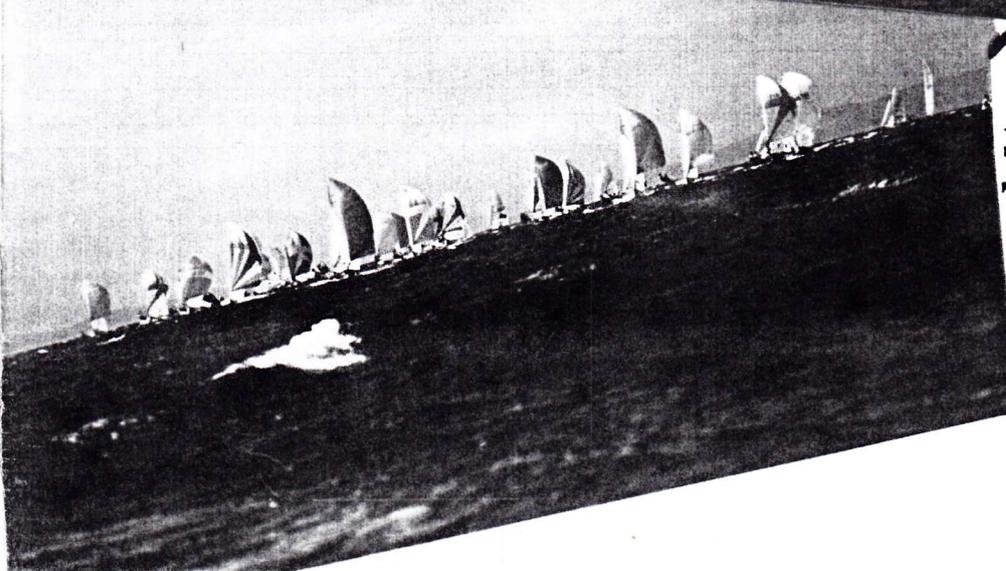
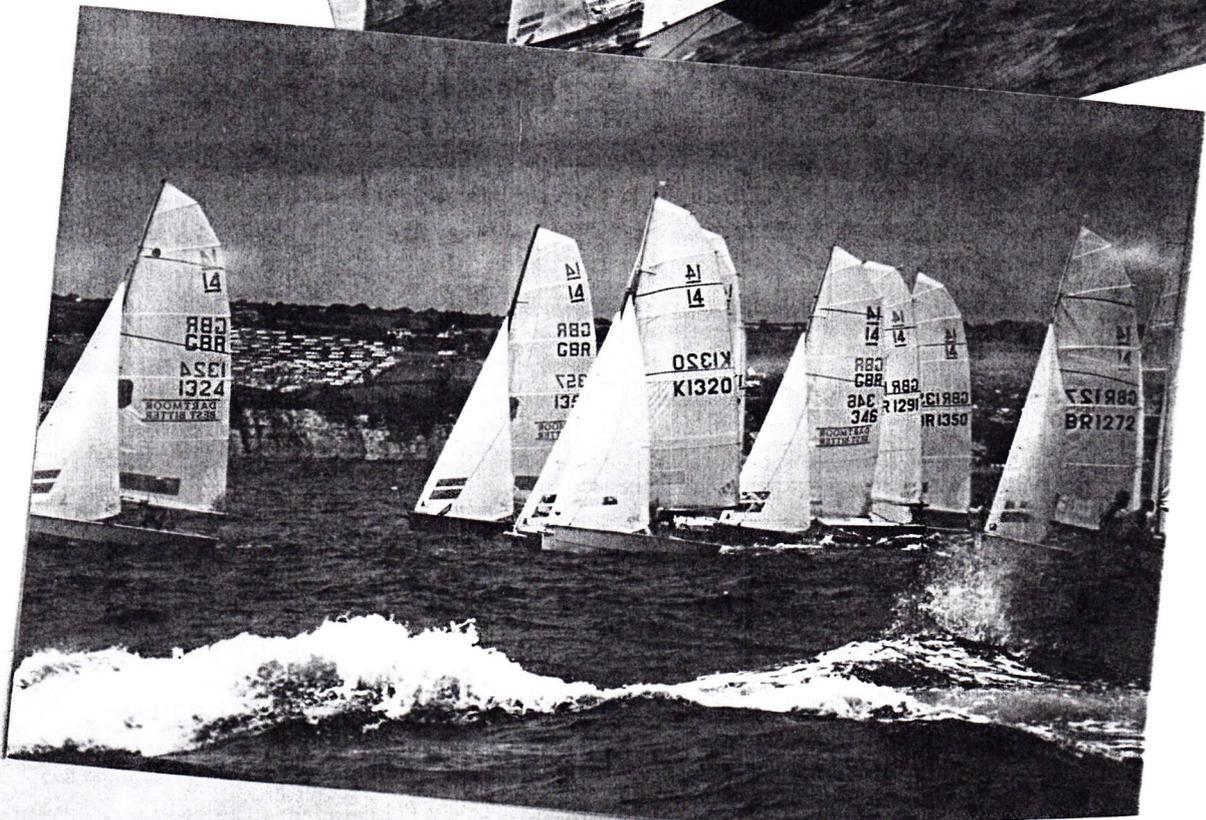
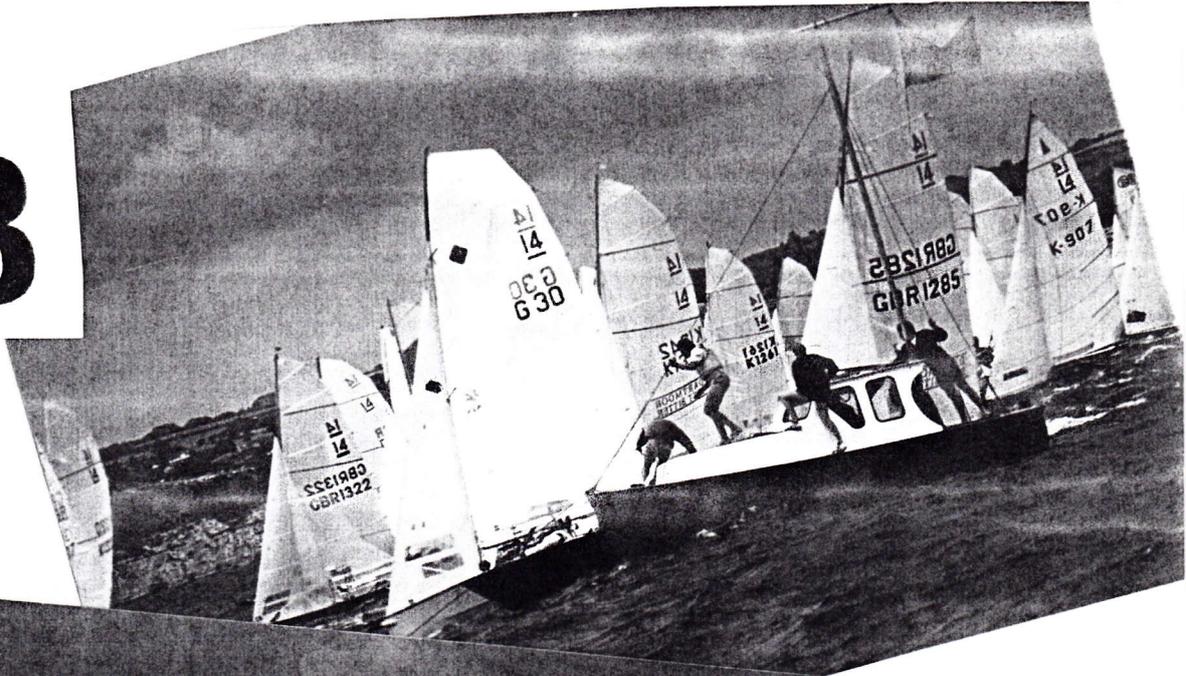


International 14

3/93



14
The
Ultimate
Experience

Führungskader der Deutschen Fourteen Foot Dinghy Klassenvereinigung

1. Vorsitzender, Pressearbeit (Printmedien):

Ralf Meier

Lüdemannstr. 44

24114 Kiel

Tel. und Fax: 0431/676719 (Vorsicht Anrufbeantworter !)

