegt nur an Lumpis Blindheit, eigentlich war es gar keiner und die anderen können ja sowieso nicht segeln...

Cuby gab dann noch eine Showeinlage von mehreren (!) Minuten, als er mit dem Schwert (oder war es das Ruder?) an der Luvtonne einfädelte und erst nach mannigfaltigen Anstrengungen wieder freikam.

Vom Rest der Veranstaltung ist leider nichts mehr in Erinnerung geblieben, die Ergebnisse entnehme der interessierte Leser bitte der Liste.

G-4
M + D.

championships

Fourteen Europeans

Robinson and Grant Dominate

THE INTERNATIONAL FOURTEEN EUROPEAN championship was held at Aarhus, Denmark on September 7th-12th and 38 Fourteens made the trip north to the National Sailing Centre, which is situated on the Kattegatt Sea. Five local Danish boats were joined by 17 British, and nine German, as well as seven Johnson Fourteens from Sweden, drawn by the Supercup style racing, run in conjunction with the championship racing.

Conditions varied from Force 2 to 5 plus, often cold (to the Brits anyway) and a short chop on the open sea courses, which on the last day gave submarine practice for the unwary.

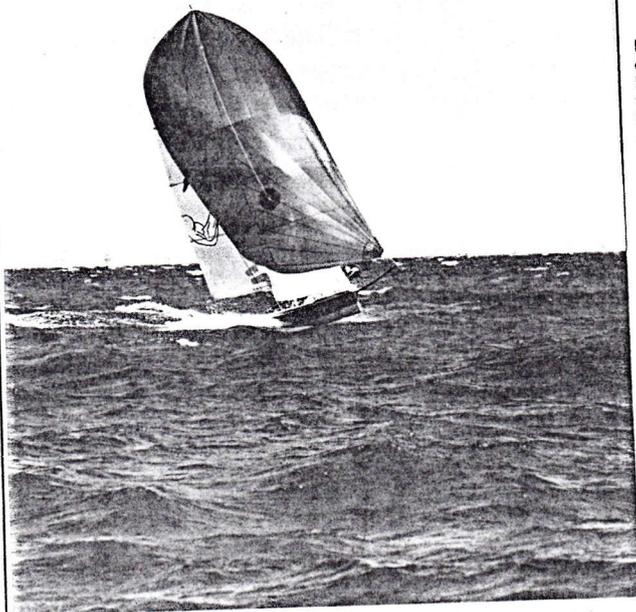
The championship races were sailed over a sausage-triangle-sausage course, befitting the Fourteeners' required skill for downwind work. The first race, sailed on Monday, was won by Roddy Bridge, who revelled in the good breeze and relatively flat seas. He repeated this success on Tuesday in the first of two back-to-back races. A sharp squall enlivened the wait between races, but unfortunately died away up the first beat of the second race of the day. Tim Robinson and Bruce Grant improved from two seconds to a first in this race, a position which became familiar to them in the next two races. This ensured overall victory with a race to spare.

Brothers Flemming and Soren Clausen achieved their best result of the week, with a second in the second race on Tuesday, and counting results not less than eighth came second in the overall placing. Ralf Meier and Urs Wihlfahrt, also in a standard Benedict 4, led in one race and counted nothing less than a ninth, to finish fourth. Thomas Gosch, sailing with Kiwi Rod Simpson in a new Borresen Fourteen also counted nothing less than a ninth, and finished second in the penultimate race.

The final race produced probably the most exciting conditions of the week, with wind of at least Force 5. The course was set in the bay, with a sausage-triangle-finish course. The finish was a long fetch to the club line, designed to give the maximum spectator coverage. The German team of Matten Jetschke and Holger Jess won this race in fine style. Carsten Hammer and Jens Weishaupt also revelled in the conditions, and with the Clausen brothers finishing in third, gave a non-British top three in the windy stuff. First Brits were Andrew Penman and Rollo Pyper in fourth, with brother and sister combination John and Karen Evans in fifth place.

Short course Supercup races were run in the late afternoon, giving as much enjoyment to spectators as to the participants, and providing a new dimension to a very enjoyable and well organised event.

Overall Results: 1st 1338, Tim Robinson and Bruce Grant (UK) Howlett 1b, 6 pts, 2nd 1, Flemming and Soren Clausen (Germany) Benedict 4, 41.4, 3rd 1274, Roddy Bridge and Adrian Murphy (UK) Hutchison, 42. 4th 3, Ralf Meier and Urs Wihlfahrt (Germany) Benedict 4, 47.4, 5th 6, Thomas Gosch and Rod Simpson (Germany) Borresen, 53.7, 6th 1272, Tony Lewis and 'Peckish' McDonald (UK) Benedict 4, 74.7.



SEGELSPORT

Schneller Tom Gosch

Schnellster Segler bei der Deutschen Bestenermittlung im Fourteen Foot Dinghy war der Kieler Tom Gosch (ENSFV) mit seinem neuseeländischen Vorschoter Rod Simpson. In vier Wettfahrten auf dem Wittensee verwiesen die beiden die Gebrüder Klausen aus Dänemark auf Platz zwei. Dritte wurden Ralf Meier/Urs Wihlfahrt (TSVS/ENSFV) vor Gunter Peters/Holger Jess (ENSFV/WSCW), alle aus Kiel. 13 Boote waren am Start. Bei der Englischen Meisterschaft vor Falmouth gelang es Carsten Hammer/Jens Weishaupt aus Kiel mit Platz fünf in die Phalanx der dominierenden Briten einzubrechen.

Rockport Supercup Fourteens Dash for Cash

It was believed to be nigh-on impossible to improve on last year's inaugural Supercup International Fourteen challenge held at Queen Mary SC. This year's event was in aid of Cancer and Leukaemia Research and 10 boats and 20 crews, including several overseas contenders, turned up for a spectacular event.

The Supercup took off promptly on Saturday May 30th with a Force 2-3. World champions Martin Jones and Duncan McDonald demonstrated their readiness to put another title under their belts by winning League A's first race, despite the impediment of a wine glass spinnaker on the second lap whilst in the lead.

B's team was headed by Russell Peters and Eddie Webb but only for their first race when Andy Partington and Bunny Warren demonstrated exceptional boat handling skills gaining three firsts and two thirds in the qualifiers for the final.

Jones repeated his performance of the first day leading the first of the last two qualifiers from start to finish. Roger Yeoman attacked early and was second around the windward mark. But Yeoman was caught out, like many others over the weekend, when he neglected to go through the gate, thus giving way to Ian Southworth and John Hodgart who had their best result of the regatta, finishing in second place.

The top four of each league would go through to the final. Another two boats had to qualify which were determined in the *repechage*. Four boats were disqualified under the one minute rule following a general recall, one of which was the leader Ian Pinnell (ex-Enterprise world champion) and Jarred Simpson in Charles Stanley's boat, who had to pass on the tickets to the final to Flemming Clausen (ex-Danish 470 national champion) and Rod Simpson, the overseas contenders closely followed by Russell Peters and Eddie Webb.

Having picked their boat from the hat the ten finalists made their way to the course. A short windward/leeward course with a running start was especially designed to thrill the spectators. Roddy Bridge and Adrian Murphy had a good start aiming for the breeze on the starboard side of the run.

Two of the favourites, Jones and Partington, battled it out mid-fleet fighting hard to close in on the leaders, Roddy Bridge, Tim Robinson and Flemming Clausen. The two heavyweights (Roddy Bridge and Adrian Murphy) sailed a superb race and held their lead until the last beat when their main sheet bridle system broke and enabled the defenders, Tim Robinson and Bruce Grant, to pip them at the post, for the second year running.

The first of the overseas boats to finish was Flemming Clausen of Denmark and Rod Simpson of New Zealand who finished fourth.

The prizegiving took place in front of the clubhouse when Tony McLaughlin of Rockport Shoes, the sponsor of the event, presented the winners with the prize money and Rockport deck shoes, followed by a brief speech from Tim Robinson thanking the main sponsors. More than £10,000 was raised for Cancer and Leukaemia Research.

Deborah Mahaffy

Overall Results: 1st Tim Robinson and Bruce Grant (UK), 2nd Roddy Bridge and Adrian Murphy (UK), 3rd Roger Yeoman and Justin Eplett (UK), 4th Flemming Clausen and Rod Simpson (D/NZ), 5th Adrian Stead and Rhidian Bridge (UK), 6th Russell Peters and Eddie Webb (UK).

(right top) Flemming Clausen from Denmark leads round the leeward mark and eventually took fourth place overall — photo Richard Neall. (far right) Russell Peters and Eddie Webb (foreground) finished in sixth place overall — photo Richard Neall. (right) Bruce Grant and Tim Robinson collecting their winnings — photo Ocean Images.

Segler-Zeitung

14Footer

Englische Meisterschaft in Falmouth

Bei der Englischen Meisterschaft der International Fourteen Foot Dinghies in Falmouth gelang es den Kieler Fourteen Seglern in die Phalanx der bisher dominierenden Engländer einzubrechen. Den Grundstein legte die Mannschaft Hammer/Weishaupt (TSVS/ENSFV) durch einen Sieg in der ersten Wettfahrt, für sie sprang am Ende ein 5. Platz in der Gesamtwertung heraus.

Aber auch Meier/Wihlfahrt (TSVS/ENSFV) und Schlomka/Jess (TSVS/WSCW) konnten mit den Endplätzen 15 und 22 im Feld der 90 Boote zufrieden sein.

Insgesamt konnten die Engländer Fitzgerald/Warren die Veranstaltung überlegen für sich entscheiden. Auf den zweiten Platz kam der Gewinner des Kieler Schauboot Supercups, Tim Robinson.

Tom Gosch Deutscher Meister

Neuer Deutscher Meister im Fourteen Foot Dinghy wurde der Kieler Tom Gosch (ENSFV) mit seinem neuseeländischen Vorschoter Rod Simpson. In 4 Wettfahrten auf dem Wittensee konnten die

beiden sich den ersten Platz gegen die Gebrüder Clausen aus Dänemark erkämpfen. Dritter wurden Meier/Wihlfahrt (TSVS/ENSFV) vor Peters/Jess (ENSFV/WSCW), auch aus Kiel.



14-Footer auf dem Wittensee: Meier/Wihlfahrt verfolgen Robinson/Roman

Foto: seo

Service:

Highlights am Hindenburgufer

Den amerikanischen Segelheroen Dennis Conner mit seinem so typischen, amerikanischen Grinsen über die Stege stapfen sehen? Harry Cudmore zuhören, wenn er die Konkurrenz mal wieder verbal attackiert und darüber selbst am lautesten lacht? Oder Lokalmatador Jörg Diesch anfeuern, wenn es darum geht, den internationalen Segelprofis ihren Schneid abzu kaufen? Nichts leichter als das: Vom 18. bis zum 20. Juni am Hindenburgufer, direkt vor dem Kieler Yacht-Club. Live, hautnah und kostenlos kann man dort spannende Manöver, waghalsige Zweikämpfe und traumhafte Sequenzen erleben. Nur einhundert Meter vom Ufer entfernt werden die Duelle stattfinden. Täglich um 11.00 Uhr fällt der Startschuß zu einem Warm-up-Race, um 14.00 Uhr geht es dann zur Sache. Die fünf Crews kämpfen in insgesamt drei Rennen um ein Preisgeld von 90 000 US-Dollar.

Dazwischen gibt es noch ein zweites Highlight – die 14-Footer kämpfen in ihren rasanten Zweimann-Booten um den Super-Cup. Mit dabei sind unter anderem Dieter Leptiehn, Europameister im Hobie-Cat, und der Kieler Lokalmatador Tom Gosch, Deutscher Meister in der OK-Jolle. Auch bei den 14-Footern geht es um ein Preisgeld; insgesamt 5 000 Mark warten auf die Sieger. Die Rennen der 14-Footer werden täglich um 12.30 Uhr gestartet. Damit bei den Rennen der Formel-1 und der 14-Footer keine Fragen offen bleiben, moderiert der Hamburger Yachtsport-Journalist Christoph Schumann die Rennen. Und am Sonnabend gibt es noch einen besonderen Anreiz, den gesamten Tag am Hindenburgufer zu verbringen – dann wird direkt vor der Formel-1 der erste Startschuß zur Kieler Woche abgegeben, im Anschluß findet die Siegerehrung statt. Wie in der Formel 1 des Automobilsports soll auch dort der Champagner fließen.

Noch ein Grund mehr, sich kleine Boote zu kaufen !

Hägar, der Schreckliche



Mast- und Schotbruch bei den Glücksburger Pokalregatten / Nord-Titel für Hamburger Drachen-Crew / 14-Fuß-Dinghys begeistert

Dänemarks Meister ohne Konkurrenz

x-79 aus Kolding gewinnt Deutschland-Cup

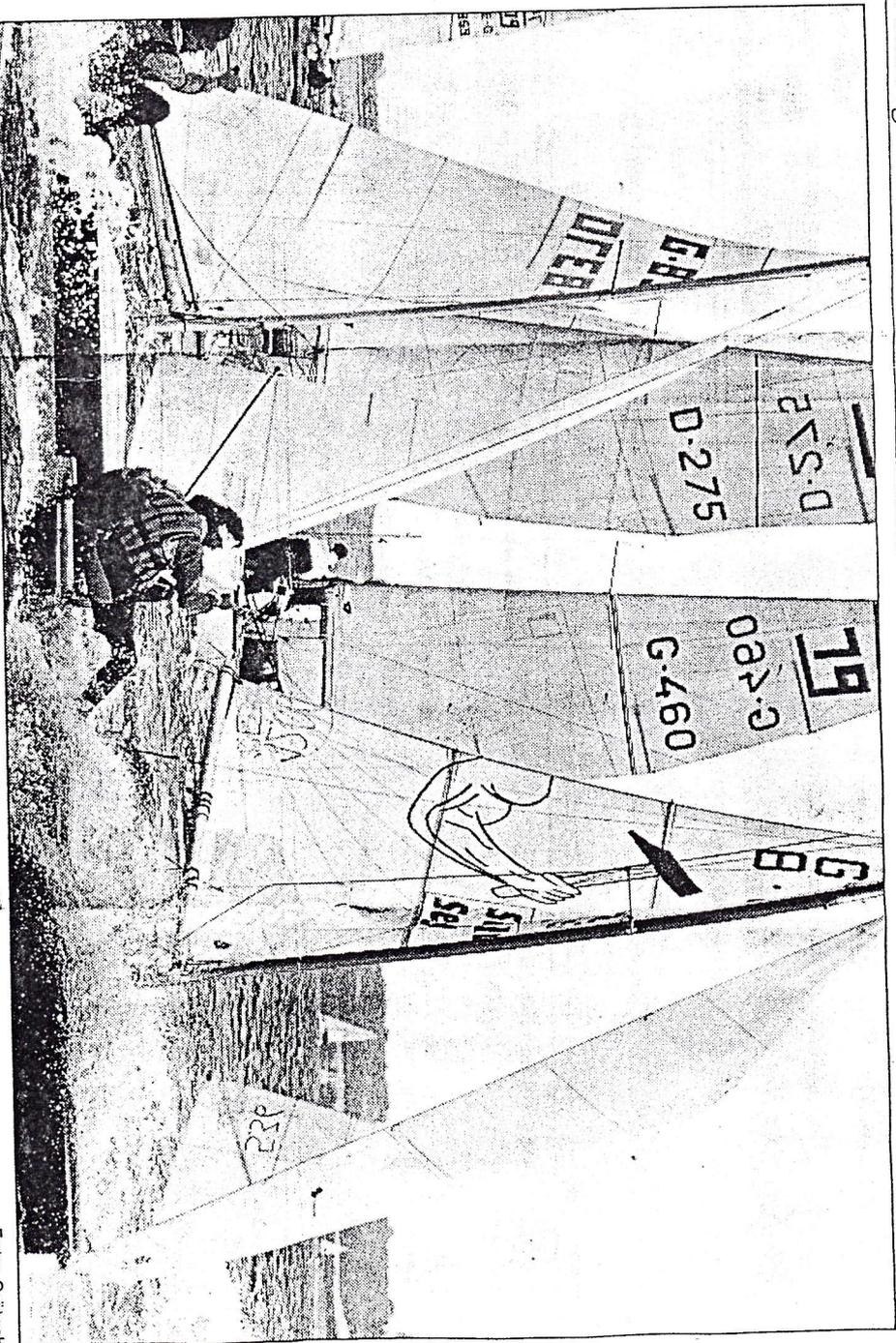
GLÜCKSBURG (heb). Die zweite Hälfte der Glücksburger Pokalregatten auf der Flensburger Förde wurden zu einer echten Zerreißprobe für Mensch und Material. Bei Windstärken von 4-6 und starken Böen blieben viele Segler aus Sorge um ihr Material im schützenden Hafen, andere machten früher als erwartet mit gebrochenem Mast, zerrissenen Schoten und Segeln im Yachthafen des ausrichtenden Flensburger Segel-Clubs (FSC) wieder fest.

Von allen Winden gehärtet und mit allen Wassern gewaschen schienen die Männer auf dem x-79er „Faxe Kondi“. Die überregende Crew segelte meistens weit vor dem Feld her und gewann den internationalen Deutschland-Cup mit der Idealnote „Null“. Sechs Wettfahrten, sechs Siege. Das hat es auf der Flensburger Förde noch nicht gegeben. Bereits auf der Startrunde setzten Skipper Jan Lindquist-Pedersen und seine Junge die entscheidenden Akzente. Segelwechsel und Wendemanöver klappten wie aus dem „Effekt“. Wenn die Konkurrenz an ein Manöver dachte, dann hatte die Crew aus Kolding, die bereits seit vielen Jahren in derselben Besetzung zusammensegelt, bereits alles hinter sich.

Ebenso imponierend wie die Überlegenheit der Dänen, so verblissen war der Kampf der Konkurrenz um die Plätze. Bestes deutsches Boot wurde die „Desaster Area“ von Tom Jacob (FSC), der damit seine bisher guten Ergebnisse der Saison bestätigte. Die Flensburger Crew steigerte sich nach einem fünften Rang kontinuierlich, beendete die Regatta mit zwei zweiten Plätzen und rückte zuletzt den dominierenden Dänen bedenklich nahe.

Nach den ersten drei Wettfahrten vom vergangenen Wochenende lag Vorjahressieger Andreas Haubold aus Berlin bei der norddeutschen Meisterschaft der Drachen erneut auf Titelkurs. Die erste Wettfahrt am Sonnabend brachte mit einem zweiten Platz eine Bestätigung. Doch dann nahte das Verhängnis. Kurz nach dem Start zur fünften Wettfahrt riß am Berliner Boot die Genua-Schot. Während der Reparaturarbeiten, die durch Wind und Wellen noch erschwert wurden, zogen die meisten Konkurrenten vorbei. Die Aufholjagd endete auf Rang 12. Es stieg der Hamburger Andreas v. Eicken, schon nach dem ersten Wochenende härtester Konkurrent des Titelverteidigers, dem beim letzten Start auch noch ein taktisches Fehler unterlief. Rang sieben war die Folge. Erneut Platz eins und damit Gesamtsieg für Andreas von Eicken vom Norddeutschen Regatta-verein (NRV) in Hamburg.

Schwerstarbeit mußten die Crews auf den 505er-Jollen und auf den 14-Fuß-Dinghys verrichten. Für sie war das Wetter hart an der Grenze. Nur die echten Könnern gingen an den Start. Und was die erstmals auf der Flensburger Förde startenden Dinghys zeigten, das ließ die Herzen der Segel-Experten höher schlagen. Die „folkvånen



Das ist der „Hammer“. An der Lee-Tonne rauscht ein Dinghy (r.) an einem 505er und an zwei x-79ern vorbei.

Foto: Grätsch

Männer in ihren fliegenden Kitteln verwandelten die Innenförde zeitweise in einen Hochgeschwindigkeitskurs. Bis zu 20 Knoten schnell wurden sie vor dem Wind mit Spinnaker. Auf der Kreuz „krochen“ sie dafür allerdings mit 6-8 Knoten daher. Die 505er führen da schon einen besseren Schnitt und waren im Ziel kaum langsamer. Kaum eine der Jollen-Besatzungen kam bei dem zeitweise böigen Wind ohne Kenternung aus, zeigten dann aber, daß sie ihr Gerät beherrschen und waren schnell wieder auf Kurs.

Herausragende Teilnehmer bei den Dinghys waren Rolf Meier und Urs Wihlfahrt vom TSV Schlicksee, die mit 1,6 Punkten vor den Dänen Flemming und Soren Clausen (7,4) gewannen. Diese beiden Crews beendeten als einzige alle vier Wettfahrten. Das Sonderlob von Wettfahrtsleiter Claus-Otto Hansen bei der Siegerehrung galt jedoch allen Jollenseglern: „Es hat viel Spaß gemacht, euch auf der Flensburger Förde zu erleben. Wir würden euch gerne im nächsten Jahr wiedersehen.“

Ergebnisse Segelregatten

Drachen: 1. und norddeutscher Meister Andreas v. Eicken, NRV, (9,5 Punkte - 9/3/2/5/1/1); 2. Andreas Haubold, VSA - Wanssee (14,20 - 2/1/4/2/12/7); 3. Claus Danneker, NRV (16,40 - 9/3/3/1/DNF/2); 22. Nikolaus Prentz, FSC (104,0 - 33/23/23/20/19/21).

Internationaler Deutschland-Cup der x-79er: 1. Jan Lindquist-Pedersen mit „Faxe Kondi“, Kolding (0,0 - 1/1/1/1/1/1); 2. Tom Jacob mit „Desaster Area“, FSC (24,70 - 5/2/5/3/2/2); 3. Rolf Meier mit „Bedouin“, WVM (44,10 - 3/8/6/7/4/3); 10. Tilman Frank mit „Festina Lente“, FSC (78,70 - 11/15/8/6/9/18); 11. Christoph Barth mit „Auf Ex“, FSC (80,00 - 7/4/17/15/10/16); 13. Lars Ole Holm mit „Schexhüter“, FSC (85,00 - 13/10/13/14/11/8); 18. Hans Bastiansen mit „Troll“, FVC (19/17/14/16/12/9); 21. Irk Boockhoff mit „X-Bein“, YCLL (129,00 - 22/22/19/17/19/22).

14-Fuß-Dinghys: 1. Meier/Wihlfahrt, Schlicksee (1,80 - 1/1/4/2/3); 2. Clausen/Clausen, Kato Seilclub (3/4/2/3); 3. Hammer/Robde, Schlicksee (8,20 - 2/2/5/DNF).

Fast wie damals in der Five

oder: Woher kommen nur die vielen blauen Flecke?

Eigentlich ging meine Odyssee durch die Jollenszene ganz harmlos los: Stammer fragte mich, ob ich den Wettfahrleiter bei der IDJM der 420er machen könnte (weil, es war kein anderer da). Na-ja, das war noch relativ harmlos, das Ergebnis war nur, daß ich am Wochenende drauf selbst in einem 420er saß und über den Wittensee hoppelte (ist ja niedrig so ein Boot). Und dann kam's: Der Zeiger-Bernd fragte mich, ob ich mit ihm in Flensburg seinen getunten 420er, den mit offenem Heck, Frontspoiler und so, segeln würde. Leichtsinzig wie man im Alter so wird, sagte ich ja. Zog mir damit Haukes Zorn zu, weil er nun keinen für seine Five hatte, aber ich wollte es ja unbedingt ausprobieren. Und einmal hatte ich ja schon 14 gesegelt, mit Raller, Kieler Woche, ne halbe Stunde, aber dabei wurde das Bier naß und Wind war auch keiner und außerdem sind wir nach Luv umgekippt und so'n blöder Drachensegler hat gelacht.

Also ab nach Flensburg, besser gesagt Glücksburg. Dahin, wo man im Herbst nach dem Dickschiffsegeln immer so fürchterlich betrunken ist. Bernd hatte die Hulk schon aufgetakelt, Bier ge-

kauft und die Windmaschine richtig aufgedreht (so lieben wir's!). Nur Bernd, wie man den Spi anschlägt, wer hat Dir das gezeigt...?!

Aber naja, solche Erfahrungen muß man wohl machen. Ich stand ja nachher auf'm Schwert und mußte nicht schwimmen. Wegen dem Spi klappte es also nicht so richtig mit der ersten Wettfahrt bei uns, aber ich mußte ja sowieso erstmal wieder lernen, wie man Boote aufrichtet und wie kippelig so ein Stück Pastik sein kann (wenn man so ungeschickt ist wie ich). Ihr hättet übrigens mal die blauen Flecke an meinen Beinen sehen sollen, es ist unglaublich wie viele Kanten ein 14 hat.

Während Raller und Hammer also in der ersten Wettfahrt bei guten 5 Windstärken ums Gewinnen kämpften, trainierten Bernd und ich zuerst überleben (ca. 15 min.), dann Spi richtig anbauen (ca. 20 min.), wie der Schotte es schafft, raumschots nicht mit 180 km/h am Vorstag vorbeizuschießen (Fußschlaufen sind geil) und zum Schluß wie man an der Kreuz schnell fährt. Ja ja, Carsten, an der Kreuz könn'n wir alten Fivensegler schon manchmal ganz schön schnell sein, gell. Der Zeiger-Bernd weiß schon war-

um er auf der Five übt.

Also an der Kreuz, so die Beine mit den Beinen des Bremers verknötet (homoerotisch bis zum Abwinken) und Wasser ohne Ende schluckend, fand ich mich dann ja schon bald ganz gut zurecht. (Fast wie Triathlon: Segeln, Schwimmen, Wasserschlucken). Über unsere Wenden erzählt Bernd euch sicher gerne etwas, ich hab da meist nur gekämpft und versucht, mich so wenig wie möglich auf den Pinsel zu legen.

Aber dann, wenn das große dreieckige Segel (das hinterher wieder so schwer reingeht) nach der Tonne hochkommt, wenn man den hinteren Fuß in die Schlaufe gesteckt hat (was wirklich besser ist) und die ersten Wellen ohne Stecker hinter sich gebracht hat, dann geht's ab, dann wird's ziemlich gut, so wie gestern mit Katrin, aber das gehört hier nicht hin.

Und es ist genau wie vor 14 Jahren, als ich anfing, Five zu segeln: U never know, what happen's next! Und dann waren da die X-95 - sie sehen dich an, als wärst du von einer anderen Welt, wenn du an ihnen vorbeiglähst (Gott sei Dank wußten die nicht, wieviel Angst ich hatte, daß einer von ihnen in den Wind

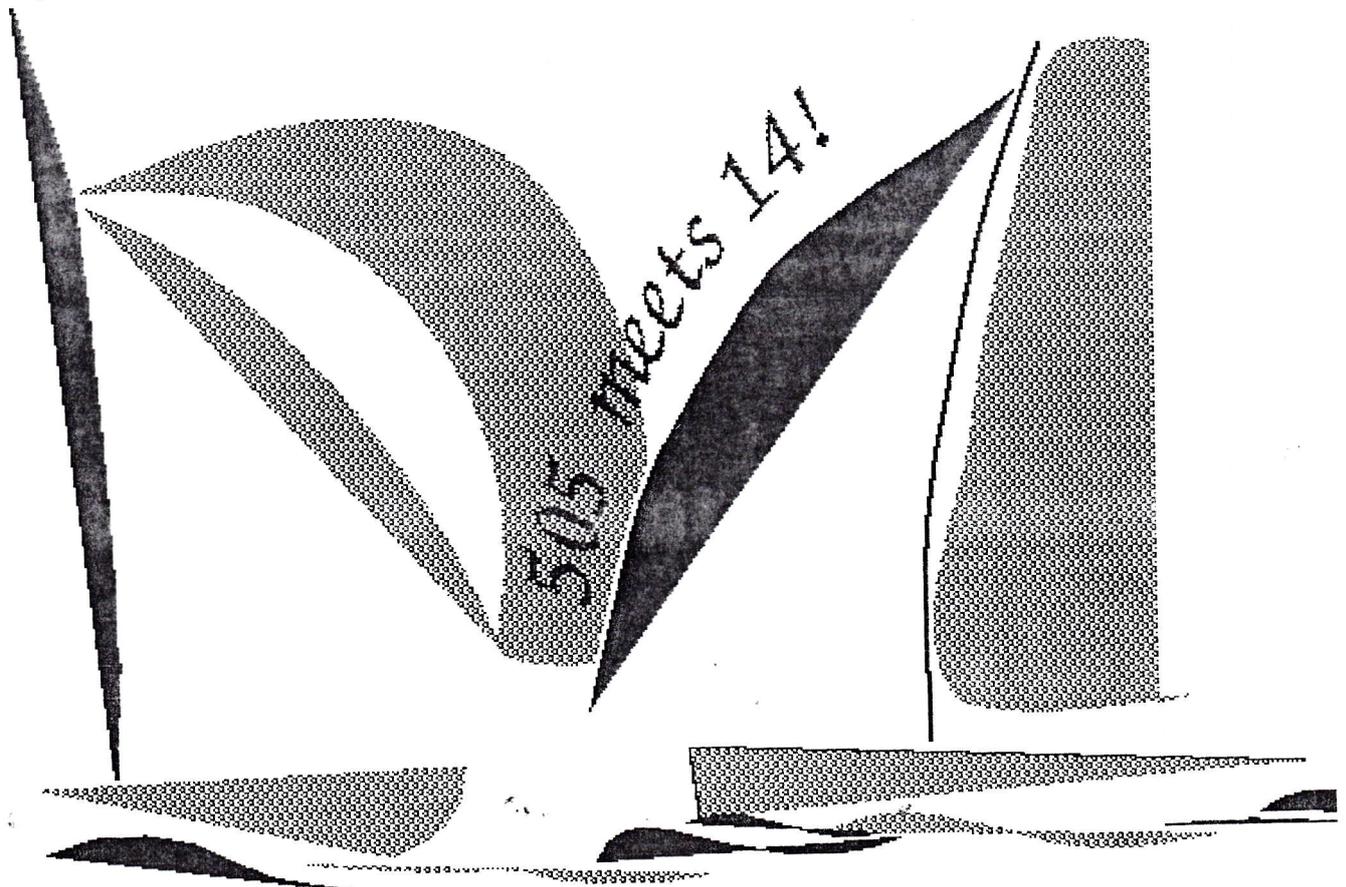
schießt).

Und noch eines ist wie damals in der Five: egal wie oft du umkippst, egal wie oft du in die Scheiße segelst, wenn du ins Ziel kommst, bist du immer unter den ersten fünf, weil der Rest hat sich abgemeldet. (Selbst Hammer! Ein Idol ging kaputt, ich war schwer enttäuscht.) Nur weil Holgi am zweiten Tag zwei Erste fuhr? Da war doch Matten hinten am Lenker! Und solche Zufälle gibt es halt in der Five fast in jeder Wettfahrtsreihe... (selbst mit Gunter hinten dran).

Aber auch die beiden ersten Plätze nutzten Holgi nix, denn wer sich am ersten Tag nicht traut, der kann eben nur Vierter werden, hinter solch grandiosen Segellegenden wie: Raller/Schwanzus, Hammer/„Der mit den Telefonnummern auf der Hand nach einer durchzechten Nacht“ und Zeigerbub/Göttmann.

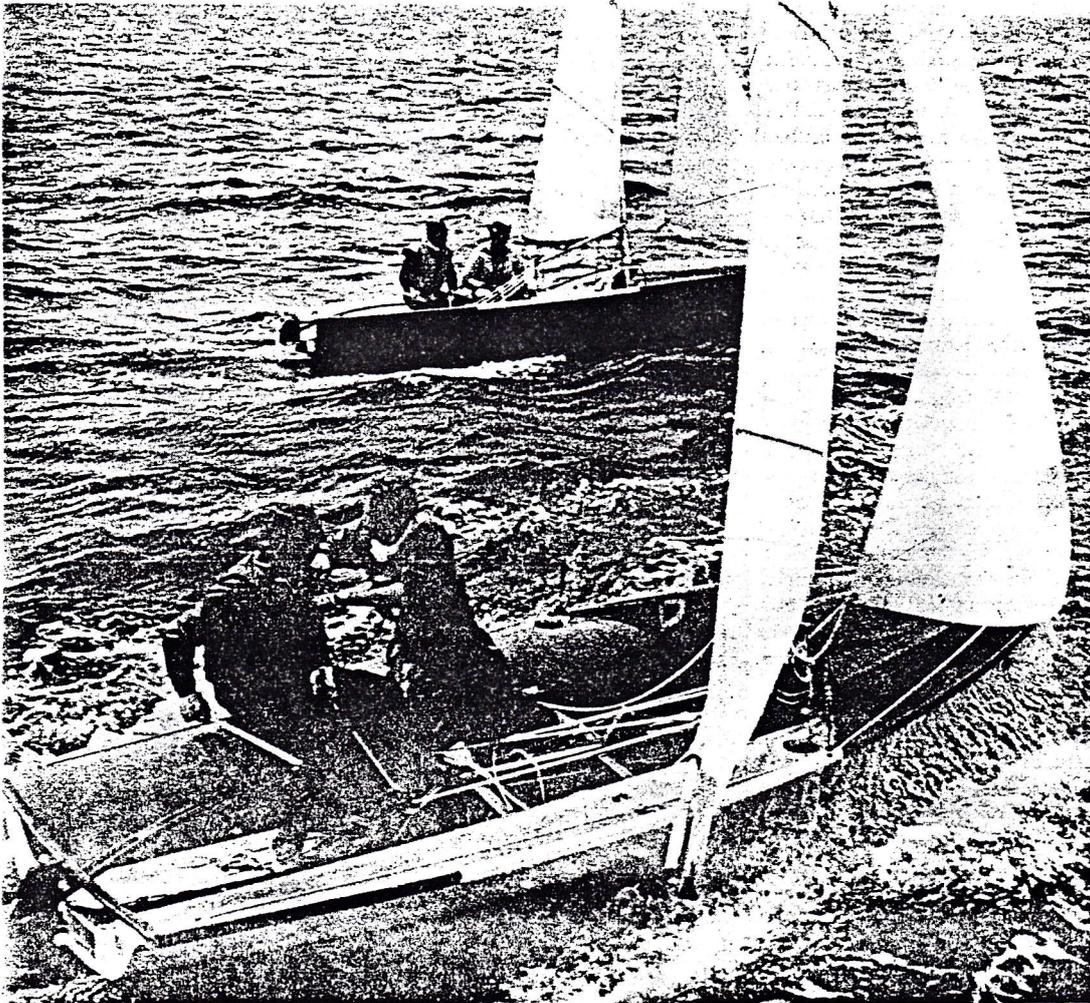
Also, kultig ist es 14 zu segeln, und wie gesagt: Ich war vielleicht schon mal erfolgreicher beim Segeln, aber noch nie so kaputt!! Doch ich glaube, ich werde noch oft und gerne so kaputt sein (falls mich noch mal einer mitnimmt).