Technischer Sekretär, Kontaktadresse, Regattakalender, Auslandskontakte:

Jens Weishaupt

Bauernweide 29

28239 Bremen

0421/6441540

Kassenwart, T-shirt Verkauf:

Dorothee Mannebeck

Hasselkamp 113

24119 Kronshagen

0431/588474

Kassenprüfer:

Urs Wihlfahrt

Seestr. 5

24159 Kiel

Christian Henjes

Dorotheenstr. 133

22299 Hamburg

Flottenobmann Süddeutschland:

Werner Gieser

Werderstr. 68

69120 Heidelberg

06221/475080

Flotte Chiemsee:

Martin Blum

Lilienstr. 51

85591 Vaterstetten

Vermesser, Infowart:

Carsten Hammer

Hanssenstr. 1a

24106 Kiel

0431/333151

Vermesser :

Bernd Zeiger

Schauenburger Str. 37

24105 Kiel

0431/562676

Pressewart (Elektronische Medien):

Olliver Voß

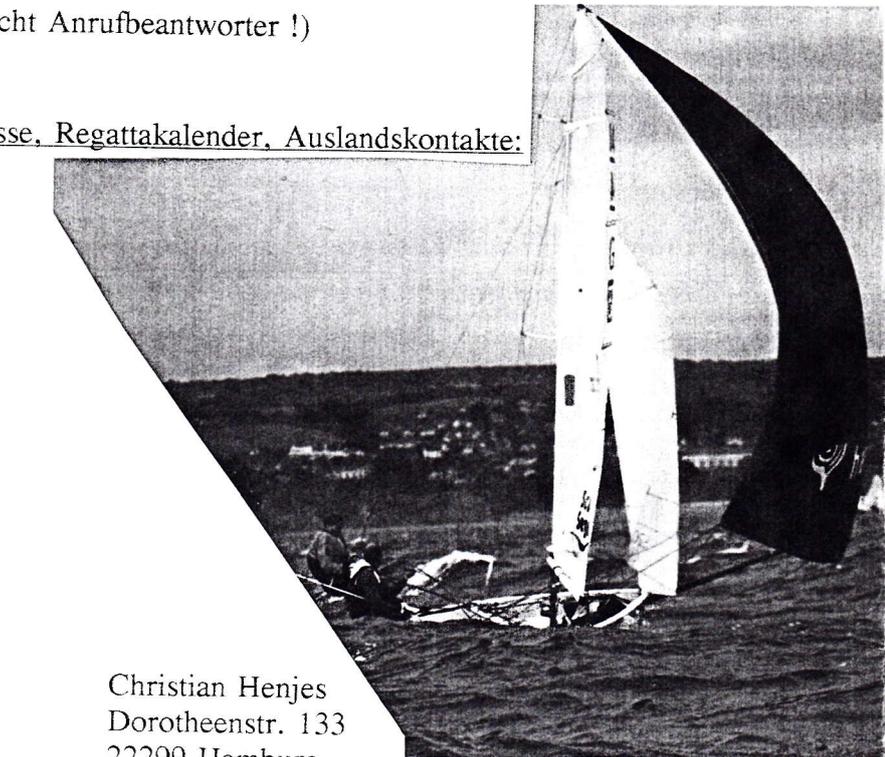
Papenkamp 21

24114 Kiel

0431/673148

Anzeigenpreise:

25 DM 1/4 Seite, 50 DM 1/2 Seite



Die Saison 1993 ist gelaufen, im Moment steht die Planung für die Hanseboot Messe an. Ich möchte noch kurz einmal die letzten events von meiner Seite aus Revue passieren lassen:

Euro Beere: Eine rundherum gelungene Veranstaltung im verschlafenen Fischerdorf Beere. Leider war der einzige Glanzpunkt die Größe von 6 Booten des deutschen Teams. Segelmäßig wurden bei den leichten bis mittleren Winden deutliche Speedprobleme aufgezeigt, bei den Starkwindrennen traten dann Materialprobleme auf. So blieb der 29. Platz für Bernd und Haui das beste Endergebnis für Deutschland, wenn man von unserem 7. Platz beim POW Rennen selber absieht. Sehr schade, da es wichtig gewesen wäre, den Tommies im eigenen Land einen Dämpfer zu versetzen, denn das owner's meeting und die Betitelung der Regatta zeigten deutlich, wo die Prioritäten liegen: POW Week (groß) and European Championship (klein). Für Deutschland konnten wir aber die nächste Euro an Land ziehen: Europameisterschaft 1994 während der Travemünder Woche vom 23.- 31.7. . Stichwort Travemünde, zum Meldeschluß lagen insgesamt 13 Meldungen vor (kein einziger Engländer), leider hat der Veranstalter von sich aus abgesagt, ohne mit uns Rücksprache zu halten. In England kamen natürlich noch einige Leute an und wollten auch nach Travemünde kommen - too late. In England wurde an uns die Frage herangetragen, ob wir nicht die WM 1995 veranstalten wollen. Nach einer Teambesprechung mußten wir jedoch dort sagen, daß wir nicht in der Lage wären personell eine WM in Deutschland zu organisieren. Diese Absage ließ insbesondere das Transit Team auf der Rückreise nicht ruhen. Zuhause angekommen taten wir uns zusammen und stampften ein Konzept aus dem Boden. Mit dem WSCW als Veranstalter und dem Ferienzentrums Damp als Ort und Sponsor waren mit unserem Vorschlag vor der WM in Kanada so weit, daß wir die Veranstaltung schon tageweise durchgeplant hatten.

Team WM Toronto: die Team WM war eine absolute gelungene Veranstaltung, die unser Vizeweltmeistertitel dann noch krönte. Man sollte öfter Team Segeln, es schult unheimlich und macht eine Menge Spaß.

Individual WM Kingston: bei dieser Veranstaltung hatten wir ungefähr alles Pech, was man auf einer Regatta erleben kann. Auf dem Wasser war diese WM von allen WMs, die ich bis jetzt gesegelt hatte, die mit Abstand am schlechtesten durchgeführt. Nur an einem einzigen Tag gelang es, pünktlich zu starten, natürlich als wir zu spät waren. Mit 3 Ausfällen von 7 Wettfahrten belegten wir im Endeffekt nur Platz 25. Das World Meeting war im Nachhinein gesehen auch ein Flop, im Grunde haben sich alle Nationen von den Engländern über den Tisch ziehen lassen. Der Ort der WM 1995 wurde nur nach Europa verlegt, hier lagen eine Bewerbung von Kopenhagen und eine Bewerbung von uns vor. Charles hielt eine flammende Rede, daß falls die WM nicht an einer 'sexy' oder 'exotic' location stattfinden würde, die Klasse in England an Attraktivität und Mitgliedern verlieren würde. In einer Abstimmung wurde sein Anliegen, die WM in einem Land ohne Fourteen Flotte abgewiesen. Alles weitere entnehmt bitte dem anliegenden minutes des world meeting.