Schönen Gruß
Euer Fränki Göttmann



Geteiltes Trainingsleid ist doppelte Freude

Auch der engagierte Regattasegler kommt nicht ohne ein ernsthaftes Training aus. Verbesserungen der Manövertchnik und der Geschwindigkeit stehen dabei im Vordergrund. Hier allein Fortschritte erzielen zu wollen, ist eine Illusion. Eric Twiname erläutert im folgenden, warum es von Vorteil ist, wenn man nicht allein, sondern zu zweit trainiert.



odney Patisson optimierte sein Training im Team. Medaillen und Titel geben ihm recht.

Im allgemeinen herrscht die Ansicht vor, daß es eine ganz persönliche Angelegenheit ist, die eigenen Leistungen bei Regatten zu steigern, aber wir könnten uns schneller verbessern, wenn wir uns mit jemandem zusammensetzen. Üblicherweise bilden sich solche Paare ganz spontan: Brüder, die es Spaß macht, gemeinsam Regatten zu segeln, oder gleich starke Steuerleute, die befreundet sind und zu Übungszwecken zwischen einzelnen Regatten rausfahren. Mit einem Segler zusammenarbeiten, der über ebensoviel Können verfügt wie Sie selbst und mit dem Sie gute Fortschritte

erzielen, kann so hilfreich sein, daß es sich lohnt, einen Trainingspartner zu suchen.

Es hat viele Vorteile, so zu arbeiten. Es ist zum Beispiel einfacher, außerhalb der Regatten zu üben, und es ist dann besonders nützlich, einen Mitsegler zu haben. So wertvoll ein Einzeltraining auch ist, es erfordert mehr Selbstdisziplin durchzuhalten, als wenn Sie mit jemandem zusammen üben. Darüber hinaus können Sie Ihr Boot im Einzeltraining nicht schneller machen oder Verteidigungs- und Angriffstaktiken üben.

Auch ist es vor und nach einer

Wettfahrt sehr nützlich, jemanden zu haben, mit dem Sie arbeiten können. Vor dem Start können einige vorbereitende Maßnahmen gemeinsam getroffen werden: die richtige Seite der Startlinien zu finden, den günstigsten Weg auf der ersten Kreuz auszumachen und die Strömungsverhältnisse zu begutachten. Nach dem Rennen ist es gut, wenn jemand da ist, der so richtig mit dabei war und mit dem Sie diskutieren können, warum eine Seite der Kreuz günstig war und die andere nicht, was nach dem Start schiefgelaufen ist, als alles so gut aussah, warum Sie raumschots

langsam gesegelt sind und so weiter.

Man hat nicht nur den fachlichen Rat und die Beobachtungen zur Verfügung, um sich selbst zu verbessern, sondern man lernt auch, indem man herausarbeitet, was der andere falsch gemacht hat und was er nächstes Mal anders machen muß – zwei Lektionen zum Preis von einer.

Sich zu zweit zusammenzutun ist eine so naheliegende Idee, daß die meisten Leute gar nicht darauf kommen. Wenn es nicht zufällig geschieht, sind die Aussichten sehr gering, daß es geschieht, denn die wenigsten gehen von ihrem Weg ab, damit sie so einen Zusammenschluß herbeiführen können. Aber wenn zwei sich zusammenschließen, dann hat es oft beachtenswerte Folgen.

Bei mir persönlich war es Zufall. Mein Bruder, ein Jahr jünger als ich, und ich haben unsere Sommerferien als Jugendliche oft auf dem Wasser verbracht – nur zum Zeitvertreib. Zufällig waren die Boote gleich, so daß wir natürlich oft spielerische Rennen bis in den letzten Winkel des Sees gesegelt haben. Nach zwei so verbrachten Sommern standen wir beide an der Spitze der Club-Flotte.

Bei dem dreifachen Meister im 470er und Gewinner der Kieler Woche, Eddie Warden-Owen, war der Erfolg, den das unkonventionelle Training mit seinem Bruder brachte, noch verblüffender. Er war 20 Jahre alt, als die beiden gemeinsam intensiv trainierten; sie fuhren manchmal tagsüber und oft abends hinaus, segelten kleinere Kurse um Ankertonen, halsten alle fünf Sekunden, wetteiferten im Spinnakersetzen und -einholen und verbesserten überhaupt alles, was wichtig ist.

Vor jenem Sommer war Eddie ein ganz guter Hobbysegler gewesen, aber auch nicht mehr. Danach hatte er das Können und die Technik, um offene Meisterschaften zu gewinnen, und im darauffolgenden Jahr gewann er seine erste nationale Meisterschaft in der

besonders schwierigen GP 14. Auch sein Bruder war auf dem besten Weg, englischer GP-Meister zu werden.

Rodney Patisson ist von den Vorzügen eines Trainings zu zweit so überzeugt, daß er kaum noch anders trainiert. In den Monaten vor Olympischen Spielen geht er mit seinem Partner bis zu sieben Stunden täglich aufs Wasser. Sein Übungsprogramm ist wesentlich intensiver, als andere es gestalten könnten, weil Patisson daran glaubt, daß nur trainieren nützt, trainieren und dann, wenn eine Pause schon längst fällig wäre, weiter trainieren. Manchmal beendet erst die einbrechende Dunkelheit seine Übungen.

Seine Methode ist äußerst gründlich. Er geht mit seinem Partner auf zwei FDs raus, begleitet von einem mit Segeln beladenen Boot. Die beiden FDs segeln stundenlang um die Wette, unterbrechen ihre Fahrt gelegentlich um Segel auszuwechseln oder Korrekturen am Fockschotholepunkt, am Mastfall, oder wo es sonst erforderlich ist, vorzunehmen. Während einer Wettfahrt sind Korrekturen am Vorliekstrecker, Unterliekstrecker oder Baumniederholer selbstverständlich, obwohl es durchaus sein kann, daß an dem einen Boot überhaupt nichts verändert zu werden braucht, während der Steuermann des anderen eben Korrekturen vornehmen muß, um die optimale Einstellung zu finden.

Die Art der Korrekturen ist stets sorgfältig ausgesucht, so daß Patisson eine Unmenge von Erfahrungen darüber gesammelt hat, wie er beim Segeln die optimalen Einstellungen findet und

Art der Korrekturen sorgfältig aussuchen

welche Segel für die jeweilige Windstärke am besten sind. Im Laufe der Vorbereitungen auf seine Goldmedaille 1968 hatte er alle Einstellungen gesammelt und in ein Notizbuch eingetragen. Seitdem hat er versucht, weniger Aufzeichnungen zu machen, als sich vielmehr auf sein ungewöhnlich gutes Gedächtnis zu verlassen. Auch das Austauschen beschränkt sich nicht nur auf die Segel: er und seine Crew tauschen mit den Trainingspartnern oft die Boote, und es ist auch nichts Ungewöhnliches, wenn er etliche Meilen von

der Küste entfernt bei Windstärke 4 die Masten auswechselt.

Während das Bootstrimmen Fortschritte macht, geschieht etwas anderes, sehr Wichtiges: Das seglerische Können von Patisson und seiner Crew verbessert sich zur Höchstform. Patisson ist ein ausgesprochener Verfechter seiner Trainingsmethode, und er braucht nicht einmal Argumente dafür zu nennen – seine sämtlichen Weltmeistertitel, zwei Gold- und eine Silbermedaille sprechen für sich.

1968 ist Patisson aus dem organisierten Mannschaftstraining ausgeschieden und hat nur noch mit einem Partner zusammen geübt. 1976, als England sich zum ersten Mal in der 470er-Klasse international profilierte, wurde die Teilnehmerzahl in den nationalen Trainingsmannschaften auf acht reduziert. Jim Saltenstall und Nigel Barrow, die dabei ausgeschlossen wurden, trainierten von da an gemeinsam. Nach drei Monaten bekamen sie die Erlaubnis, an Übungsrennen der Trainingsgruppen teilzunehmen, obwohl sie nach wie vor nicht mit den anderen Seglern trainieren konnten. Zur Überraschung aller waren sie die schnellsten und landeten meistens auf ersten und zweiten Plätzen in diesen Vorbereitungsrennen. Nigel Barrow ersegelte konstant zweite Plätze bei den Probeläufen – eine ansehnliche Steigerung, denn sonst war er neunter. Er schlug damit Leute, die den Vorteil (sofern es wirklich einer war) des Gruppentrainings genossen hatten.

Obwohl wir jetzt hier über Beinahe-Profis sprechen, kann eine ähnliche Methode auf jeder Ebene angewendet werden. Es ist ganz einfach so, daß ein Training zu zweit ein erfolgreicher Weg ist, seine eigenen Regattaseigenschaften zu verbessern, insbesondere, wenn der Segelpartner über einen scharfen Verstand, gleichen seglerischen Ehrgeiz und dasselbe Können verfügt. Die meisten von uns haben weder genügend Ehrgeiz und Zeit noch die Neigung, so weit wie die Olympia-Anwärter zu gehen, aber man kann auch hervorragende Ergebnisse erzielen, wenn man auf Clubebene nur zwei bis drei Stunden pro Woche dafür aufwendet.

Die Einstellung zur Trainingsarbeit, die sich daraus entwickelt, kann in vielerlei Hinsicht sehr hilfreich sein. Es gibt keine zwei Steuerleute, die genau die gleichen Stärken und Schwächen aufweisen, selbst wenn sie sonst das

gleiche Niveau haben. Der eine ist am besten bei schwerem Wetter, der andere bei leichtem; der eine ist ein As beim Start, der andere segelt am besten ganz allein und erreicht so Höchstgeschwindigkeiten; der eine hält sich strikt an die Regeln, der andere orientiert sich daran, welche Segel er für das jeweilige Wetter gerade braucht. Der springende Punkt bei einem Training zu zweit ist, daß beide sich gegenseitig auch ein paar

So schärft man seinen „Regatta-Verstand“

Geheimnisse verraten, um die jeweiligen Schwächen zu beseitigen.

Wenn Sie ständig bei leichtem Wetter von Ihrem Trainingspartner besiegt werden, dann wird dieser eine Erklärung dafür haben; wenn Sie ihn bei starkem Wind immer wieder hinter sich lassen, können Sie ihm sagen, was er falsch macht. So wird jeder der Trainer des anderen. Und gerade das ist eine große Hilfe; jemanden zu haben, mit dem Sie wirklich alles besprechen können. Oft lösen sich Probleme schon, indem Sie darüber reden. Auf jeden Fall finden Sie auf Ihre Fragen kaum Antwort, wenn Sie nur allein vor sich hin grübeln.

So aber schärfen Sie Ihren „Regatta-Verstand“. Die Entwicklung stagniert nicht, Sie brechen aus den Phasen der Niederlagen leichter aus. Sie nehmen mit der gleichen Freude wie sonst an Regatten teil, nur können Sie jetzt in einem Gespräch besser klären, welche Lehren aus dem Rennen zu ziehen sind. Sind Fehler erstmal erkannt, kann das Training entsprechend eingerichtet werden und an eventuellen Schwächen so gearbeitet werden, daß sie nicht mehr zum Zuge kommen.

So kann zum Beispiel die Geschwindigkeit an der Kreuz ein Problem sein, normalerweise ist es sogar ein besonders entmutigendes, denn oft meint man, hier hilft nur der Kauf eines neuen Bootes, neuer Segel oder die Anstellung eines olympiaerfahrenen Steuerannes. Kann man jedoch mit einem Sparringspartner aufs Wasser üben gehen, erscheint das Problem gleich viel kleiner, also leichter lösbar.

In mancher Hinsicht wird Ihnen Ihr Freund gleich sagen können, was Sie falsch machen:

Er kann beobachten, daß Sie die Wellen nicht richtig nehmen oder daß das Großsegel zu sehr geschlossen ist – Dinge, die Sie im Boot nicht so gut sehen können. Vielleicht findet er auch nicht gleich eine Lösung; das macht nichts: Durch die ständige Übung wird sie von allein gefunden.

Wenn Sie gemeinsam hinausfahren, sollten Sie nicht zu dicht beieinander segeln, damit Sie sich nicht gegenseitig den Wind nehmen. So können Sie feststellen, was an Ihrer Segeltechnik nicht stimmt, beispielsweise Ihr Umgang mit den Wellen. Dieser Fehler wird dann durch ständiges Üben allmählich ausgemerzt. Wenn Sie meinen, eine Schwierigkeit entsteht durch falschen Bootstrimm, sich aber nicht sicher sind, dann tauschen Sie die Boote. Sie werden merken, ob es am Boot oder an Steuermann und Crew liegt.

Eine andere Möglichkeit, sein Boot besser in den Griff zu bekommen, ist, anstelle nur geradeaus hintereinander her zu segeln, viele Manöver in so eine „Regatta zu zweit“ einzubauen: der eine segelt vorneweg und bestimmt damit den Weg, der andere versucht, ihn

Bei Unsicherheit die Boote tauschen

trotz aller Hindernisse zu überholen.

Zur Arbeit mit dem Spinnaker: Zu zweit haben Sie erstmal überhaupt einen Maßstab dafür, wieviel besser Sie geworden sind. So ein „natürlicher“ Wettstreit gewährleistet, daß Sie den anderen am Spinnaker übertreffen wollen, das heißt, Sie versuchen, Ihren Spinnaker möglichst als letzter einzuziehen. Sie treiben sich damit gegenseitig an, schneller und besser mit dem Spinnaker zu arbeiten, und Sie können einander bei Ihren Bemühungen beobachten, Ihre Fehler kritisieren oder einige Tricks abgucken, die andere erarbeitet haben, von denen Sie aber noch nichts wußten.

Auch im Winter können Sie zusammen etwas tun: Lesen Sie Bücher von Fachleuten, auch wenn Sie mit deren Meinung nicht immer konform gehen. Wenn Sie sich beide mit der gleichen Literatur beschäftigen, können Sie anschließend darüber sprechen und herausziehen, was für Ihre Belange wichtig ist. Ebenso wertvoll können Zeitschriftenartikel sein.

To: National Associations

The Canadian Dinghy Association would like to make the 1993 International 14 Worlds one of the highest calibre and most fun events that has been run in recent history. To this end we have had many discussions on the event and welcome the feedback received to date from the US and British Associations. We now feel we have a good understanding of what would constitute an excellent World Class regatta. The following will give you a good flavour of the event. We would still welcome any constructive criticism, on the following proposal, that would help improve the enjoyment for all participants. Barring any major objections we will then be ready to distribute an information package to all potential competitors. We hope to send this out in the December timeframe.

Schedule - 1993

- Aug 18-19 - Measurement/Practise for Team Racing
- Aug 20-22 - Team Racing at RCYC, Toronto
- Aug 23 - Contingency Team Race day
- Aug 24 - Boat transportation to Kingston; Measurement
- Aug 21-26 - Annual CORK Regatta in Kingston
- Aug 25-26 - Pre-Worlds - Stevenson Cup, last 2 days of CORK
- Aug 27 - Measurement
- Aug 28-Sept 3 - Individual Worlds, Kingston

Team Racing - Aug 20-22

This will be a hosted event. There will be no entry fee and all competitors will be billeted. A maximum of 8 teams, 4 boats per team plus one alternate. Preferably one team from each country. Open and closing ceremonies plus organized events each night. Boat transportation from Toronto to Kingston will be organized by the CDA, competitors are responsible for getting their boats to the RCYC City side launch facility by Aug 18th, and assisting in the packing of boats for transportation to Kingston on Aug 23-24.

There have been many discussions surrounding changing the format of our past team racing. Any suggestions are welcome.

Individual Worlds - Aug 28-Sept 3

This will be held at the Portsmouth Olympic Harbour, Kingston, host of the 1976 Olympic Games and site of the Annual CORK (Canadian Olympic Regatta at Kingston) regatta. Our event will immediately follow the week long CORK regatta. This will give us full use of the Harbour facilities and the racing venues to ensure that all our requirements are met. There will be a total of 7 races, one per day; with the ability to schedule more than one race a day if

weather has delayed racing on any given day. An international Jury will be in place.

Course

The course location will be approximately 2 miles from the Olympic Harbour. This is the best course of the 6 course locations that CORK can offer. Winds will range from 7 knots to 30 knots on any given day, usually a mixture. The prevailing Lake breeze will bring 3 foot waves to the course area. The course will be TRIANGLE, WINDWARD, LEEWARD, WINDWARD. There will be a provision for an extended course. The weather leg will be approximate 2 miles on average. The gybe angle will vary from 60 degrees to 90 degrees depending on wind strength but will always be set to give tight reaching.

CORK - Aug 21-26; Pre-Worlds Aug 25-26

CORK is the second largest sailing regatta in the world. We wanted to give International 14 sailors around the world the opportunity to sail in this great event. There will be more than 20 classes and over 2000 competitors racing on 6 courses. The International 14 will be designated by CORK as the premier class during the event. Saturday, August 21st is a practise race, the North American Championship will be contested from Aug 22-24, with a 2 race per day format.

The Team Racers will then join the action to race for the Stevenson Cup Aug 25-26. The Pre-Worlds will be on the same course with the same race committee as the Worlds.

Sponsorship

This Worlds will be designated Category B. As such all competitors may be requested to place sponsorship on the bow of their boat. If this request is made, it will be mandatory. Under category B rules the mainsail will be free for other sponsorship.

At the request of the US West Coast fleet we are currently evaluating the option of modifying the Category B guidelines such that individuals willing to cover their full share of the cost of the regatta, would be exempt from the requirement of displaying the event sponsors' logo. Based on sponsorship proposals to date, this fee could be as high as \$500 Canadian. Any individuals interested in pursuing this alternative will have to make payment in full at least one month prior to the start of the regatta.

Social

Great efforts will be made to ensure that the social aspects of the regatta are well received. The Worlds will have opening ceremonies and a closing banquet. There will also be 2-3 organized social outings during the week and, on the off nights there will be designated gathering spots at local watering holes. This should make for great camaraderie amongst the competitors.

Accommodation

There is a great variety of accommodation in Kingston, ranging from University residence and student housing, to Bed and Breakfast and Hotel rooms.

Costs

The Worlds Championship entry fee will be \$250 Canadian. Most of the social events will be included in the entry fee and depending on sponsorship, all may be included. The CORK regatta will be approximately \$150 Canadian for the full week. Team Racers, who will only be participating in the Pre-Worlds, will pay an entry fee of approximately \$40 Canadian.

Eligibility

This event will be designated the IYRU International 14 Worlds. We will be inviting only those participants who carry an International 14 measurement certificate.

We held the North Americans at CORK this year and it was attended by five One-Design 14's including the class organizer, Marshall Saffer. In our discussions with him on the possibility of attending our World Championships, it was evident that, while the One-Design 14's would prefer their own start and that it would not be a very prestigious event for them. Their Worlds will be held in Florida in January of 1993. Based on these discussions we have decided to continue inviting each other to regattas but, that it would not be appropriate for them to attend our World Championships, in the same fashion that we do not expect to attend their World Championships as a separate Class.

Until there is further discussion and a defined plan for merging, we do not feel it is appropriate to invite the Australian and New Zealand 14 footers. There is another alternative that is being pursued by the US West Coast to continue to foster that relationship. Hopefully, before too long, we will be able to compete fairly on the same race course.

I hope this addresses all the major areas of the Team Racing and Individual World Championships. Please review this with your colleagues and provide feedback in the next few weeks. Looking forward to your comments.

Your truly,



Stewart Martin
President, Canadian Dinghy Association

Liebe 14- Segelfreunde: dies ist eine Anzeige
Zwei Werbebeilagen liegen dieser Info bei.

SEGELSPORT

HOLGER

JESS

Wir die meisten wohl bereits wissen, habe
ich die Vertretung für International 14's von
- Börresens Badebyggeri
- und von Dave Ovington übernommen !

Zur Zeit sind einige gebrauchte 14's verfügbar !

BIRKENSEE
2330 ECKERNFÖRDE
TEL. 043 51/872 37
FAX 043 51/871 37

Außerdem habe ich sämtliches Zubehör für 14's lieferbar:
=====

Riggs von : SUPER-SPARS
GOLDSPAR

Carbonrüssel von: CARBO-SPARS
OVINGTON

14 Segel von: BATT
PINNELL & BAX
HYDE
DIAMOND SAILS ab Frühjahr 93

Schwerter u. Ruder von: BLOODAXE
STANLEY & THOMAS

sowie Persenninge, Trailer, Slipwagen und sämtliche Beschläge

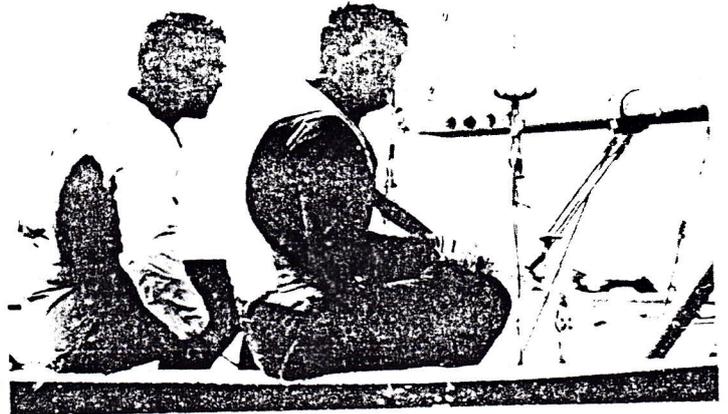
Gear Guide

WINDWHISPER POINTS

	helmsman	crew	builder	design	mast	main	jib	spinn	foils	weight
1 1337	Andy FitzGerald	Ian Warren	Ovington	Howlett 1B	M6	Battt	Batt	Batt	Pyper	23.0st
2 1312	Roger Yeoman	Jerry Eplett	Ovington	Howlett 1B	M6	Batt/Hyde	B/H	Batt	?	22.5st
3 1338	Tim Robinson	Ian Walker	Ovington	Howlett 1B	M6	Hyde	Batt	Hyde	Pyper	24.0st
4 1340	Charles Stanley	Ian Roman	Turner	Morrison	M6	Hyde	Hyde	Hyde	Turner	24.5st
5 G8	Carsten Hammer	Jens Whiesphunt	Own design and build	Goldspar						23.5st
6 1332	James Hartley	Ian Tillett	Ovington	Howlett 1B	M6	Hyde	Hyde	Hyde	Rondar	24.0st
Schultz Segel										
POW RACE WINNER										
1 1325	Andy Partington	Rob Cage	Ovington	Howlett 1B	M6	Batt	Batt	Batt	S & T	26.0st



Sprint



Round Anglesey

Over the recent August Bank Holiday weekend your Chairman, Charles Stanley, sailed with John Hodgart around the Island of Anglesey off the North Coast of Wales, in his new Turner designed and built International 14. This is no mean feat in a 14, and to have done it in a time of 8 hours 11 minutes has to be something of a record.

It is considerably further than the Isle of Wight and presents many more hazards. The total distance, assuming you can sail the shortest route is 76 miles. The tides are some of the strongest in the UK, so careful planning is required to ensure that you do not get caught in tide rips. The most important tidal gate to get right is a place called the Swellies, which is a stretch of water a mile long between the two bridges along the Menai Straights, which separates the Island from the mainland. At springs, which was the state of the tide when we did it, this runs at 8 knots, on both the flood and ebb. There are only two other places in the UK that rival this: the Pentland Firth and Alderney. At springs, it is safest at high water when it remains slack, for 15 minutes, before changing and rapidly building to maximum speed. So getting there at the right time is essential. Add in Caenarvon bar, which makes Hayling Bar look like a walk in the park, and tide rips

with 4/5 foot standing waves, at places called the South Stack, Carmel Head and Point Lynus it makes it a challenging exercise.

The winds were force 2 West, to force 5 S.S.W, visibility good except in frequent showers. Sea state was very variable from flat to 5/6ft overfall waves in the tide races, making it particularly treacherous at times. They did it at an average speed of 9 knots, with one broken kicking strap, three capsizes: 2 due to the rudder overriding the hold down elastic on a force 5 single wire broad reach, and 1 from being caught in 6ft cross sea overfalls. The boat performed excellently in the varied and sometimes very difficult conditions.

Before you all raise your hands in horror, thinking this could get a load more bad press from people saying: irresponsible 14s again, it should be stressed that much planning and advice, mainly from the local RNLI Coxwain was done prior to the event. Charles and John carried two rocket flares, advised the coast guard of their intentions and had a support crew watching them round from the shore - admittedly these were concerned family members!

This challenge was somewhat inspired by Uffa Fox's own seaman-ship feats in his 14, (he sailed a 14 from Cowes to Le Harve, roughly the same distance, raced in a weekend

regatta, won, and sailed back again!) and Charles's ambition to circumnavigate Anglesey. Mainly inspired by adventure they also raised money for the RNLI. To date the takings are £100 plus but any readers inspired by such corinthian spirit, can give Charles donations.

Read Charles' detailed sailing log of this epic voyage in the next issue of GOSSIP.



MEINUNG

Liebe SEGELSPORT-
Leserinnen und -Leser,

ja, das waren noch Zeiten. Vor ziemlich genau 20 Jahren löste der „Flaggenzwischenfall von Olpenitz“ heftige Kontroversen in der Seglerwelt aus. Hamburger OK-Jollen-Segler hatten auf dem NATO-Stützpunkt Olpenitz an der Ostsee am Mast einer Jolle die sowjetische Flagge gesetzt. Die Teilnehmer an dieser Aktion sind mittlerweile alle ordentliche Mitglieder unserer Gesellschaft geworden. Ihr seglerischen Erfolge haben mehr als eine Dekade geprägt. Die Segelei hatte damals auf Jugendliche eine ungeheure Strahlkraft, nach dem Motto eines Buches, das hieß „Vom Wasser nicht wegzuprügeln“. (Prügel gab es damals übrigens noch.)

Diese Strahlkraft scheint verlorengegangen zu sein. Die Zahl der Vereine, die über Nachwuchssorgen klagen, nimmt zu. Sicherlich vielfach nötige Reglementierungen ersticken jegliche Kreativität. Nur mit „echt geilen Booten“ wie dem 505er und den 14-Footern gibt es populäre Herausforderungen für junge Leute. Wer heute für das Segeln gewonnen wird, ist morgen vielleicht der Eigner einer Admiral's-Cup-Yacht und sorgt so mit für Kontinuität im Segelsport.

Das Nachwuchsproblem brennt auf den Nägeln, besonders im Bereich des Seesegelns. Wir hoffen alle, daß ein gutes Abschneiden unserer Segler bei den Olympischen Spielen, nicht zuletzt durch die geplanten TV-Übertragungen, unserem Sport wieder etwas mehr Glanz und damit Faszination bei der jungen Generation vermittelt. Diese Hoffnung ist fast allen Sportverbänden gemeinsam, und das allein wird auch nicht reichen. Gefragt ist wieder eine Signalfolge wie damals in Olpenitz. Sie muß ja nicht unbedingt rot sein.

Ihr Svante Domizlaff
DSV-Verbandssprecher

Noch 'ne MEINUNG

(wir sind geil, ihr seid schlecht!)

Liebe 14-GOSSIP -
Leserinnen und Leser,

ja das waren noch Zeiten. Heute schreiben wir aber das Jahr 1992 und die von Herrn Domizlaff beschriebenen Mißstände beschreiben die Situation nur zu genau. Das von Herrn Domizlaff gefragte Signal traf ein, die deutsche Olympia Flotte schoß Rot beim Untergang in Barcelona. Erschreckend für mich war hierbei, daß meine eigene Prognose fast haargenau eingetroffen ist. Ich tippte auf keine Medaille für Deutschland, wobei Schühmann das Match Race erreicht, in dem er dann als 6. (von 6) ausscheidet. Die Prognose traf voll ein, mit dem Unterschied, daß Jochen Schühmann sich im Match Race auf Platz 4 retten konnte. Sehr interessant war früher, wie auf Trainerlehrgängen des DSVs, die ich damals alle 2 Jahre besuchte, immer ein Jahr vor der Olympiade die großen Pläne erläutert wurden (*der Makro Zyklus ist genau geplant*), um dann beim nächsten Lehrgang nach der Olympiade zu erklären, warum es mal wieder nicht geklappt hat (*Wir waren in den Phasen der Gruppenbildung bei der Phase 3 stehengeblieben*). Heute ist mir mein Geld und meine Zeit zu schade, Trainerfortbildungen zu besuchen (die höchste Trainerlizenz habe ich eh), da diese vom DSV eher als lästiges Übel betrachtet werden.

Interessant ist weiter, daß erkannt wurde, daß die junge Leute von diesen "ächt goilen Boden" angezogen werden, wobei genau diese beiden Klassen dem DSV in Bezug auf die "vielfach nötigen Reglementierungen" den langen, schlanken Finger zeigen.

Mit dem Teeny kann man offensichtlich keine Kids begeistern, die in Schleswig-Holstein vom Verband angeschafften Boote werden wie sauer Bier angeboten. Hier wurde die große Chance vertan, ein attraktives Boot zu benennen, um den Kids in frühen Jahren schon Trapez und Spi segeln beizubringen. Kennzeichnend war damals auch die Art der Entscheidungsfindung für den Teeny. Der Jugendausschuß des DSVs, alles nette Leute, leider ohne Ahnung vom Jugendtraining, sahen sich die vorhandenen Jüngstenboote an und entwickelten daraus Vorgaben für ein neues Boot. Man befand, daß die Equipes (2 Mann Jüngstenboot aus Frankreich, wie ein kleiner FD) zu viel Segelfläche hätten. Ich trainierte damals zusammen mit Carsten Hammer die Equipes in Schilksee und wandte ein, daß uns die Segelfläche bei der Equipe eher als zu klein erschien. Unsere Argumente verhallten ungehört und so kam dieses Spielzeugboot heraus, ich habe jedenfalls noch keinen Teeny gesehen, bei dem das Trapez benutzt wurde.

Die Krone ist jedoch die Segelsport 11/12 "Die Zeitschrift des Deutschen Segler-Verbandes", 18 Seiten Charter Spezial aber kein einziges Wort zur Wahl der neuen olympischen Klassen!

Gefragt ist jedenfalls in Zukunft ein Dachverband, der von seiner Arroganz herunterkommt und mal wieder sieht, was eigentlich an der Basis passiert. Sonst sollte man sich allen Ernstes eine Umbenennung von Segler-Verband in Blaujacken-Klub oder Gruffty-Liga überlegen.

Ihr Rallameia
14-Präsi

Wachsende Kriminalität in der 14-Szene ? Unsere Antwort auf Günter Ahlers !

Im Segelsport ist seit jeher immer wieder versucht worden, durch unerlaubte Manipulationen den Sieg herbeizuführen.

"Die Jugendlichen manipulieren an Segeln und Meßmarken, wenn wir hier nicht einschreiten, zieht sich das Ganze wie ein roter Faden bis hin in die Cupperszene" so (oder so ähnlich) sieht Günter Ahlers vom Deutschen Segler-Verband die Situation.

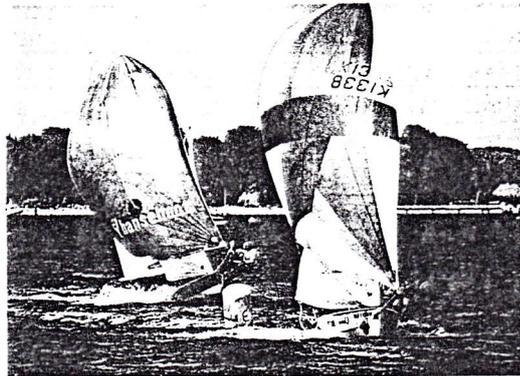
Auch in einer Konstruktionsklasse wie dem Fourteen bleibt man von diesen Dingen nicht verschont. So ist es auch in diesem Jahr wieder zu dreisten Diebstählen gekommen, 'Die Yacht 20/92' berichtet:

14-Footer: Gosch stahl allen die Schau

Meldezahlen zur Meisterschaft verdoppelt.

Tom Gosch aus Kiel gewann mit seinem neuseeländischen Vorschoter Rod Simpson die deutsche Bestenermittlung. Auf dem schleswig-holsteinischen Wittensee holten sich die Fünften des Schauboot-Supercups vor Kiel den Titel nach vier Wettfahrten vor den dänischen Clausen-Brü-

dern. Bei Windstärken zwischen 2 und 5 Beaufort wurden Meier/Wihlfahrt aus Kiel Dritte vor Peters/Jess. Im Vergleich zum Vorjahr gingen diesmal mit 13 Booten fast doppelt so viele an den Start wie im Vorjahr, was sicherlich für das wachsende Interesse an den 14-Footern spricht.



Robinson/Romans aus England vor Meier/Wihlfahrt beim Schauboot-Supercup auf der Kieler Innenförde.

Foto: Paesler, Kohler

18

Patrole
✓

Diesem Treiben kann man nur sinnvoll mit wirklichen Fachleuten bieten.

Der Vorstand der Fourteen KV hat deshalb fast unbemerkt den Münchener Polizisten **Göttmann vom Soko 113** in die Klasse geschleust, um über das Treiben unterrichtet zu bleiben. Die Geschehnisse dieser Saison zeigen, daß diese Aktion keineswegs übertrieben ist. Im Moment laufen noch die Ermittlungen zu Rod's Hochzeit, auf der jemand Bernd Zeiger das Bier vergiftet hat. Noch ist kein richtiges Licht in die Sache gedrungen, aber Göttmann vermutete sogar die Beteiligung internationaler Kreise, unter Umständen hat sogar der berühmte 'Nußknacker' seine Hände im Spiel.

Rallameia

Was sie schon immer über den POW erfahren wollten,
und auch in Schweden nicht erfahren.

Dieses Jahr wurde für mich das erste, in dem ich an der wohl traditionellsten Regatta überhaupt teilnahm, obwohl es sich als enttäuschend herausstellte, daß am Prince of Wales Cup die Wettfahrtleitung, entgegen langjährigem Ritual, nicht im Schwarzen Anzug und Sommerrock auf der Startketch standen.

Wir fuhren diesmal als ein Deutsches Team hin, und die Engländer wunderten sich auch sichtlich über die Germans über die Viereckigen Segel, über die futtige Bekleidung bei den Social Events, über die Bootsgeschwindigkeit, so daß Jeremy Pudney (der, der das genialste Autokennzeichen von seiner Juweliertochtersfrau für 200 Pfund zu Weihnachten geschenkt bekam, nämlich J 14 PUD) thesierte, daß in fünf Jahren ein Deutscher den POW gewinnen wird. Das SCHULZ-TEAM fuhr mit Doppeltrailer und Benji als zu schanghaiende Leichtmatrosen, womit er sich später eine Uhr als Sold verdiente, und der Handlungsreisende Holger fuhr mit dem leider-Oropax-vergessen und genialen Fritz, dem leider später vom HH eröffnet wurde, daß er schlechter segele, als Lütt Matti, der es schon mache, zum Schoppen nach England. Außerdem wurde inoffizielle Trolly-Dolly natürlich Imken.