Zur Zeit passiert im Thema WM 1995 täglich etwas Neues, so daß im nächsten Gossip mit Sicherheit die endgültigen Fakten präsentiert werden können.

Yacht Test: Zum Yacht Test in Kiel herrschten optimale Foto Bedingungen vor, ca 4-5 später 6 Windstärken aus Ost und Sonne. Yacht Testfahrer Carsten Kemmling war im Endeffekt bei diesen Bedingungen überfordert, ich hoffe nur, daß er dies nicht dem Boot anlastet, da Burki und ich ihm gezeigt haben, daß das Boot bei diesen Bedingungen durchaus noch fahrbar ist. Der Test wird im Heft 23 veröffentlicht.

Förderegatta: Unglückliche Voraussetzungen brachte die Förderegatta, so daß die Fourteens die Folkeboote etwas aufmischten. Rolf plötzlich mit dem Banana Boat ohne angezogenen Handbremse, bei der improvisierten Preisverteilung mit Hammer-Nachkalkulation der Ergebnisse konnte er seinen verdienten Preis in Empfang nehmen.

Deutsche Meisterschaft: die mit 9 Booten schwach besetzte Veranstaltung am Wittensee wurde hart umkämpft von Carsten und Jens gewonnen. Shooting Stars des Jahres ist mit Sicherheit das Schultz Nachwuchs Team Würfel und Roland, denen noch etwas die Routine und die das Ziel noch nicht finden können, wenn sie mal vorne weg fahren, sie wurden Vizemeister, mit ihnen wird nächstes Jahr mit Sicherheit zu rechnen sein.

Chris Benedict Memorial Trophy: dieses Yardstick Rennen zum Gedenken an den kürzlich verstorbenen Chris Benedict segelte ich noch kurz in England mit, als ich mein Boot wieder herholte. Mit von der Partie war der kurzfristig schanghaite Roland, der die verpassten Fähren, das Schieben des Autos mit Hänger von der Fähre, die Schlamm Schlacht am Grafham Water und die vermehrte Startkreuz klaglos mitmachte. Interessant war dieses Pursuit Race mit 110 Booten auf alle Fälle, alle Klassen bekommen Startzeiten entsprechend ihrem Yardstickwert, nach 2 Stunden wird das Rennen beendet und die Plazierung ist gleichzeitig Endplazierung. Wir wurden jedenfalls 50. insgesamt, im Feld der 20 Fourteens ca. 10. und nur von 2 Laser 5000 und dem 18-Footer überholt. Hier war für uns das Abschneiden gegen die 7 Laser 5000 interessant. Trotz der optimalen Bedingungen für den Laser 5000 (flaches Wasser, Anderthalbsteher für uns) konnten die Laser, nachdem sie uns eingeholt hatten nicht mehr viel Boden gut machen, auf der Diagonalen war wir sogar schneller ! Ein mit Blei ausgestatteter Laser 5000 muß auf jedem Fall sehr sauber gesegelt werden, um auf dem Dreieck gegen den Fourteen bestehen zu können.

Hanseboot 93: Wir stehen erstmalig mit einem eigenen KV Stand und 3 Booten auf der Messe - Halle 12 Stand 12011.

Sonst noch: Beispielhafte Nachwuchswerbung wurde in der Vergangenheit von Werner Gieser betrieben. Sohn Christian wird den Fourteen die nächste Zeit wohl noch als Laufstall benutzen können, aber langfristig gesehen

Fachleute behaupten, daß der Kleine die Flunsch auf dem Foto zieht, weil Werner zum Fototermin nicht die neuen schönen weißen Schultz Segel hochgezogen hat !

Von dieser Stelle auf jeden Fall beste Glückwünsche zur Hochzeit und zum Stammhalter !

Rallameia



FLAUTE

war zwar nicht jede Regatta, dafür war aber die Saison für die Klassenvereinigung völlig daneben. Einfach zu wenig um eine aufsteigende Tendenz zu verzeichnen. Ausgefallene und doppelte Regatten, Abstimmungsprobleme, Tragödien und 'ne ganze Menge andere Scheiße machten nicht immer Spaß.

Um gleich zum Thema zu kommen, möchte ich dringend raten auch diesen Beitrag in diesem Heft gründlich zu lesen. Die Redaktion hat sich (zu Recht) beschwert und droht nun mit leeren Seiten, was sicherlich den Vorteil hat, daß wir auch keinen Namen für die Zeitung mehr finden müssen.

Hiermit möchte ich mich auch bei den Herren bedanken, die schon lange Mitglied unseres Vereins sind, die man aber leider noch nie begrüßen konnte. Durch ihre konspirative Mitarbeit im Bereich der Beitragszahlungen sind sie ein nicht unwichtiger Faktor wenn es um die Anerkennung der Klasse geht. Vielleicht ist ja auch mal mehr drin, wie z.B. für einen vergleichsweise lächerlichen Betrag ein tolles Wochenende genießen mit viel Spaß auf dem Wasser und an Land wie beim Super Cup letztes Wochenende in Vejle.

Wenn diese Saison doch nur einige Regatten dieser Art gehabt hätte, dann wären uns vermutlich überhaupt keine streitlüsternden Gedanken im Bereich der Vorstandsebene gekommen. Im Moment geht leider sehr wenig zusammen. Mit Lahmarschigkeit und sturer Arroganz haben wir vom Wasser abgehoben und sehen nun wie wir mit nach unten geneigten Rüssel uns auf eine ziemlich fiese Welle zubewegen.

Kleiner TIP:

Das Boot leicht anstellen lassen (d.h. Top n. Lee) und den BIG-HEAD-SCHULTZ-SPI im Vorliek halb einrollen lassen. Eine TURNER-Doggi-Style-Position einnehmen, wobei der Vorschoter aufsitzen darf und den Fotografen in Zeichen gibt.

Übrigens haben wir leider noch immer keine Fotos, die sich für ein gutes Plakat eignen. Bilder bei denen es nicht richtig "spritzt" sind langweilig ! Also ladet doch meinetwegen eure Großmutter an einem sonnigen Tag zu einer Bootstour bei mögl. 6+Bft. ein. Nur durch überragende Bilder können wir auch außergewöhnlich für uns werben.

Wenn das Boot wieder auftaucht , die Positionen einnehmen und während sich das bis zum Lümmel im Wasser steckende Boot langsam und brodelnd auftaucht den Geschmack vergessen, indem man an das Bier nach dem Segeln denkt. Segel dichtholen und auf gar keinen Fall über andere Lachen die links und rechts den Parcours säumen. Lachen über Ungeschicklichkeiten anderer, führt meistens dazu, daß man selber den schweren (besonders in einer Regatta) Weg aufs Schwert antreten muß.