Die Hinfahrt verbunden wir geschickter weise mit Jensens Einstand in Bremen, vor dem er sich nicht geschickt genug drücken konnte. Hier entstand die Methode schnell trinken oder trackern, Benji verstand dies zu spät und Carsten war so geschickt, seine Fahrerpflicht bis Bremen zu erfüllen. Die Nacht wurde durchgefahren, durchbrochen nur von der frischen Seeluft durch die Nase, die Abwechslung bestand daraus, mit dem Lenkrad später fast im Graben zu steuern. Frühstück am Strassenrand. Grünes Cornwell. Ankunft gegen Abend.

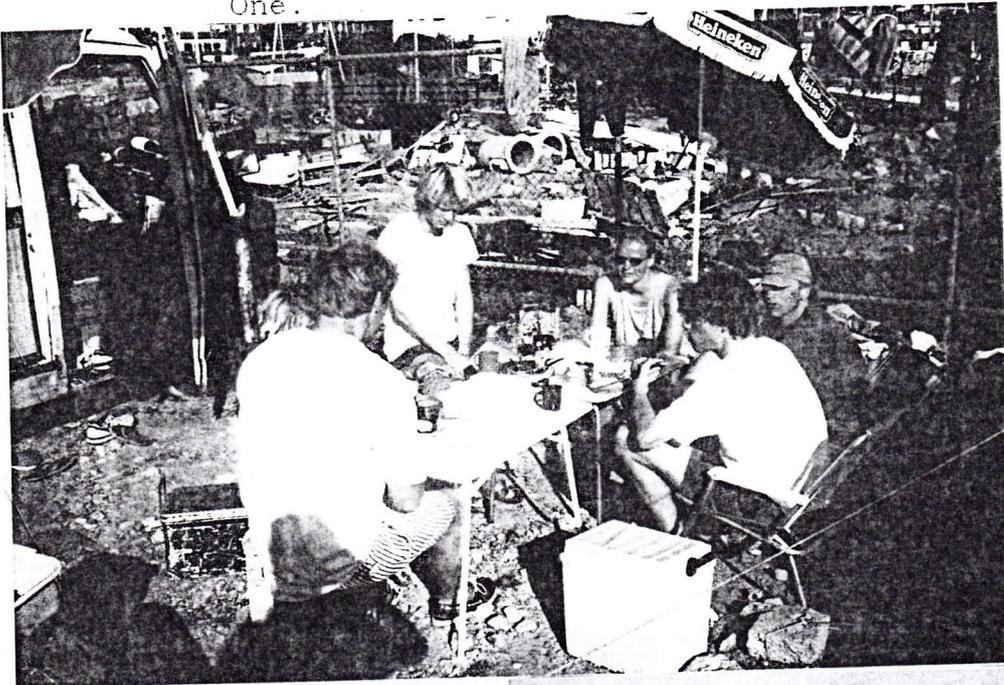
Das Revier war in der Bucht von Falmouth, dem viertgrößten Naturhafen der Welt, und was das bedeutete, sollten wir bei der Fluß/Hafenfahrt kennen lernen. Man mußte etwa eine Stunde heraussegeln, geslipt wurde im schon teils vollsanierten Hafengebiet. Gewohnt haben wir in der Trümmerlandschaft, einem Platz der nur aus Schutt, Steinen, und in den Boden betonierten Betonsäulen bestand, so daß man nüchtern nicht einschlafen konnte. Bei Ebbe allerdings sah auch dieser Teil des Hafens eher aus, auch in der Nase, wie Bülk. Vorbei ging der Weg zur Regattabahn an den Docks, riesigen und wuchtigen, dem Tiedenhub von 6 Metern gewachsenen Holzdocs, wo man in jeder Hafenkammer einen Supercup ausrichten hätten können. Zur linken die Schwbohrinsel Queen Victoria, von der Holger behauptet, sie sei 100 - in Worten Einhundert Meter

hoch. Am Leuchtturm schwarzer Stein vorbei, und dann den Ausblick auf die Landschaftliche Schönheit. Stromaufwärts der Naturhafen/Fluss mit hinter unendlich engen Windungen ein alter Zwölfer, und noch weiter hinter weiteren Engen ein alter Butantanker, Baujahr 1956 200 Pfund Liegeplatz, und noch weiter aufwärts ein Refer - Bananendampfer. Flitterreisen tauglich hochromantisch. Vor dem Trümmerfeld befand sich der Bootspark mit Nachtwächtern - Doghandler, dessen deutschen ausgedienten Schäferhund ich durch überspringen des Haupttors fast zum Herzkollaps gebracht und mir ein vorläufig steifes Bein gemacht hab worauf hin ein Warnschild Please Do Not jump over this Gate installiert wurde. Begrüßt wurden wir jede Nacht persönlich durch Smaltalk wie früh heut zurück, was, oder gar durch Mißglauben, weil Benji jeden Abend einen Sonnenschirm gewonnen haben wollte. Neben der og Flußfahrt bestand das täglich angebotenen Programmes, im Set für 50 Pfund, aus einer Mexikanischen Party mit anschließendem Männerstrip im Chattelbus - Coatch - aus dem POW Dinner mit zwischenzeitlichen Essenwerfen und von der Cruunion durchgeführten Preisverleihung zB ein Sonderpreis für den, der die Spinnakerratschen glattgefeilt hatte, damit sein Vorschooter mehr keult, aus Daily Pricegivings bei denen Auch die Mimose mit Hammer/Weiphugt eine Salatschüssel gewann - Old England is dying. Und viele Freepiss und last Orders um 10 pm. Auf der Jahreshauptversammlung wurde Stundenlang diskutiert um den Kurs aufregender zu gestalten und jede auch nur denkbare Möglichkeit die Raumtonne zu legen wurde durchgesprochen. Zum Schluß fing Andy Fitz an die Schultzfullybattenjib verbieten zu wollen. Ein Classic Segler meinte bei einer schweren Sturmregatta seien zwei schon aus Cornwall nach Deutschland getrieben, weil sie ihre Fock nicht furlern konnten.

Zum Seglerischen. Schöne lange Wettfahrten, wenig Wind, viel Strom, erste deutscher Tagessieg (erste Wettfahrt und erstes Mal). Tellyboard handicap, an dem wir einmal scheiterten. Das POW Rennen dauerte fünf Stunden, die letzte Runde wurde eingeläutet. Im letzten Rennen war dermaß viel Strom über Achtern, daß mehr als fünf Starts gemacht werden mussten, um Frühstarter herauszufischen, um starten zu können. Am Schluß konnte man, wenn man bis dort nicht auffällig war schletesten falls 16. werden. Der Anteil der nachher Segelnden Classics war deutlich höher als der der International, damit will ich nichts andeuten. Wir durften in diesem Rennen nur mitsegeln, weil eine Achtzigjährige, die die Frühstarter aufschrieb meine damals so blonden langen Haare so schön fand. Sie soll mit ihrer Camera mindestens zwei Photos gemacht haben, obwohl ich nicht vollständig ihr Typ bin im gegensatz zu ihrem verstorbenen Gatten, mit dem sie wohl eine goldene Hochzeit verbracht haben dürfte.

Eine langanhaltene und nie geklärte Diskussion war deutlich wie viele Kilo denn nun wirklich ein Stone sind. Die Antwort haben wir im Weight Watchers Magazin in dem Shop und dem alle auch die Postkarten mit den nackten Badenixen gekauft haben : Lost three Stones in two Month. und wieviele Pounds compares one Stone. Um zum Ende zu kommen jetzt die Rückfahrt. An der letzten Fish und Ships Station musste ich feststellen das mein Portmonai mit allen Papieren und allen Geldern verschwunden war. Es fand sich aber zum glück Tagespäter in Rallers Wäschekorb. Auch bei diesem Trip stellte sich wieder heraus, daß Rallers Computerwegbeschreibungen nur Umwege, wenn man überhaupt damit ankommen soll, enthaltn.

Das Wetter. Falmouth. Begrüst wurden wir mit Nieselregen vor den Docks. Ansonsten war das Wetter deutlich Shorts und Sonnencrem tauglich. Genervt haben nur die leider nicht auf der schwarzen Aussterbeliste stehenden Seemöven. Public Enemy No. One.



Stilleben auf dem
Trümmerfeld

**Fließend Wasser
direkt am Wohner!
Welch Luxus!!**



Ohne Überschweife nun something totally different. Burke war auch da. Das Beste am Segeln ist die Sauna hinterher. Mindestens drei Läufe. Aufguß aus meinem Neoprenschu. The Germans like the Sauna. Laut Gotteborgas Daggeblatte. Fährrüberfahrt star vergünstigt durch Pkw Benji Passat ITS Kombie mit sechs Personen. Gefahren sind wir soviele Schwedische Meilen (Wieviele Kilometer sind denn jetzt eine Schwedische Meile) wie einmal zum Training nach Schilksee. Gesegelt wurde übrigens auch - in One-design 14 aus Russland. Wir hatten das Russian Boat und damit auch gewichtsprobleme hatten, den der andere vorschoter wog 120 kilo, neuneinhalb stone, die waren übrigens das schwerste team und lütt matti wirds schon machen und ich das leichteste . schweden können wirklich nur supercupsfahren, weil sie nach spätestens 15 minuten mindestens 20 stone wasser luden. boatfinnish, materialpflege und funktionalität steht übrigens in schweden ganz weit vorn . Einige segelten auch erfolgreich, der Gewinner zum Beispiel. Raller brillierte lieber durch seine bekannte Nummer- Upside down - No control - Spinout im Kocpit. Very Slippy Socks, men. es gab allerdings einen sehr spitzen spigang, ganz nach rallers zuschnitt, denn hier mussten alle abbiegen, und raller konnte nach einer vorherigen föllig unnützen kennterung die parade abnehmen und kasse machen, und fuhr mit winkenden händen an der zuschauertribühne vorbei und erreichte als einziger die tonne mit spi oder baustellen an der marke. Die Preise waren sehr dinglich, ich gewann ein Maßband aus Svenska stal. Ein Schwede gewann ein Bayrisches Festbiertglas, welches er mit den zu uns gerichtet Worten füllte : Im Himmel gibts koa Bier, drum dringa mias hia. Den Preis der gesamten Wochendveranstaltung gab ich erst nach dem Leinenlosmachen bekannt. Das Abendprogramm bestand



aus einem Kneipenbesuch, bei dem wir den Türstehen überreden mussten, weil Benji und ich zu jung sein sollten. Wir haben dann noch auf Rallers Eurocard, jeder musste damit einmal losziehen und Rallers Unterschrift fälschen. Wir haben nur 120 Mark bezahlen, es gab auch einen basketball automaten den wir öffters verstopften als den Kneipenreckord zu brechen. Wir verpassten leider ein sehr schönes spätsommerwochenende um in göteburg bei einem wetter zu segeln das der clubeigene wetteranzeiger über das ganze wochenende mit 8° Celsius oder 58,89 fahrenheit und 0.5 bis 1.5 knoten definierte. rallers elbschlosskasten war schon beim sehenswürdigkeitsratespiel auf der fähre bei der hinfahrt in höhe wik lehr. es gibt nämlich neue undefinierte schornsteine. reiseleiter daggi hat uns noch beim büffet ein platz in der ecke trotz riesenhaften ITS ansturm aushandeln können, und raller hat neue rekorde bei der anzahl der gänge anvisiert, musste aber leider vor benji und urs aussetzen. die mayoneseneier sind sehr stopfend, gutes geschäft für die fähre. die schlafplätze waren leider unter den treppen, no cabins, und wegen erbse hätte man sturzhälme tragen sollen : erbse, steh auf , komm. sag jetzt nicht, das wäre meine schuld. das kinoprogramm bestand, obwohl wir die einzigen gäste waren und dazu wir nicht einmal bezahlt haben. holleywood streifen : iscald begährerr. eine unzahl an einarmigen banditen mit ihrem dämlichen gedaddel und geklingeale haben uns echt stark beim späteren verfolgen der rally paris peking in einer video jukebox, die immer wieder durch die vor pupertäre wahl kleiner mädchen die meikel jackson und madonna videos sehen wollten, beeinträchtigten.

das wars, der artikel ist sowieso für alle unverständlich oder nicht voll und ganz verständlich wenn man nicht (jetzt der Abspann nach diesem film, geordnet nach dem kriterium zufall) Inke, jensen ,benji, daggi, matti, raller, birte, carsten, urs, holgi, fritz, werner, jürgen, bruce ,englischer oder deutscher fridjof, russel, marianne, hitchcock oder antonia heißt

schöne grüße benji und der fourteen segler mit den kürzesten haaren (KEINE GLATZE)

14 - Supercup Kopenhagen

Nachdem alle Aktiven vom Supercup in Kiel wohl recht zufrieden nach Hause gefahren sind, gab es plötzlich einen neuen Cup Termin. Am 29/30 August sollte es sein- und wo ? im dänischen Kopenhagen. Die Zeitung Badnyt hat zu dieser Veranstaltung eingeladen, paralell zur Ishoj-Badshow. Klang ganz nett, ist bestimmt gutes Training zur EM. Gemeldet hatten Team Schultz, Team Børresen, the Voss brothers, Dieter sowie Würfel und drei dänische Poote. Etwas früher angekommen konnte ich ein recht nettes Revier vorfinden, ein bischen wie aus australischen Filmen, der Kurs befindet sich zwischen 2 Häfen hinter einer großen Mole. Tom, Rod und Malte wollten eigentlich mit Dieter nachkommen, aber da gab es schon so-n Spruch aus der Hobbieszene----. Naja, Tom & Co sind ja flexibel. Nach der Steuermannsbesprechung ging aufs Wasser; kurzer Kurs, 6 Läufe, zuerst etwas flau, später guter Druck und alle recht zufrieden- bis auf ... -aber das bedeutet nichts! Abends gab's nettes gemeinsames Essen und das eine oder andere øl- und alles war wieder O.K. Sonntag weht es etwas stärker, zu Anfang kein Problem, später war die Sperspektive etwas dicht an der Wasseroberfläche. Wenigstens gab's gute Abgänge und auch lange Gesichter, drehbare Masten und Spi- Bäume mit der Spitze gen Himmel. Nach 12 gesegelten Wettfahrten gewann Schultz I vor den Clausens und Schultz II. Nach der Freisverteilung noch schnell ein paar Kronen abgeholt und wieder richtung Kiel. Vielen Dank an BADNYT, warn nettes Wochendende bei den Vikingern

Bernd

G 6

T-shörts

Nachdem nun alle 14 - T-shirts unter die Leute gebracht worden sind, wollen wir neue drucken.
Wer gute Ideen hat, oder Quellen für T-shirts oder fürs Bedrucken melde sich bitte beim Präsi.
Der Vorstand wird dann über die beste Idee befinden.

I 14 Y R U Our Future

(Gossip extract)

IYRU Conference London

As you will have heard by now, we did not win Olympic selection (surprisingly we got the odd vote) which will undoubtedly come as a great relief to a lot of you. But after a nerve wracking week of debate and intense lobbying, we have gained a few years of "breathing space" for Euro and global expansion which was our second objective. We have also achieved our third objective of worldwide publicity. We have raised the profile of the class considerably with national authorities, the IYRU and sailors in general.

In case you don't know the FD has been replaced by the Laser for the Open Dinghy slot. This means that for the next Olympics and the new IYRU Championship in 1994, there is no two-man high performance dinghy!

The week commenced with each class seeking Olympic selection making a brief presentation. The surprise spurring on us was that the One Design 14 and the 5000, now supported by Laser, were allowed also to present despite the fact that neither have international status and indeed the 5000 has only 2 prototype boats!

The "breathing space" we have achieved is through the Permanent Committee final emphatic wording for the IYRU's Regulation 4.2: "Only International Classes may be selected as classes for IYRU events, including the Olympic Regatta, except where a non-International Class boat is approved by the Permanent Committee for IYRU Match Racing Events other than in the Olympic Regatta."

And the new Regulation 7.1 for gaining international status: "A class may be granted interna-

tional status in recognition of the fact that the class offers a high standard of international competitive sailing. International Classes are entitled to conduct an annual World Championship, Continental or Regional Championships."

This means, in theory, that both the Laser 5000 and the One Design 14 need to gain international status by proving they have established fleets in 3 continents and have the backing of at least 6 national sailing authorities (eg the RYA). Only after this can they, or indeed any other class, be eligible for the Olympics or IYRU events.

Finally we are still attempting to obtain a spot at the future IYRU Worlds by suggesting that we stage an "exhibition" of our Super Cup seeking participating crews from all 14 fleets around the world including the Aussies and Kiwis.

Whilst all the above was going on, our President Tom Trevelyan attended the Centireboard Committee which approved without comment our rule changes. If only I could get the weight off as easily as the lead will come out of the boat!

Jeremy Pudney

History

Two years ago just when the International 14s were really taking off as the high-tech fleet, the IYRU staff proposed a new set of onerous numerical regulations that threatened the status of the 14 and many other current international classes.

But the IYRU had reckoned without Jeremy Pudney. He had spent much time and effort nurturing new fleets in Japan and Europe and opening up the possibility of amalgamation with Kiwi and Aussie 14ers.

Pud may be a fanatic 14er but he was also prepared to work for the sport in general. He became chairman of the International Classes Committee working party. This was set up to prepare alternative draft regulations for governing and improving the relationship between the IYRU and International Classes. The final draft has now been approved by the Permanent Committee with effect from January 1st and embodies the principles of the classes being better self-administered, a regular review of performance and progress with the IYRU and the important principle that new classes should fight for the right of international



Status by building support from the grass roots up, rather than creeping through the back door to the detriment of existing classes. The same principle was endorsed by the CPOC on November 2nd: "The principle that the willingness of a builder to supply boats should not influence the selection of a class for an IYRU event was supported."

Alas a classic example of this happening was the proposal from the very same Committee that the Laser 5000, with only 2 boats in existence, should be an Exhibition Event in the new IYRU Championship. This decision was made despite the fact that Charles and Pud had made exactly this proposition to the CPOC during the conference. (We are disputing the legality of this decision with the IYRU but it illustrates what we are up against).

An extract from the International Classes Committee minutes read as follows: "Some members felt strongly that only International Classes should be used for IYRU events as well as the Olympic Regatta, to prevent generating new classes artificially as a result of the high level exposure of the events."

The submissions by the One Design 14 and the Laser 5000 are again classical examples of this equalise crew weights. Much of the design work was carried out by 14ers. It appears to have a very high profile with both the RYA and IYRU, despite not having national status let alone international status. Could this be because one of the people involved in its conception was Cliff Norbury, who is a senior official in both organisations?

The 5000 is undoubtedly an interesting boat as one would expect from a 14 background. How it will perform, live up to its promises, compete with the International 14, we will have to wait and see and be

prepared to read, appropriately. As a strict one design it will of course eventually be out of date so let's just keep progressing in our own inimitable way!

In conclusion the IYRU Olympic committee was under a mandate to generate more television coverage or reduce the cost of its events or both. Ironically, maybe even flatteringly, the IYRU have adopted most of our original Super Cup submissions made at their Madrid conference a year ago. They are going for short "sprint" courses and a series of eliminating heats building up to a final. What they couldn't "bite the bullet" on was choosing the right class - the 14 - as the only vehicle that would achieve the high action TV coverage.

An exhibition event at the 1994 IYRU Championship in France might prove how right we were!

Editorial Staff



prepared to read, appropriately. As a strict one design it will of course eventually be out of date so let's just keep progressing in our own inimitable way!

In conclusion the IYRU Olympic committee was under a mandate to generate more television coverage or reduce the cost of its events or both. Ironically, maybe even flatteringly, the IYRU have adopted most of our original Super Cup submissions made at their Madrid conference a year ago. They are going for short "sprint" courses and a series of eliminating heats building up to a final. What they couldn't "bite the bullet" on was choosing the right class - the 14 - as the only vehicle that would achieve the high action TV coverage.

An exhibition event at the 1994 IYRU Championship in France might prove how right we were!

Editorial Staff

14 Submission to IYRU

Charles made a presentation to the IYRU at the November meeting. An abridged version follows:

"Time flys - but some things go on forever - one of them is international 14s."

Created as the first IYRU International Dinghy Class - well before I was born - 1928 (even before our World Secretary Jeremy Pudney here was born - who's still pushing the unway in our fleet, at the ripe old age - sorry Jeremy - middle age, of 54!)

We're still here and now presenting our plans for the 1996 Olympics - just because we are a development class. We are, as we often have been in the past, on the cutting edge of dinghy sailing... How many other classes in times of deep recession have new countries joining their ranks?

... We're fast, (fastest international dinghy in most conditions) we're beautiful to look at, we're exhilarating to sail, we're fun, we can take a wide range of competitive helm and crew weights.

... We are a class steeped in tradition like the IYRU. But we're always progressive. We're not good 14er you have to be a lateral thinker. Always looking for something fresh, something new, some way to get a new kick.

... From this background we responded to the IYRU's stated aim to make yachting even more appealing to the public and the sailors.

From this, based upon own experiences, comes the concept of the Super Cup for the Olympics in 1996.

An event with regional qualifiers, building up to an Olympic finale -

where all the identical equipment would be supplied. It's basically a worldwide knockout competition held on short courses - which require much athleticism from the crews and great spectator value.

... We know it works! 3 recent Super Cup events have achieved TV coverage in the UK, Denmark and Germany.

... We are proposing a version of the state of the art international 14. A boat with the specification listed in our submission, recently won our European Championship.

... We are not proposing a new One Design 14 class... but a mechanism to give identical equipment to competitors in a way that, over the years, the specifications can be changed without changing the class.

... Our concept may be a little radical - probably more to the administrative side of our sport than to the sailors.

... We request that if we are not selected as one of the official Olympic classes, the IYRU should not only include us in their forthcoming IYRU World Championship event but also make us an Exhibition Event on the Savannah River at the 1996 Olympics.

... Like the first man who took the risk and tried a trapeze on a dinghy (14 of course!) in 1938, none other than your past President, Sir Peter Scott, maybe it's time the IYRU took a risk, on gambling that its oldest class could "come up with the goods", provide a TV spectacular that might actually work! But more importantly, do it in a boat that all the world's sailors would find provokes the challenge, the excitement and sheer fun that they would never forget...."

A letter reprinted from the Times

... the requests of the International Olympic Committee that yachting must pay its way, are not unreasonable or unachievable. It only the IYRU could drop some of its preconditions: Olympic yachting does not need to sail hundreds 10 miles from any spectator or camera.

Rodney Pattison (article October 31) says that yachting has come a long way from 1948. I don't believe it has. Of the 2 classes he quotes, the FD was designed more than 40 years ago and the Star more than 80. So, what has come a long way? Yachting does not need 8 classes to sail in the Olympics, 5 of which are now outdated.

Why be frightened of change? Why not use today's lightweight, high-performance boats, like the modern international 14 or the windsurfer fun boards, with races lasting just 10-15 miles? Why not use knockout style events on short, 200m courses with downwind slalom and 3-lap races? Why not stage the 1996 Olympic yachting in front of the beach in a windy location and not at Savannah which is known for its light winds?

From the competitors' and spectators' viewpoint this would be more enjoyable and would fill the IOC's mandate at the same time protecting the Olympic future of the sport.

Bruce Grant

Bitte bis zum 31.12.1992 einsenden an:
Klaus Stammer|ohann, Kraepelinweg 11, 2000 Hamburg 76

1. Beknacktester 14-Segler: _____
 2. Vorschoter 93 von Böger: _____
 3. Methode: _____
 4. Wer ist auf S. 41 rechts unten zu sehen (Speed II'92)? _____
 5. Wieso Six-pack? _____
 6. Bremsen 1992: _____
 7. Fockaffe 1992: _____
 8. Trinker: _____
 9. I wanna fall in love with _____
 0. Wer ist Josef Martin Krauss? _____
 - A. Versager: _____
 - B. Ich will _____
- Preise: Trockenanzug, Schwimmweste, linker Neoprenschuh,
Kassetten von Filtz, Baur, Urs und Stammer.

POW



POW week was hosted by the Royal Cornwall Yacht club from the 26th - 31st July this year.

A 95 boat fleet enjoyed a warm and sunny week at Falmouth although sailing conditions were frustrating at times. This was an excellent turnout for a non worlds event. The Classics were up to 14 boats sailing on the same course - a great way to keep old and new together.

The wild boys of 87 have given way to fathers in 92! Fatherhood seems to have inspired Andys Fitz and Partington to winning ways.

Race 1 - for the Lowestoft Bowl

The first race was held in a shifting force 3-4, rising to 5 on the final leg, the strongest wind of the week. Unfortunately, the wind shifted early on in the race to leading to a very one sided beat. Racing was close with Roger Yeoman & Justin Eplett leading from the port end of the line up the left side of the course. The Germans, Carsten Hammer & Jens Whiesphunt soon overtook and led for the rest of the race, to a well deserved victory.

Place changing in the top ten was regular with Jon Turner & Richard Bagwell and Ian Southworth & David Hayes losing a lot of ground on lap 3, as the wind lifted inside them. Lap 4 brought strong winds and an exciting finish with Tim Robinson & Ian Walker second and Roger Yeoman third from James Hartley & Ian Tillet.

Carsten's win was a real boost for the new German fleet, now nearly 30 boats strong and growing fast. His boat was home built and has a radical rig with a big roach mainsail and a fully battened jib.

Tim Robinson was sailing Meddlesome Ratbag, a budget Ovington 14, a minimum fittings, cheaper, boat.

Race 2 - for the Hunstanton Plate

After several recalls, because a strong tide was pushing the keen fleet over, Roger Yeoman made a superb port end start on a port biased line. However he lost out as the left hand side of the course paid off. The second reach was broad with the boats gybing downwind leading to much place changing. James Hartley had a good lead as the fleet went on the first run. All the leading boats went down the right hand side except Andy FitzGerald & Ian Warren, who went from 8th to 2nd by gybing down the middle of the course in a fresher breeze.

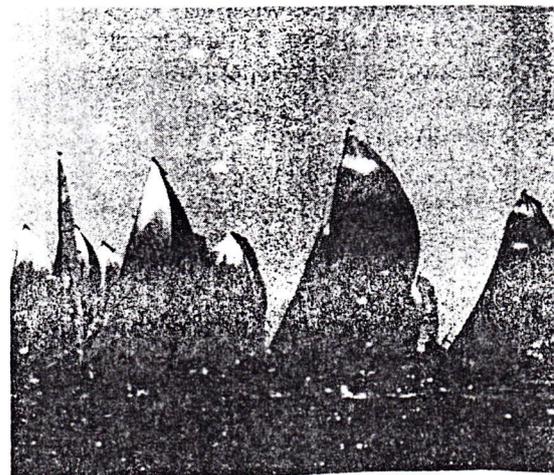
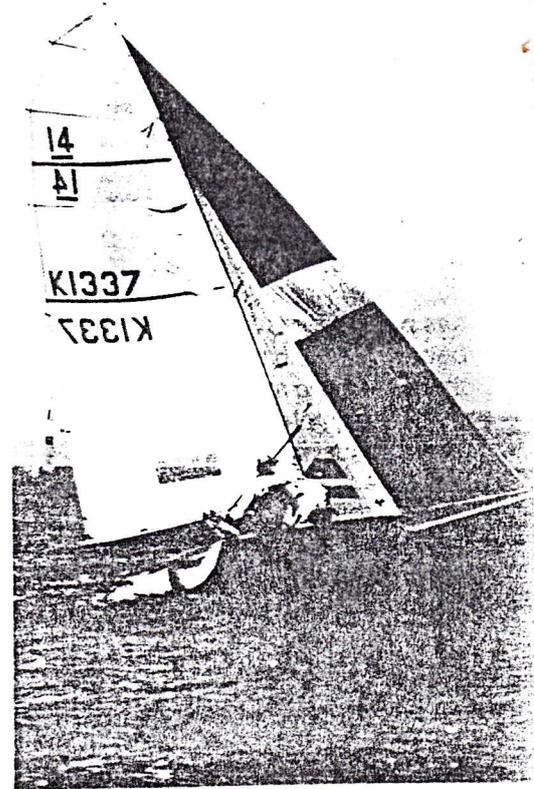
FitzGerald caught Hartley 400 yards from the windward mark only to see Hartley slip away in a new breeze, to maintain his lead going into the final run. FitzGerald again went left, closely followed by Robinson, leaving Hartley on the right hand side of the course, and took the lead to win the race. The wind had remained force 2-3 throughout, full 2 trapezing weather.

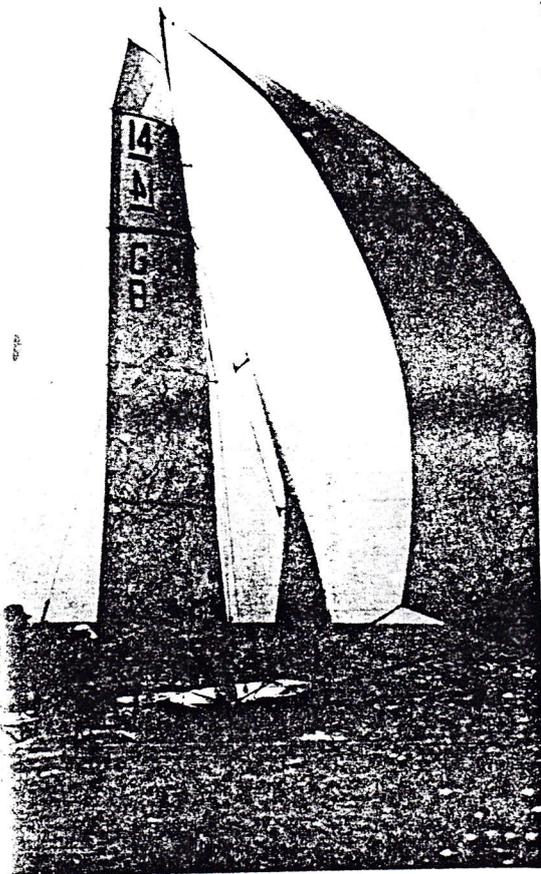
Race 3 - Weymouth Town Trophy

Andy FitzGerald led from the right hand side of the course in a weak easterly force 2 with a nasty chop. With Tim Robinson close behind, he broke away from the rest of the fleet.

FitzGerald frustrated every attempt by Robinson to break through but Jon Turner and Roger Yeoman caught up on the final run. Turner rounded the final leeward mark first, Fitz 2nd, Robinson 3rd, Yeoman 4th, all just one boat length apart.

The right hand side of the beat continued to pay and FitzGerald lifted inside Turner to overhaul him and win. Jon Turner just pipped Roger Yeoman for second, Robinson having banged the corner trailed in fourth.





Race 4- The Island Commemorative Trophy

Similar conditions to the preceeding day left the heavier crews wishing for more wind. FitzGerald copying his previous days start and first beat led from the start to win by 4 mins from Roger Yeoman. With the Olympic scoring FitzGerald & Warren, sailing "Britannia", had won the Windwhisper Trophy for the week overall, with a day to spare.

Race 5 - for the Llandudno Plate

After a frustrating POW several competitors did not sail the final points race in light, fluky conditions with land and sea breezes vying for control. The race officer, clearly frustrated by the entire fleet being over by 30 seconds to the gun on the first start, started sending competitors home on the black flag, leaving only 40 boats to start. A large shift came in across the line stranding the few boats at the port end with a minute to go. Roger Yeoman took the lead up the first beat to go on to win from Charles Stanley & Ian Roman. Jonathon Money, newcomer and local boy, recorded third from POW winner Andy Partington. Howard Steavenson slipped back from an earlier 2nd to finish 5th from Simon

Perry who had climbed up from the teens. With Tim Robinson PMS, Roger Yeoman & Justin Eplett took 2nd place overall.

Race 6- Prince of Wales Cup

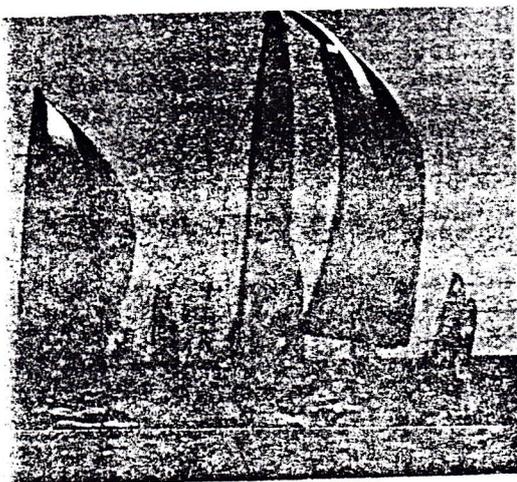
A weak easterly lost out to the sea breeze as the gun went, leaving the majority of the fleet stranded out of the wind on a big header. Those that cut across behind the fleet quickly were to have a race but for those hoping for a big shift it was over.

Early leaders came and went as a procession of different boats took the lead in drifting conditions that followed the initial blast. After some 3.5 hours racing and many retirements it was Andy Partington & Rob Cage's turn to be in the right place at the right time. Partington was able to sail the direct route to the mark when the new breeze arrived. He made the best of it and hoisted his kite to take a big lead bypassing the leading bunch who had been taken down tide of the mark.

The first reach of the second lap had become a beat as the wind struggled to be felt. It then filled in firmly enabling Andy Partington to lap some very distinguished sailors on his way to winning this tough 5 hour race.

Andy FitzGerald

C



New Trophy

A new trophy has been presented to the class by the Royal Cornwall Yacht Club. It is for the competitor who is first overall, including POW and without a discard. Fittingly class chairman, Charles Stanley and his crew, Ian Roman, won it this year.

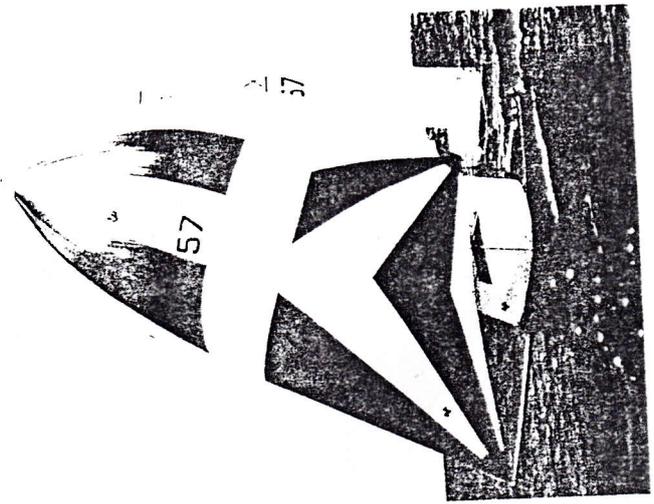
Thank you very much Royal Cornwall - I am sure it will be a highly treasured trophy - and well done Charles.

Incidentally I hear it was Charles' idea to dedicate the trophy thus - did he have a premonition?!