Etwas vom Thema abgekommen, aber immer noch nachvollziehbar ist eine auch bei mir aufkommende Lustlosigkeit, mit der man sich nicht zufriedengeben sollte.

Es gibt jetzt auch welche die das ganze als etwas zu hochgespielt betrachten Glücklicherweise sind einige unser Mitglieder auch sportlich endlich in Schwung gekommen. Die sich nicht ausschließlich mehr auf die Bootsbeherrschung konzentrieren müssen sondern auch Zeit für schlaues Segeln haben werden sicherlich im kommenden Jahr einige Erfolge feiern dürfen. Also, die Klasse ist noch nicht vollständig im Arsch aber noch so ein beschißenes Jahr dürfen wir uns nicht erlauben. Wenn wir Spaß an der Sache genießen können, dann kommen auch die erhofft neuen Mannschaften dazu.

Vielleicht ja auch mal Segel-Legenden aus anderen Klassen. Erfreulich, wie z.B. Alex Hagen der mutig seine seglerische Klasse auch als Vorschoter von Tom auf der "Ersatz"- Meisterschaft am Wittensee bewies. Auch wenn (etwas übertrieben) 8 von 10 Fingern auf waren, ein Auge Matschblau ist und das Knie fast platzte. Hoffentlich währte der Spaß am 14 auch noch als seine Frau ihn Montag zum Arzt fuhr.

Wenn es möglich wäre solche Segler öfter für unseren Regatten und Super Cups zu gewinnen, würde das einen wahren Boom für die Klasse auslösen. Für den nächsten Supercup in Kiel sollten wir vielleicht noch mal an Spitzensegler aus anderen Klassen herantreten. Also vielleicht ähnlich einem "Pommy"- Super Cup mit geladenen Gästen. Für uns findet wie jedes Jahr eine Ausscheidung statt. Die Boote müßten wir den Gästen zur Verfügung stellen. Diese Veranstaltung dann noch mit auf ein Wochenende der Kieler Woche zu legen, könnten die Ziele der neuen Saison sein. Highlight wir aber sicherlich die Euro, aber dafür müssen wir noch einiges tun.

Im Januar sehen wir uns dann auf der Jahreshauptversammlung wo min. 1 neues Vorstandsmitglied gewählt wird und Aufgabenverteilung für Travemünde bereits erledigt sein muß. Also bis dann

PS.

Jens

Übrigens den Nosedive hatten wir mit unserem alten Boot, von denen leider viele unwissend behaupten es käme seinem Namen nach.

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

DM am Wittensee

Als erstes mal wieder kräftiges Gemecker, aber ich kann nun mal in Moment nicht anders, weil mir so einiges an der 14 Szene gewaltig stinkt!!!!

Zuerst einmal wäre zu bemängeln das dieser Bericht nicht, wie üblich vom dritten des ersten Laufes geschrieben wurde! Es ist scheinbar üblich immer erst etliche extra Einladungen abzuwarten und zu hoffen, daß das schon jemand anders erledigt. Ohne kräftiges Arschtreten würde dieses Info ca. 10-15 weiße Seiten haben. Bei dem derzeitigen Interesse frage ich mich, ob es nicht sinnvoller ist das Info einzustellen und von dem gesparten Geld für Manni ein Luxus Korsett, für Würfel ein Fernglas, für Dorothee 'ne Tüte Power, für Jens W. neue Handschuhe, für Moister John einen Gutschein über 3 Boottransporte zu Regatten, und für mich einen Flug in die Karibik zu kaufen? Da hätten wir alle mehr von (vorallem ich)!!

Als zweites ist es jawohl ein Witz eine Regatta mit 8 deutschen und einem Gast aus DEN als Deutsche Meisterschaft mit starker Konkurrenz zu bezeichnen. (Das wäre vor 3 Jahre noch als Joke aufgefaßt worden; inzwischen wird aber etwas mehr erwartet!!)

Als drittes finde ich 60.- für 'ne Wochenendregatta ganzschön heftig (auch wenn man die Mark für den, entschuldigt bitte Uschel, Stammer, usw, Fraß am Abend abzieht). Da braucht man sich eigentlich nicht wundern wenn die Teilnehmer wegbleiben oder maun!

Als viertes hätten wir mal eine Regatta mit super Wetter verdient!!!!!!!

So nun aber zur Regatta; Start sollte (glaube ich) am Sonnabend um 11 Uhr sein. Nach Holgi's Party an Freitag fiel es jedoch einigen Schotenmaaten schwer rechtzeitig zu erscheinen. Also beschlossen Tom und ich ; der genau wie ich auf seine Starvorschoter wartete, dem Personal noch bis 10.30. Zeit zugeben und ansonsten mit wechselnden Aufgaben den Wettkampf zusammen zubestreiten. Um 10.29 konnten wir dann doch zwei Yachten klar machen und erreichten gerade noch pünktlich den Start, wo Raller schon mit den Flaggen und der Knarre hantierte.

Zur Wettfahrt selbst ist aus meiner Sicht nur zu sagen das wir selten so beschissen gesegelt haben und trotzdem als erste die Ziellinie kreuzen durften.

Zum zweiten Rennen hatte leider, ja man muß wohl sagen wie so oft, ein Großteil der Flotte Probleme mit dem rechtzeitigen erscheinen an der Startlinie. In den anderen Klassen tauchte die Frage auf, warum wir denn das sowieso schon kleine Feld auch noch in 3 Gruppen teilen müssen???? Das macht nicht den besten Eindruck!!!!

Na ja! Abends gab's das obligatorische Squashtunier mit dem bereits erwähnten leckeren Kartoffelsalat.

Nächsten Morgen dann wieder früh raus, diesmal waren auch alle rechtzeitig da, und das auch noch bei Nieselregen. Dafür schien diesmal der Wind etwas besser (sprich mehr) zu sein.

Tom und Alex zeigten wie man schnell fährt, mußten jedoch einsehen, daß die Taktik der wenigen Manöver nicht immer das Optimum ist, und mußten die Wurst an die Dänen abgeben, die diese natürlich sofort, wie in Dänemark üblich, rot einfärbten.

Die letzte Wettfahrt war dann eigentlich eine Wiederholung der dritten mit dem einzigen Unterschied, das bei uns an Bord wesentlich mehr gelacht wurde.

Das positive dieser Veranstaltung war wohl die Erkenntnis; daß sich eifriges üben lohnt; denn die eigentlichen Winner waren Thomas und Michael aus Vejle die am Sonnabend wegen Materialproblemen nicht starten konnte, am Sonntag dann aber beide Rennen überlegen gewannen, und auch Würfel und sein Fietz überzeugte und wurden mit dem Vizetitel belohnt, und das wir am Wittensee immer willkommen sind und der Verein zu jeder "Schandtat" bereit ist. (Denn eigentlich sollte die DM ja in Travemünde sein) Wieterso Männer!!

Bei der Preisverteilung (die ich leider verpennt habe) wurde dann Deutschland's erster Wanderpreis, für den es sich echt lohnt zu üben, vergeben. Vielleicht hat ja noch jemand so'n geile Idee wie Rod, und kann an einem der langen Winterabende so'n Preis basteln, kaufen, klau'n oder sonstwie organisieren und bei seiner Lieblings Regatta aussegnen lassen.

14 - Touren - Abteilung **Whompern in der Südsee**

Dietman wollte quer rüber und kenterte schon im Hafen. Rolf und Robert kamen zwar raus, aber gleich ohne Groß wieder zurück. Meterhohe Wellen und 5 Beaufort aus NO zwangen uns dann zur Weicheiterrute entlang der Küste.

Als puren jugentlichen Leichtsinn bewerteten die Segellehrer den Versuch von Team 1, den Wohmper zu ziehen, mehrmaliges Stülpen folgte prompt und so konnten Dietman und der Frickler bis Schleimünde einen eindeutigen Etappensieg herausfahren. Rolfomat warf daraufhin seine Sonnenbrille über Bord, Martin kenterte mit seiner Uhr, so hatten beide Boote ein gleiches Geschwindigkeitspotential gefunden und nach insgesamt 3h 11min war die Skyline von Hörup Hav steuerbord querab. (Zeiger, häng dich rein!)

Abends war allein Oppi unglücklich, nur 12 Halbe im Gepäck entsprachen so gar nicht seinen Tourengewohnheiten. Darauf hin wurde abends am Feuer eifrig diskutiert, ob in den Touren - Klassenbestimmungen das Campingmindestgewicht von 10 auf 12 kg heraufgesetzt werden sollte. Hochmotiviert startete am nächsten Morgen Team 1 mit veränderter Gewichtsverteilung und führte bei Leichtwind klar bis zum Sail - In in Sønderburg. Die Mölders (built by Hammer) konnte ihr Gleitpotential hier nicht voll ausschöpfen (Dietman träumt von 1 Verdränger).

Noch wußten wir nicht, daß der Brückenwärterfred ein Morder ist..... Er hatte sich Team 1 ausgeguckt. Er wartete bis diese dicht genug herankamen und preßte dann gefühlvoll die tonnenschwere Klappbrücke auf deren heißgeliebten Mast. Eine Blitzkenterung rettete Mann und Boot. Zur Erhohlung zeigte uns dann der Frickler seine Trainingsplätze im Alsensund, die ihm zum Deutschen Angelmoistertitel verhafen. Kurze Distanzen lassen sich übrigens auch gut ohne Groß abwhompern. anlanden wird so zu einem Kinderspiel. Vorsicht!: Immer vor 18.00 Uhr am letzten Campingplatz rechts raus und Picken für Abends holen!

Stundenlanges Wohmpern der nächsten Tage ließ die Steuerleute abschlaffen und die Arme der Vorschoter anschwellen. Wir erlebten die Natur der dänischen Südsee wie einen Traum , allein der Frickler hatte außer der blauen Spivorderkante nichts gesehen. In Arosund mußten wir leider feststellen, daß in 505 - Kreisen bis heute der Tourenforteen nicht überzeugen konnte. Traurig zogen wir uns zum Übernachten in eine Ruderhütte zurück und überlegten bis tief in die Nacht , wie der T-14 an Ansehen gewinnen könnte, hatte doch selbst die Hafenmeisterin uns als gleichwertig (Havnepenge) angesehen . Am letzten Morgen mit 5 -6 aus W warnten uns die Kuttersegler noch vor der Kenterbucht

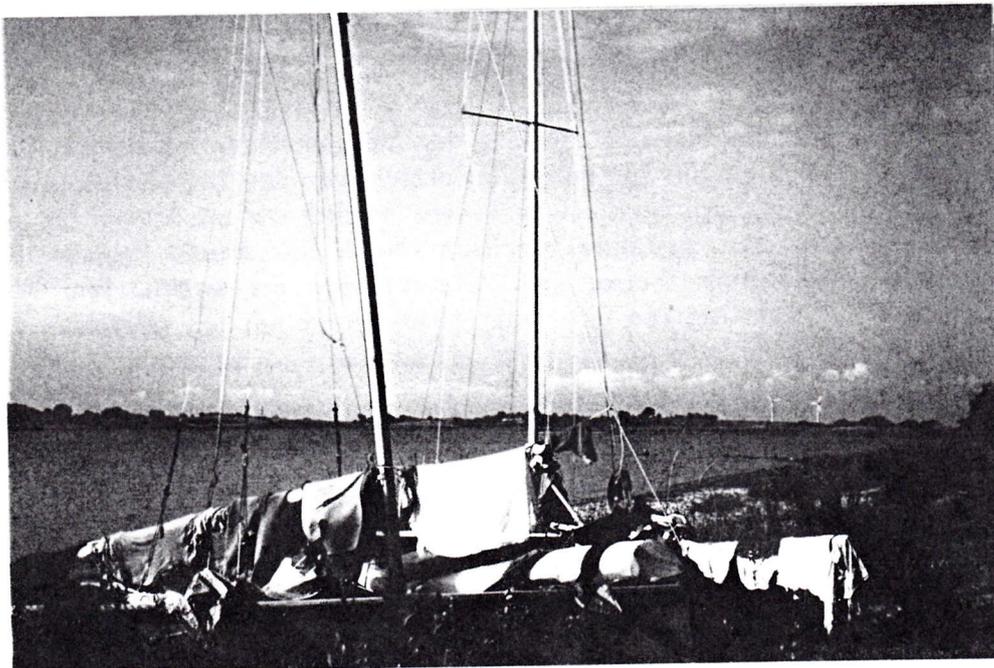
bei Kenterbury und verkrochen sich unter ihrer Plane. Doch sie lag nunmal auf unserer Route. (Später wurden mehrfach zwei deutsche Schwerter gesichtet). Weiterhin glühten wir in einem durch bis Kongebroo Roclub. (G 17 ist unten immer noch rot)
Jetzt lag uns das offene Kattegat zu Füßen und Rolf träumt bis Heute von einem gediegenen Doppelständer nach Anholt.



Das Team!
Der Frickler, Dieter
Rolf und Robert

Tourenvorschläge Herbst '93 :

Tourentraining mit R & R : Warm up (Kiel - Leuchtturm - Kiel)
Fördecrossing Kiel - Heidkate - Kiel, sponsored by D. Leptien
(Fahrtenwart)



Die schönen Seiten
des Tourensegeln's

VEJLE: mal wieder bei den Strubbeldünen...

Am 9./10. Oktober war es soweit: Thomas Ebler hatte zur Regatta eingeladen und da es a) für viele der Saisonabschluß werden sollte und b) Thomas ungefähr zu jeder unserer Regatten erschienen war, machten sich 5 Mannschaften aus Nord- **und** **Süd**deutschland auf den Weg, die Freuden des Segelns in Vejle zu genießen.

Im Einzelnen: Carsten und Jens, Martin und Dorothee (als Berichtschreibergarantie?), Jens Rüter mit Rolf Beier (als selbsternannter Schnorrer, da vorübergehend ohne Boot), Bernd Zeiger und Gieser-Werner jeweils mit Gast-Vorschotern aus der 470er-Klasse und Rod Simpson mit Gast-Steuermann Fleming Clausen (DK). Cuby und Urs hatten gemeldet und waren am Vorabend auch noch wild entschlossen (jedenfalls hat Urs noch versucht, telefonisch Trapez, Schuhe etc. zusammenzuleihen) sind aber aus noch nicht bekannten Gründen auf der Strecke geblieben. Ralf trieb sich derweil mit Roland in England herum, um die WM-Boote (seins und Flemings) wieder abzuholen. Die Dänen konnten am Samstag mit 4 und Sonntag sogar mit 5 Booten gegenhalten.