Results

Team/Crew	Sail No	Race 1	Race 2	Race 3	Race 4	Race 5	Total	pts	Pos	Over	POW	RTD
Fliz & Warren	1337	7	1	1	1	1	5	13	13			1
Yeoman & Epiett	1312	3	6	3	2	1	15	14	4	2		2
Robinson & Walker	1338	2	2	4	4	DSQ	12	22	3	3		2
Stanley & Roman	1340	5	7	5	18	2	37	37	4	3		3
Hammer & Whitepsbu	G8	1	5	29	6	10	59	37	5			5
Hartley & Thierl	1332	4	3	8	9		44	42	7			4
Turner & Bagwell	1339	9	9	2	10		40	49	9			4
Parlington & Cagle	1325	6	12	17		4	60	60	8			1
Teasdale & C	1321	8	8	19	7		66	66	9			1
Money & Barnicoat	1258	17	39	16	11	3	67	67	10			6
Southworth & Hayes	1255	13	25	10	3	DSQ	51	74	11			6
Postle & Badger	1333	11	20	6	14	DSQ	51	82	13			13
Perry & Plumtree	1259	18	16	18	46	6	92	92	14			14
J.Pearman & G	1279	16	10	38	5	DSQ	66	92	14			14
Sibthorp & Reeves	1305	30	21	44	15	12	102	102	16			16
Maclean & H	1317	24	15	41	29	11	103	103	17			13
Sidley & Hogg	1304	39	4	23	27	DSQ	93	115	18			9
McDonald & Hardman	1310	14	23	7	50	DSQ	94	118	19			7
Stevenson & William	1314	55	28	26	39	5	121	121	20			28
Bo Bridge & Murphy	1274	31	11	49	41	16	127	127	22			21
Allen	G69	40	14	30	19	DSQ	127	127	22			22
Robertson & Brickwood	1261	48	34	12	12	DSQ	130	130	24			10
Lewis	1272	20	33	44	24	DSQ	135	135	25			25
Jon Pudney & Hill	1291	27	29	43	13		136	136	26			26
Dawson	1323	38	22	27	26	DSQ	137	137	27			14
Burnie	1313	41	24	15	34	DSQ	138	138	28			28
Wood & Dawson	1251	60	37	33	38	8	140	140	29			19
Hitchcock	1308	25	36	21	40	DSQ	146	146	30			30
J.Evans & K.Evans	1302	32	30	39	52	22	147	147	31			25
Vernon	1219	34	32	22	36		146	146	31			25
Downer	1330	29	45	48	8		154	154	33			22
Hodgkin & Rn Bridge	1309	33	27	45	28	DSQ	157	157	34			34
Brunner & Schiss	22	43	37	36	35	17	161	161	35			11
Yuille	1265	45	46	37	57	9	161	161	35			15
Brewer	1239	10	35	51	21	DSQ	170	170	37			37
Stibbs	1318	35	35	51	25	DSQ	170	170	38			18
Jeremy Pudney	1335	23	26	53	56	DSQ	183	183	40			9
Everest	1343	44	44	20	51		183	183	40			9
Harrop	1243	21	40	47	55	DSQ	188	188	42			42
UNREGISTERED	1245	42	54	31	37	DSQ	191	191	43			21
Knox & Collyer	1292	52	53	55	48	14	191	191	43			21
Healey & Peters	1303	15	47	42	35	16	191	191	43			44
Howard	1241	19	47	42	61	19	193	193	45			45
M Warren	1257	19	47	42	61	19	193	193	45			45
Sallis	1295	56	41	66	54	21	196	196	47			26
UNREGISTERED	1319	12	19	40	19		196	196	48			48
Bees & Briffe	1177	33	18	25	59	47	198	198	49			5
Pascal	1246	47	43	57	31		202	202	51			51
Cornick	1342	22	54	45	42	DSQ	202	202	52			52
Ovington	1208	43	42	54	45		212	212	53			30
Dulson	1286	58	49	60	60	23	211	211	54			30
Dixon	1263	62	51	61	33	DSQ	221	221	55			29
Furness & Millor	21	36	46	43	30	DSQ	250	250	56			29
Gosser	1271	37	38	52	52	DSQ	252	252	57			29
Streathfield	1269	11	11	23	DSQ		260	260	58			24
Handley	1277	46	31	63	61	DSQ	265	265	60			60
McDaniel	1329	1	9	32	64	20	267	267	61			61
Price	1241	61	55	60	66		274	274	62			62
Burden	1194	61	55	60	66		279	279	63			63
Mar Andrew	1250	66	56	64	69	DSQ	282	282	64			23
Hayhoe	128	26	50	53	30	DSQ	295	295	65			23
A Downman & Shroud	1283	67	50	67	53	DSQ	290	290	65			27
UNREGISTERED	1331	54	58	62	62	DSQ	300	300	66			27

Team/Crew	Sail No	Race 1	Race 2	Race 3	Race 4	Race 5	Total	pts	Pos	Over	POW
Head	1182	59	69	63	63	DSQ	312	312	67		67
Heatherie	1181	63	67	67	67	67	322	322	69		69
McQuire	1223	67	70	70	70	70	326	326	70		70
Wainwright	1253	DSQ					327	327	71		71
Merton	1138						328	328	72		72
Cope	1322	50	52	58	DSQ		332	332	73		20
Parry	1276	48	48	59			348	348	74		74
Dawber	1173	63	63	63	DSQ		348	348	75		75
Culphitt	1192	65	57	67			350	350	76		76
Petty	1264	57	60	72			358	358	77		77
Vaughan	1252	69	71	71			366	366	78		78
Proctor & Ellis	1189						372	372	79		79
Gerridge	1025						378	378	80		80
Atkins	1216						385	385	81		81
Firth	1217						391	391	82		82
Fogg	1165						398	398	83		83
Oliver	1017						428	428	84		84
UNREGISTERED	1336						428	428	84		84
Neil	1090						428	428	85		85
Burnett	1081						428	428	85		85
Gathercole	1049						428	428	85		85
A Beare	881						428	428	85		85
C Beare	935						428	428	85		85
Vaughan	936						428	428	85		85
Lakm							428	428	85		85



Trophies

POW Winners

Prince of Wales: Andy Parlington and Rob Cage
 Torpoint Mosquito: 1st crew: Rob Cage
 Doll Perpetual: 1st Classic woman: Cheryl Beare & Sandra Marshall
 Buccannear: 1st Classic: Ian & Simon Burnett
 Beadnell: Lindisfarne: highest placed person sailing his/her first POW: Ian Walker
 Chris Gowen: 1st person over 25: Ian Walker
 Veteran's: 1st person over 50: Jeremy Pudney
 Nora Chichester Smith: 1st woman helm: Una Winfield
 Marlow Ropes: Dieter Brunner & Bobby Schiess
 Morgan Giles: 1st lady: Rosie Tribe

Week Winners

Windwhisper: 1st overall with discard: Andy Someone
 and his diminutive little sidekick!!
 Royal Cornwall: 1st overall without discard: Charles Stanley & Ian Roman
 Classic: Ian & Simon Burnett
 Ancient Mariners: Howard Steavenson & John Williams
 Old Boat Prize: Simon Gathercole
 Windmaster: John Williams
 Ovington: Dieter Brunner

Jaws: who will own up to having won this??!

Alsterglock 92

Eines kalten Wintertags trafen sich über 90 Big-Boote, Jollen, und Kuttersegler zum lustigen Schiffeversenken auf der Alster, unter anderem auch 4 14 Teams. Das Boot von Raller und Urs wurde leider schon vor dem eigentlichen Geschehen von einem Zugvogel versenkt, so waren es nur noch 3. Während des Rennens wurde dann auch noch das Boot von den Vossybären (mit Manni + Lütt Hammer an Bord) von irgendeiner Yacht außer Gefecht gesetzt, so waren es nur noch zwei. Dann war da noch so'n froschgrüner JJ 1 mit Oleu Segeln, schön anzusehen, aber er wurde nachher auch nicht mehr gesehen, so war es nur noch einer: Jens Rüter + Schotenmaat, Roland + ich. Aufgrund der vorherigen Geschehnisse sind wir doch lieber auf Sicherheit gefahren, denn unser Motto lautet: Leben und Boot geht vor.

Aber wir konnten feststellen, daß eine H-Jolle ganz schön schnell ist und das ein Kutter bei Flaute auch ganz schön schnell ist, sodaß wir mehr das Alsterpanorama vom Boot aus genossen und uns als ehemalige Kuttersegler darauf beschränkten, den Kutterleuten gute und weise Tips zugeben, außerdem ist Roland in der Szene bekannt wie ein bunter Hund, daß wir desöfteren einen kleinen Smalltalk einlegen konnten. Aber wenn wir mal so richtig geil unter Pogge abglühen wollten, hat uns das Boot aus mysteriösen Gründen in der Schwanenwikstr. immer abgeworfen, sodaß wir vom Schwert aus sehen konnten, wie die Konkurrenz immer kleiner wurde. Aber das Beste an so einem 2 Team-Boot ist, daß man die Schuld immer hervorragend der anderen Crew in die Schuhe schieben konnte, außerdem hatten wir uns eh vorgenommen die Yacht den Eignern in einem heilen Zustand zu übergeben, was uns außer ein paar Kleinigkeiten auch gelungen ist.

Gewonnen hat eine H-Jolle und wir kamen irgendwann auch mal ins Ziel (letztes Jahr war irgendsoein 14 eine 3/4 Std. vor der ersten H-Jolle im Ziel) Ich hörte noch, wie einige Kollegen aus der H-Jolle sich beim Wettfahrleiter beschwerten, daß der Yardstikwert von 94 viel zu hoch angesetzt war, und daß das alles der größte Betrug und Hohn sei; Ähm ja. Die Preisverteilung war auch noch ganz lustig, da ja doch so mancher Segelkamarad durch Punsch und Bier ziemlich angeheitert war und sich untereinander schmutzige Witze erzählten.

G-Kz- 30 Würfel

INTERNATIONAL FOURTEEN FOOT DINGHIES

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



SERVICE PARTNER

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

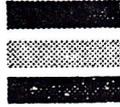
Neues aus den Klassen

Contenders:

Die Conti's scheinen immer noch ein wenig Ehrfurcht vor uns zu haben, was natürlich nicht offen ausgedrückt wird, sondern geschickt umschrieben wird.

So wurde Carsten als Trainer für das Contender Frühlingstrainingslager verpflichtet:

AUS DER REGION NORD



Frühlingstrainingslager in Schilksee

Der April zeigt sich im Norden oft von der herben Seite. So auch zum norddeutschen Trainingslager der Contender.

Das Training erlebte diesmal eine Premiere: Zum erstenmal seit Bestehen der Contender Flotte wurden wir von einem Motorboot betreut, als Trainer war Carsten Hammer engagiert, in Kiel als einer der führenden Köpfe jener Bewegung bekannt, deren Mitglieder schon immer ein wenig Angst vor dem Contender hatten; zum Ersatz griffen sie auf eine Abart unseres Bootes zurück, bei der allerdings zwei Leute im Trapez hängen und damit dem ganzen das Risiko nehmen.

Beim gemeinsamen Konditionstraining in Schilksee machten wir den Verfasser dieser Zeilen darauf aufmerksam, daß man einen 14 durchaus alleine segeln kann und sich somit dem vollen Risiko stellen kann. Dieses brachte ihn eine Woche lang zum Grübeln, worauf er dann fragte, wie das wohl gehen würde, so nur mit Groß. Wir antworteten, daß das Hauptproblem nicht darin besteht, daß beim 14 einer zu viel an Bord ist, sondern daß der Contender 2 Segel zu wenig hat. Diese erschütterte ihn offensichtlich in seinen Grundfesten, grübelnd verließ er den Raum ...

Auf der Hanseboot verabredeten wir eine Zusammenarbeit mit einem gemeinsamen Testwochenende. Ich

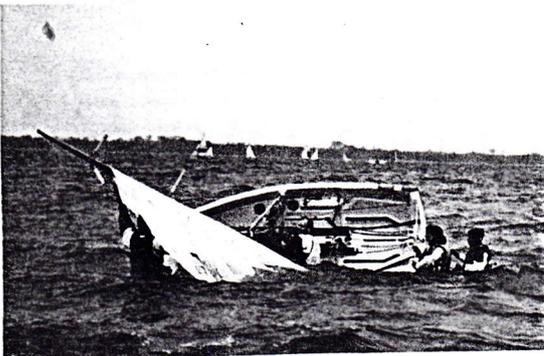
meine, daß sich die beiden Klassen keine Konkurrenz machen, da die Frage ob allein oder zu zweit vor der Wahl des richtigen Bootes steht. Schwierig war es, den Contender Präsi Backe mal zu erwischen, da dieser auf der Hanseboot wie ein aufgescheuchter Hahn hin und her lief und sich aufregte, da der DSV die Meisterschaftsordnung so geändert hat, daß die Contis nächstes Jahr nur eine Bestenermittlung machen dürfen. Ich konnte nur cool erwidern, daß uns die Meisterschaftsordnung ziemlich egal sei, wir haben dieses Jahr einen Deutschen Meister ausgesegelt, und werden dies auch nächstes Jahr tun. Worauf ich wieder einen grübelnden Conti Segler stehen ließ ...

Rallameia

Achtung !

Sollte unser gemeinsames Testwochenende zustandekommen, so kann man bei der Identifizierung unbekannter Segler folgende Grundregel anwenden:

die Brillen der Contendersegler sind meistens viereckig, die der 14 Segler eher rund und oft defekt !



Euro 92 in Aarhus

Im September fand die Aarhus Festuge (oder so ähnlich) statt deren Hauptattraktion wohl die Euro war. Oder etwa nicht??????

Es begann alles mit einer recht lockeren Vermessung bei der lediglich die Schweden mit ihren "Einheitskisten" durch sehr unterschiedliche Gewichte auffielen. (von 18 Kg Übergewicht bis 15 Kg Untergewicht war alles dabei.)

Die 8 1/2 deutschen Teilnehmer hatten hier noch keine Probleme.

Zur Organisation der Regatta ist eigentlich nur zu sagen; daß diese sowohl an Land, als auch auf dem Wasser dänisch, also perfekt, war!!!! Besten Dank an Ellis und Co.

Zur ersten Wettfahrt wurde uns gleich die nächste dänische Spezialität geboten.

Nach ca. 1 1/2 Std. Kreuz bei ganz akzeptablen Wind erreichte man gerade noch rechtzeitig zum Start die Ara, (welche das Startschiff war.) um anschließend ein ca. 2 1/2 Std. Rennen zu segeln, es ist eben bei Internationalen Regatten doch etwas anders als auf m Dörrp bei Stammer.

Nach dem Zieldurchgang, den die Tommi's zwar noch für sich entscheiden konnten, legte dann aber das SCHULTZ TEAM den Hebel auf den Tisch, sodass Tim und Bruce eine für sie neue Erfahrung machen mußten; die Duschen waren alle besetzt und die beiden verstanden noch nicht mal etwas von dem Palaver. Dies sollte sich regelmäßig wiederholen. Um 16 Uhr sollte dann der allabendliche Super Cup, der in 3 Gruppen ausgesegelt wurde, stattfinden. Auch hier wieder dänische Organisation.

Abends ging's dann meist Down Town, wo der Papst boxte oder der Bøgermeister uns in der Town Hall empfing. So ging es eigentlich die ganze Woche über, wenn da nicht die kleinen persönlichen Fuck up's wären, welche da waren.

Holgi, der den Spi nicht anbinden kann und meint man braucht bei Flaute nicht durchs Ziel, was ihm den Schlips kostete.

Cuby, der ab und zu ins Wasser mußte.

Zeiger zeitweise ohne Schotenmaat und erheblichen Formschwankungen. (Gammel Dansk?)

Manni, dem immer mal entfällt das er den Arsch nach vorn bewegen muß.

Vossy's die beim Super Cup die Linie absperreten.

Werner, der ?????????????????????????????????

Tom, der für die Gastgeber segeln mußte, und deshalb freiwillig ein Reff einlegte.