Bei der Ankunft erwartete uns trübes Wetter und sonst zauberhafter Ausblick auf ein Schwarzwald-Panorama am gegenüberliegenden Ufer vor dem spiegelglatten Vejle-Fjord. Also konnten wir ganz gemütlich aufbauen und mit den Dänen bei köstlichem Smørrebrød Klönschnack halten. Wider Erwarten kam der Wind dann doch noch und es konnte eine sehr nette Distanzregatta (eine große Runde à 7 Seemeilen) ausgesegelt werden. Vor dem Gewinn dieser Wettfahrt wurde gewarnt: Das Lokal Speakers Corner in Vejle hatte Preise gestiftet: 2 Gutscheine à 500 Dkr. für den Ersten und 2 x 300 Dkr. für den Zweitplatzierten; einzulösen nur am Samstagabend!!!

Nach dieser Warnung zogen wir es (zugegebenermaßen notgedrungen) vor, lieber etwas langsamer zu Segeln. Ein ordentlicher Packen Kraut am Schwert gibt übrigens ein tolles Gefühl raumschots - es brummt wie ein Motor und der Bug will auch gar nicht aus dem Wasser... leider klemmte das Schwert und auf ein Krautabkenterungsmanöver hatten wir keine Lust. Währenddessen zogen die ersten auf Nimmerwiedersehen davon. Beim Antritt der Zielkreuz legten wir dann aber eine kurze Rückwärtssegelphase ein - das wirkte. Nach einer netten Aufholjagd (von Platz 9) mußten wir uns auf der Ziellinie nur ganz knapp dem 5. geschlagen geben.

Der Bierdurst war bei den Dänen wohl größer als bei den Deutschen - es siegten Michael und Thomas vor Fleming und Rod. Als "Unterlage" gab es nach dem Rennen im Clubhaus ein warmes Essen und zum "Warmwerden" Bier für 5 Dkr./0,4 l. Bis 22.00 Uhr wurde trainiert und dann wurde es ernst... es war ein prima Abend in der City, wobei die Rückkehr zum Clubhaus von der Mehrheit erst gegen 4.30 vorgenommen wurde. Mit dem Eintreffen der Nachhut um 8.00 waren wir dann wieder vollzählig.

Das Frühstück hielt, was der bisherige Ablauf der Veranstaltung versprach, und ein gar schauerliches Wetter hielt uns bis zum allerletzten Moment bei Kaffee und Brötchen. Zum Glück wurde es dann auch etwas besser, so daß wir am Vormittag noch 3 schöne Supercup-Wettfahrten zustande brachten. Nach der Pause folgten noch 2 Wettfahrten bei wechselhaftem Wetter (von Eimergüssen bis strahlendem Sonnenschein). Nach der Siegerehrung (es gab Knarrblöcke und ähnlich nützliche Dinge) machten wir uns mit Zwischenstop an einer Pølserbude auf den Heimweg...

Fazit: Eine Super-Regatta mit perfekter Organisation und großem Spaß-Faktor

UND DIE MORAL VON DER GESCHICHT':

WER DA IM NÄCHSTEN JAHR NICHT HINFÄHRT IST SELBER SCHULD!!!

Martin & Dorothee (G-19)

Die "echte" Jubiläumsregatta am Wittensee

Nach 7 Wochen krüppelbedingtem Totalausfall checkte ich erstmals den Regattakalender durch und mußte mit Entsetzen feststellen, tatsächlich an einem Wochenende auf zwei Hochzeiten tanzen zu müssen. Nach einigen klärenden Telefonaten kam heraus: Wir lassen Glücksburg aufgrund mangelnder Beteiligung im Stich; also Wittensee.

Deshalb vorwech'': Verleihung des Sauermanni-Ordens an den Vorstand der KV!

Jedoch fanden am Sonnabend 8. 14', n' paar Flopcats und diverse andere einen zunächst verregneten, später tosenden Wittensee vor. Anlässlich des 25-jährigen Bestehens des WSCW's wurde ein gerade fertiggestellter Sanitärerweiterungsanbau des Vereinshauses vom 1. Vorsteher und unserem Wettkampfbeauftragten mit etwas Weihwasser (Champus) feierlich dem Betrieb übergeben. Stammer hatte sich für uns eine aufregende Bahn ausgedacht, sodaß von uns letztlich 5 Boote bei 6-7 Bft. den Kampf mit den scheppernden Elementen aufnahmen.

Dann Start - Kreuz - Luvtonne, Meister Zeiger hebt sich aus und kurz nach dem 2. Faß das Ruder seiner Jacht. Am 3. stellten sich dann leichte Ertrinkungserscheinungen bei Mirko, meinem leidgeprüften Schotten, ein. Der arme Kerl bleierte ständig vom Bug zum Heck und retour, denn es ist sehr ungemütlich bei viel Wind 'nen 14' ohne Spi zu steuern. Schliesslich schafften wir es nicht ins Ziel zu kommen, lediglich Tom, 4th, Würfel inkl. Crew und die dänischen Double Trouble konnten einlochen.

Gegen Abend fand dann neben der ausgezeichneten, internationalen Bewirtung ein Matchrace auf VB-Jollen statt. Zum Tagesabschluß praktizierten wir den obligatorischen Feucht-Talk um die Nacht im Auto zu überstehen. Am Morgen danach spiegelten sich ausschließlich die Turbulenzen auf dem See wieder, die ein 14' Segler beim Gähnen verursacht; also alles in allem war es ein sehr durchwachses Wochenende mit wie immer lustigem Hintergrund.

14-Manni

INTERNATIONAL FOURTEEN FOOT DINGHIES

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



14

SERVICE PARTNER

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

INTERNATIONAL FOURTEEN FOOT DINGHY

17 CHARTERHOUSE STREET, LONDON EC1N 6RA TEL: 071-404 4444 FAX: 071-430 1507

INTERNATIONAL 14 WORLD ASSOCIATION MINUTES
of meeting held at Kingston, Ontario, Canada
on August 30th, 31st, 1993

Present:	Mr. Jeremy Pudney	W.A. Secretary	
	Mr. David Klipfel	President	USA
	Mr. Louis Phillips	East Coast Governor	USA
	Mr. Rand Arnold	Chief Measurer	USA
	Mr. Ron Boehm	WA Liaison	USA
	Mr. Stewart Martin	President	Canada
	Mr. Peter Hayward	Vice President	Canada
	Mr. Jay Cross		Canada
	Mr. Jamie Kidd		Canada
	Mr. Michael Smits		Canada
	Mr. Jorg Pawlick	Chief Measurer	Canada
	Mr. Charles Stanley	Chairman	UK
	Mr. Bruce Grant	European Liaison	UK
	Mr. Martin Jones	Vice Chairman	UK
	Mr. Fleming Clausen	Chairman	Denmark
	Mr. Christian Clausen		Denmark
	Mr. Ralf Meier	Chairman	Germany
	Mr. Urs Whilfarht		Germany
	Mr. Takashi Furugaki	Captain	Japan
	Mr. Yasutsugu Kawahara	Publicity	Japan
	Mr. Masafumi Fujiwara		Japan

Apologies for absence: Tom Trevelyan, President.

- Minutes of the Last Meeting: Approved with the USA correction that a higher rig trial was not ratified and therefore not held.
- Fleet Reports

USA: Still experiencing phenomenal interest and growth generated by the exposure of the class of the San Francisco World Championships. The US West Coast fleet is very strong with 15+ boats turning out for local regattas. Seattle is strong and we are working on a growing fleet in Southern California. The East Coast is holding steady and sailing often with the Canadians. Paul Bieker of Seattle has a very successful building programme in the Bleker 1 with 14 completed boats. 26 boats attended the Nationals in San Francisco.

Canada: There has been a programme with the Cross IIIA however it is not being built anymore. The Mazza III building programme is producing about three boats a year and Jorg Pawlick has a new design and has completed three boats so far. Many youngsters have expressed keen interest in the boats and the fleet is considering how to make the programme

accessible to them. 27 boats attended the Canadian Championships. There is interest from the West in Vancouver (due to location best to get together with US Seattle fleet) and from Halifax in the East.

Germany: Presently have 30 boats with 20-25 actively sailing. Kiel is the center of activity with 12 boats. Other classes sailing in the area are 505's, FD's and 470's. Want to gain 14 strength through publicity and having the European Championships next year. Boats are home built or secondhand as they do not have a builder as yet. Growth has been good over the last four years and interest is keen. Up until the introduction of the 14 there has not been a two trapeze dinghy in Germany.

Denmark: The fleet is slowly growing. Super Cup races are getting T.V. and newspaper coverage. Because of population size, there is not such a large reservoir of dinghy sailors to attract to the 14, but numbers are increasing. The fleet has 1 builder who will build an all up boat or help you build a boat. The design is similar to the Howlett.

Japan: A very modest increase of four boats. Two Australian boats have joined and are sailing together with the Int. 14's. The fleet has no builders and must import all boats. There is strong competition from the 470, Snipe, and FJ fleets. Each has approximately 100 boat fleets and Yamaha is building 470's.

U.K.: Since Torquay no massive increases but no losses either. 10 new boats this year. Three main builders, Ovington (Howlett), Morrison, and Turner. One other builder, the Reflex 14, however this design not racing yet. This year's POW was the largest with 107 boats sailing. The emphasis of the fleet is on stability. The Laser 5000 is seen as a potential threat and will keep a close eye on them. The fleet is working on attracting top sailors and generating interest by having a classic fleet as a division in POW and by stressing the strong history of the class. These are all adding to the growth of the fleet.

- USA proposals to Constitution
 - Paragraphs 13.1 and 13.4 Unanimously approved.
 - Paragraphs 10.2 Unanimously approved (See appendix A for text).

World Association proposals to Constitution
i: 7.2 and 7.3 Unanimously approved
ii: paragraph 7 Unanimously approved (see appendix B for text)

4. Rule Change Proposals

Higher Rigs:
i: US reports did not hold trials - not ratified by membership.

ii: UK Committee intended to propose to their membership that they have a "limited" trial in 1994. The trial would consist of approximately two boats to be given higher rigs and sails solicited from manufacturers. Boats would race in all meetings on equal footing but would not be eligible for prizes. The purpose would be for performance evaluation and cost. Would only do if gear is donated.

Following this proposal a rather length discussion ensued. Canada brought up that the UK did not want to be bound by paragraph 15.3 of the Constitution regarding trials. The UK suggested that they wanted a low profile. Stability of the fleet was more important and there was a great deal of risk involved in a full tilt trial or apparent move for full amalgamation with the Australians. Canada queried if this was a statement for status quo. Charles Stanley will circulate a note presented at the POW owners meeting on the pro's and con's of attempting total amalgamation with the Australians. The main conclusion seemed to be not to damage existing fleets or to appear to be going "whacko".

Jay Cross suggested that rig trials alone would not be the answer. San Francisco pointed out a lot was needed to be learned and the ball had been dropped. His personal opinion (not national) was that we needed to race together more, with maybe open worlds again. The US pointed out in their experience of racing with the Australian boats it is clear they are faster in heavy air and slower in light air. The US questioned where the Australians stand at this juncture regarding amalgamation. The discussion moved to the item of weight as a major topic. The consensus was that present rule changes and development will be moving toward amalgamation and a truly global fleet but it will take time and the differences with the Australians should not be underestimated.

iii: The World Association officers presented the following suggestions for rule change. The changes would have to be introduced by a National Authority and subsequently ratified by National Associations.

- INCREASE - main plus jib area to 200 sq.ft - Rule 14 (c)
- INCREASE - spinnaker area to 300 sq. ft. - Rule 14 (d)
- DELETE - jib height restriction - Rule 13 (b) (i)

These were suggested with the opportunity for an increase in overall performance at a minimal cost as no structural changes of significance would be required to hulls and spars.

Discussion: S. Martin of Canada felt there would be a minimal change in speed but a rather dramatic change with the cost. R. Arnold of the USA stated it would make the boats on the US West Coast harder to handle in the consistent heavy winds. J. Cross of Canada was opposed as it would be making it more costly by not knowing what to order in today's market of increasing gear prices. B. Grant of the UK felt there would be no value for the small increase in performance. Consensus: National authorities were requested to take straw polls of their membership noting the factor of performance increase versus cost.

The World Association officers also proposed the following more extensive ideas for global trials:

- DELETE J Rule - Rule 13 (c)
- CHANGE - maximising rig height above sheer from 22'6" to 26'. Rule 13.
- Rule 13 (a) (i) and (ii) and 13 B (ii)
- ALLOW - jib tack to be set on a fitting up to 12" ahead of stem.

Consensus: National Authorities to take straw polls of their membership noting the factor of performance increase versus cost. A National Authority would again have to propose for a formal rule change to be initiated.

Other Rule Changes
German Proposals (see appendix c for text)

- Add Rule 9 (a) Weight - overall weight in dry condition to be 250lbs.
- Reduce overall weight in 1998 to 230lbs (to act in tandem with present weight rule reductions in effect). Discussion was held. P. Hayward of Canada suggested that Canadian boats all up weight with sails ranged from 253 lbs (light) to 287 lbs (heavy). R. Boehm US and S. Martin CAN reported trials with Boehm 250 lbs with sails and a 190 lb hull - Martin 296 lbs overall. In principle there was some consensus for the proposal however topics arose regarding the following: Was this a way to control exotics? Would it reduce the top boat or encourage older hulls to go exotic to be competitive? The uncertainty of weight would create more problems as it would allow more parameters. Would gear stickers have to be introduced?

Consensus: National authorities to send feedback regarding any statistics carried out on overall weight measurement along with any membership comments on the concept to R. Meier, with copies to World Secretary. Mr Meier to forward a formal proposal of the German National Authority to the World Council by the beginning of 1994.

- Add the rule 14 (d) to The area of the spinnaker is free. One per race allowed.

The German National Authority presented this as a formal rule change proposal. The World Council will act upon the measure in accordance with the Constitution.

Discussion: The German Authority feels this is necessary to develop spinnakers with a higher girth. Limited discussion concerned: the affect this rule might have on race course design, one spinnaker per race or series, the need for custom chutes for specific venues, if the mast height was not to be increased what benefit would be achieved at this time?