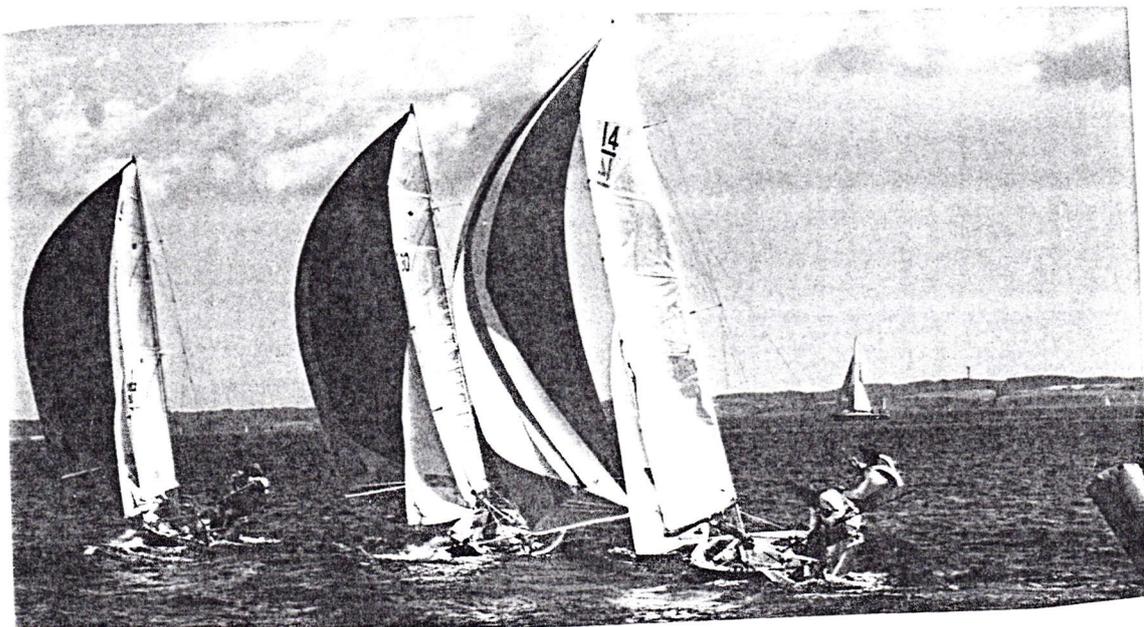
G-8, die ihr bestes Rennen der Serie dem Startrichter, und ein Rennen den zukurzten Armen des Lenkers opfern mußten, was Jensen den Schlips kostete

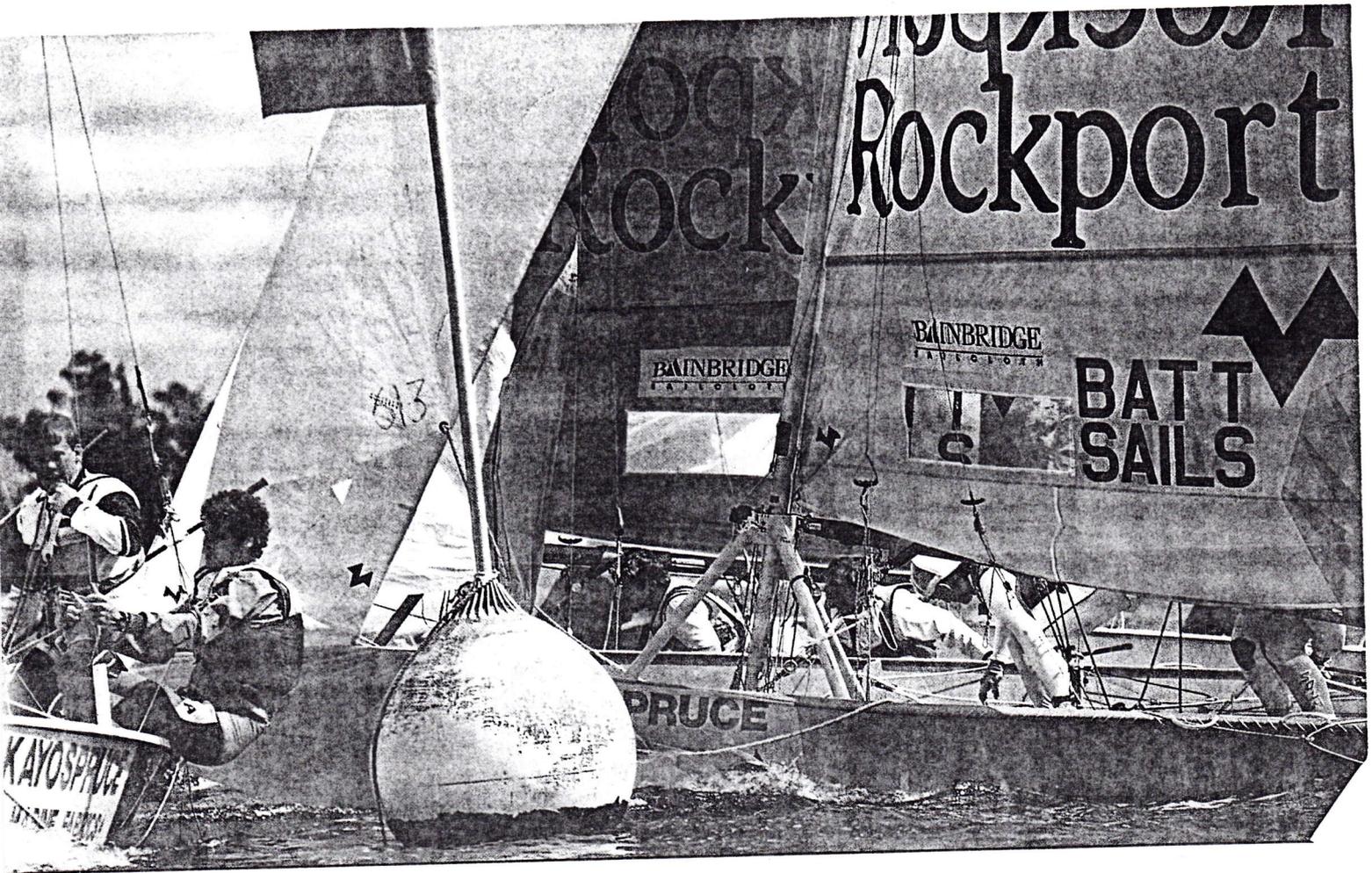
Doch dann kam das letzte Rennen; und die Sonne schien, der Wind wehte, gojle Wellen, raum w-hots direkt vorm Hafen ins Ziel.

Abends dann Preise, Picken und Pilze.

Samstag dann noch 3 Finalrennen des Super Cup's, die echt Bock gebracht haben und zumindest uns für die vielen Buchstaben in der Liste der Euro entschädigt haben..

G-8 Carsten





Super Cup London. The Nutcracker and the Sheep.

*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 Langenkampweg 12 2300 Kiel T. 0431/ 723979 Fax 725660

Advent

Die Adventszeit ist die Zeit im Jahr, wo eine Phase der Besinnung, der inneren Ruhe eintritt. Eine Zeit, in der man sich in der Kälte und Öde dieser Jahreszeit einmal Gedanken um seine Mitmenschen machen sollte.

So las ich dann neulich in der Speed, dem Mitteilungsblatt unserer Freunde aus der 505er Klasse den anliegenden Artikel, der mich zum Nachdenken anregte.

Wie jedes Jahr rief Segelfreund Stammerjohnn wieder dazu auf, verdiente Segelkameraden des Jahres zu benennen, um diese zu ehren.

Dieses Jahr mußte ich jedoch lesen, daß an 1. Stelle nach dem "Be-knacktester 14-Segler" gesucht wurde.

Diese Textstelle machte mich irgendwie betroffen. Spricht aus dieser Formulierung nicht tiefste Frustration und Enttäuschung gegenüber uns 14-Seglern?

Auch ich mußte mich daran erinnern, daß mir gegenüber dem Verfasser beim Finale 2 vom Wittenensee auf dem Wasser bei seiner Überraschung einige verbale Unnettigkeiten rausrutschten ("könnt ihr eure Wanderfahrt nicht irgendwann

andermal machen?").

Hier sollte jeder einmal selbst in sich gehen, ist es denn ein Umgang zwischen Sportsfreunden, daß wir uns über die Chancenlosigkeit der 505er Segler mit ihren veralteten, behäbigen, langsamen Schiffen lustig machen?

Ich meine nicht!

Es kann nun einmal nicht jeder das körperliche Geschick mitbringen, so ein sensibles Boot zu segeln.

Hier sollte jeder sein eigenes Verhalten daraufhin überdenken und anders mit seinen Materialbehinderten Mitseglern umgehen.

Müssen wir denn bei jedem Überholmanöver erneut unsere Überlegenheit demonstrieren und die Fiven frustrieren?

Müssen wir denn immer knapp in Luv vorbeiziehen und der zurückbleibenden Five noch hämisch zuwinken?

Können wir denn nicht auch uns langsam in Lee heranpirschen, vorsichtig vorbeifahren, uns vielleicht noch ein- zweimal zurückfallen lassen um dann langsam vorbeizuziehen und dann im sicheren Abstand die Schoten wieder dichtholen und auf Marschgeschwindigkeit gehen?

Ich denke schon.

So sollte jeder faires Verhalten 1993 auf der Regattabahn gegenüber den unterlegenen Regattateilnehmern an den Tag legen.

Ich habe damit dieses Jahr schon den Anfang gemacht und drei der führenden Köpfe der Fiven zu einem Segelwochenende auf der Kieler Förde eingeladen, um ihnen ein wenig von der hohen Kunst des Match Racen zu zeigen. Meine Art des Segelns und die unerwartet locker herausgefahrenen Erfolge gegen Wolfgang Hunger und Thomas Jungblut wühlten meine Freunde innerlich so auf, daß sie erst in den frühen Morgenstunden zu ihrem wohlverdientem Schlaf kamen.

Anbei liegt der angesprochene Poll unseres Segelfreundes Stammerjohnn, ich meine, wir sollten ihm wirklich die Freude machen und ihn so gut wie möglich beantworten und an Frage 1 durchaus "ich" oder "Holger" eintragen.

Rallameia

Der 14 - Vorstand wünscht allen Mitgliedern ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch!

Vorläufiger Regattakalender 1993

Stand 6.12.92

Termin, 1. Start	Regatta	Meldestelle	Melde- schluß	Melde- geld
4.-7.4.	Ski (& Snowboard) Yachting Thuner See & Wengen	Dieter Brunner Klosbachstr. 46; 8032 Zürich		
10. - 11.4 Ostern	Carnac (Frankreich)	J.C. Bernard		
10. - 11.4 Ostern	Alfredo de Bastardo Trophy Riva, Gardasee (Italien)	Dieter Brunner Klosbachstr. 46; 8032 Zürich		
1.5. 11.00h	Ansegeln Wittensee, Yardstick	Martin Holste Stadtfeldkamp 20; 2300 Kiel 1		
22. - 23.5.	Schauboot Supercup Bremerhaven			
Mai	Baltic Regatta (Kiel) SCB	Ingrid Postel Lange Koppel 6; 2312 Mönkeberg	16.5.	45.-
Mai	Ratzeburger See	Segler Club Hansa Wakenitzufer; 2400 Lübeck		
Mai	Supercup Queen Mary, London	Charles Stanley	/	
Juni	MBSC-Pokal Regatta Chiemsee			
Juni	Edelweiß Langstrecke, Chiemsee			
19. - 27.6.	Kieler Woche Supercup	Ralf Meier Lüdemannstr.44, 2300 Kiel 1		
26. - 27.6.	Lufthansa Cup Konstanz, Yardstick			
Juli	Feldwieser Langstrecke Chiemsee			
3. - 9.7.	Europameisterschaft & POW Cornwall (England)			
Juli	Chiemsee -Quer			
23. - 31.7.	Travemünder Woche			
21. - 22.8. 15.00h	Jubiläumsregatta Wittensee	Martin Holste Stadtfeldkamp 20; 2300 Kiel 1	31.7.	40.-
August	Flensburg Glücksburg, FSC	Flensburger Segel-Club Neustadt 56; 2390 Flensburg		50.-
18.- 22.8.	Team Weltmeisterschaft Toronto, Kanada			frei
24.8.- 3.9.	Individual Worlds, Kingston, Kanada			250 C\$
21.-22.8.	Sonderborg (Dänemark)			
Anfang September	Testwochenende Süddeutschland Ammersee	Werner Gieser Werderstr. 68; 6900 Heidelberg; 06221/475080		
11. -12.9. 15.00	Förderregatta TSV Schilksee	Heinz Borbe Funkstellenweg 5, 23 Kiel 17	6.9.	40.-
2.-3.10. 12.00h	Wittensee Finale 2, (Sail & Squash)	Martin Holste Stadtfeldkamp 20; 2300 Kiel 1		
Oktober	Alsterglocke HSC, Yardstick, 2 Teams/Boot	Hamburger Segel-Club An der Alster 47a; 2000 Hamburg 1	17.10.	40.-

Gebührenordnung der Deutschen Fourteen Foot Dinghy Klassenvereinigung

Jahresbeitrag (einheitlich):

einfacher Jahresbeitrag: 50 DM
Lebenslange Mitgliedschaft: 750 DM

Vermessung:

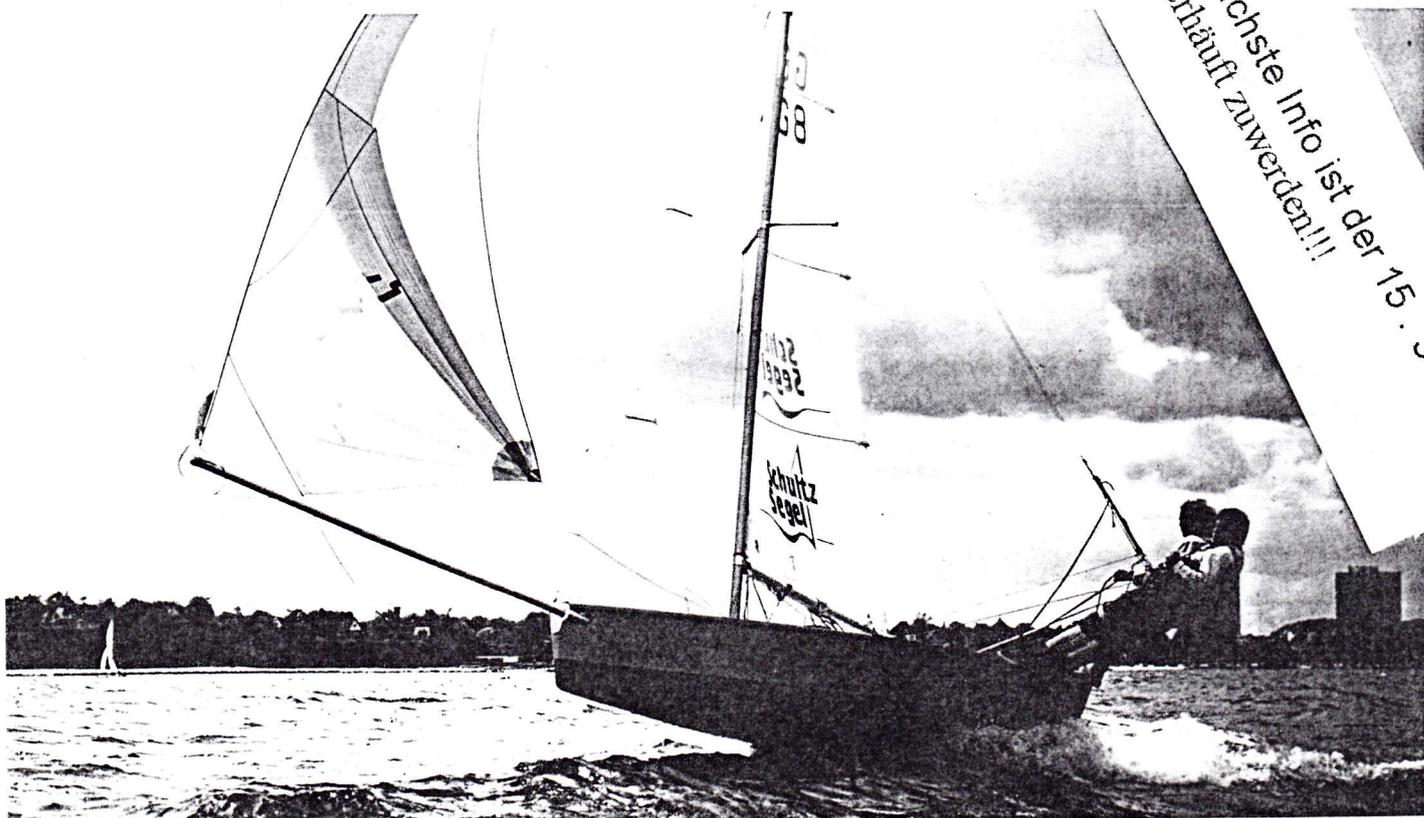
Segelvermessung pro Segel: 20 DM
(15 DM für die KV, 5 DM für den Vermesser)
Rumpfvermessung und Segelnummer: 80 DM
(70 DM für die KV, 10 DM für den Vermesser)
Internationale Registrierung: 100 DM
Buyancy Test: 10 DM
Segelnummer (beim Kauf ausländischer Boote): 20 DM
Persönliche Nummer (1- 99, 1000 - ∞): 20 DM
Klassenregeln (Deutsch und Englisch): 10 DM
Buch 40 Jahre 14: 45 DM

Anzeigenpreise für 3 Infos:

viertel Seite: 75 DM
halbe Seite: 150 DM

Stand: 6.12.92

Achtung!!
Redaktionschluss für das nächste Info ist der 15. 3. 93!!
Ich erwarte von Beiträgen überhäuft zu werden!!!



14 Gebrauchtfootliste

Design:	Ausstattung:	Preis:
G - 105 Ovington Hovlett 1b Vollausstattung Baujahr 91	Mast Superspars M6 guter Zustand Persenninge Alverbank Segel	22.500 DM Werner Gieser 06221/475080
G - 110 Ovington Hovlett 1b Vollausstattung Baujahr 91	2 Masten Trailer und Slipwagen guter Zustand Persenning Moritz Segel: 1Groß, 2 Focks, 2 Spi	22.500 DM Peter Rooks 0451/864478
G - 115 JJ 1 built 6/91 by C.Hammer & J. Weishaupt	Carbon/Kevlar/Epoxy Kontruktion Rigg 5/92 neu Bloodaxe Carbon Schwert & Ruder Schultz Segel von 5/92 Slipwagen, Persenning	15.000 DM Carsten Hammer 0431/ 333151 Jens Weishaupt 0421/6441540
D - 1 Ovington Benedict 4 Baujahr 1989	Superspars Mast Carbon Pole und Baum 3 Satz Segel	14.500 DM Sören Clausen 0045 74424311(p) 0045 74429911(d) Fleming Clausen 0045 74424311 (Dänemark !)
D - 6 Börresen Bau Baujahr 92	Goldspar Mast Slipwagen Clown Segel Persenning	21.000 DM Rod Simpson 04351/ 85374 (p) 04351/ 87237 (d)

Stand: 5.12.92