Other rule discussions:

A. R. Meier of Germany asked for clarification of jib furling rule. Would fully battened jib comply with present ruling. Merits of present rule discussed and consensus was it adequately covered all situations. Jib must be capable of being furled or downed.

B. Peter Hayward of Canada brought to the council's attention IYRU 61 covering jib, forestay, etc. He noted that it specifically had been deleted at this regatta and proposed that our class rules be changed to omit this rule as per the IYRU instructions. P. Hayward to draft and submit to the World Council for formal consideration by National Associations.

C. Discussion was held regarding the jib leech, ie straight or concave. Canada was in favour of fanning of the jib to be legal. Report to be circulated.

D. The UK queried the two boat length rule and extended poles. Canada will circulate an official judgement on the subject.

5. European Council Meeting (minutes dated July 23 1991)

Minutes were circulated for information. It was noted that the next European Championships will be held at Travemunde.

6. Sponsorship and Advertising (Category B, etc.)

Canada explained the approach they took to this worlds with raising funds for all their members. The first \$500 of individual sponsorship comes to the event. All main sail advertising was sold by a one man PR blitz of J.Vince. A total of \$11,000. CAN was raised and comprised of goddies, wine, beer and \$8,000-\$9,000 CAN in cash. The effort was undertaken to keep the entry fee to \$250 CAN. They did have individuals obtain more sponsorship however it was not a competition for limited dollars, more a pure event sponsorip programme.

The US felt that this was starting a precedent for minimum standards and the fleet needed to establish standards for all events. For instance the present IYRU rules allows the hosting country, with the approval of their national authority, to decide which category they choose to assign to a regatta. How would this be handled if the event was held in a non 14 country? The US also expressed opposition to competitors being forced to carry a sponsor's logo on their boat or having to pay a penalty to avoid this.

J. Pudney confirmed that the IYRU allows for the hosting country to decide the category of the regatta unless the class rule are changed under the guidelines of the IYRU.

Canada reported having to apply to the Canadian Yachting Association. They did not display advertising stickers during regular season as some yacht clubs do not allow.

C. Stanley of the UK reported that he would be proposing that all UK 1994 racing will be category B. He hopes to have a similar programme to the Canadians where individuals would give back an initial sum for the good of the class. (250 pounds sterling suggested). J Cross of Canada pointed out the limited number of resources for sponsorship and said it might not be so successful in a non Worlds year.

J. Pudney suggested that future organisers of World Championships should have the okay of the World Council governing body. It was pointed out that under the new IYRU rules this is not needed. C. Stanley, UK queried if a hosting country could be forced to hold a regatta as category B. A straw vote regarding future worlds sponsorship was taken with the USA only expressing disfavour.

Consensus: The World Council will draft a proposal that all world events be Category B both for the event and for individuals. It was moved that P. Hayward, CAN would draft the motion and each country would poll their members by official ballot.

7. Worlds 1995

- 1. Japan withdrew its offer for 1995 and requested to host in 1997.
2. UK withdrew its offer for 1995.
3. USA - R. Arnold offered the invitation of Richmond Yacht Club to host 1995 Worlds on San Francisco Bay.
4. DEN - Mr. Clausen offered the invitation of the Royal Danish Yacht Club in Copenhagen for the Worlds in 1995 (possibly July).
5. GER - R. Meier made an extensive proposal for the 1995 Worlds to be held in Dampe. A 40 minute drive from Kiel (possibly in late August to early September).

Discussion: C. Stanley, UK stated the UK might lose numbers if Worlds not at a "sexy" or "exotic" location. Other than San Francisco, venues had not met these qualifications. A strong need for sun and good winds to attract new people, families, and the media. The above European options do not offer these. Support for these fleets will be through the 1994 European Championships at Travemunde. J. Pudney felt it only fair that the next worlds not be on the American continent to even out travelling expenses. C. Stanley suggested more time was needed to research locations, some as far afield as Antigua.

D. Klipfel USA queried where the organising burden would fall should the event be in a non 14 country. Both Germany and Denmark suggested they need the event near their fleets for publicity, exposure, and fleet growth. USA, Canada, and Japan all expressed support for the benefits to hosting fleets and the importance of having the event in a 14 based location. Germany expressed that "exotic" locations would only benefit a few, not all countries and members. C. Stanley further asked the council in principal to support a location even if it was not a 14 base if the UK spent time researching locations.

Resolved: The 1995 World Championships location to be a joint decision of the UK, DEN, and GER. The following parameters would be met: Good racing conditions for both team and individual events, container access, an August date and if possible the ability to get the local people into the class at the location prior to the event. The sub-committee shall have a recommendation to the World Council by the year end.

The UK expressed that the venues should be proposed 4 years in advance or a minimum of 3 years. Japan agreed to firm up plans for 1997 by next year. The USA asked to have the rotation basis firmed up. Canada expressed the time length of 3 weeks too long. All events should be scheduled in a two week period. The possibility of having the teams at the same location as the individuals was discussed to fit time limits and increase exposure for the team event.

Race Management: J.Kidd, CAN expressed need for basic standards and instructions for future Worlds. This would allow people to train and ensure minimum standards of race organisation etc. A discussion on having shorter and more races per day whilst the UK supports a variety of courses. J.Kidd suggested Olympic experience looked great on paper but not so good in practice. Consensus: Each country should spend the next year experimenting with different formats and courses. Results to be submitted to the World Council Secretary by September 30, 1991. Meanwhile J. Kidd will obtain copy of J.24 World instructions.

8. Bermuda 1994

The council received the invitation of the Royal Bermuda Yacht Club to sail in the Princess Elizabeth Cup April 30 to May 6, 1994. There was a good deal of interest from the USA and Canada. The East Coast USA fleet suggested they would like to make it a regatta in conjunction with the North Americans. USA and Canada to follow through.

9. Officers 91-95

Amongst the strains of a rousing 14 cheer Tom Trevelyan was unanimously voted to be President for the upcoming term.

Jeremy Pudney graciously accepted the approval to continue as secretary.

10. World Association Accounts/Fees

J. Pudney stated that the present 3 pounds sterling per boat would not be needed and that 1.50 pounds sterling per annum per boat would be sufficient for the two years 93 & 94. Unanimously approved.

11. Jack Wills Memorial Trophy

It was proposed by J. Pudney and C. Stanley and seconded by D.Klipfel that Chris Benedict be nominated posthumously to receive the award. Unanimously approved.

12. Other Business

Chris Benedict Memorial - it was suggested that one race day during the Worlds be set aside as Chris Benedict Day. The winner to receive a half model trophy. USA East Coast to have made.

For point of information C. Stanley noted the UK would be hosting a 1994 Super Cup event and inviting the first place finisher from each country in this Worlds. It was hoped that the skipper for skipper and crew would be provided by the sponsor. An invitation would also be extended to a NZV Zealand and an Australian boat.

P. Boehm USA suggested the World Council have a clearing house for photos, video, and copy to be available to all fleets. J. Pudney agreed to act as such but would require each country to supply him with their material as it became available.

13. Adjournment

Respectfully submitted Susan Lewis/Klipfel, USA September 10 1993

P.S. Great appreciation and applause was given to Susan Lewis for 'volunteering' to do these Minutes!



Beering it Up!



Roger Lean-Vercoe reports on one of the most famous events in the the dinghy sailing calendar, Prince of Wales Week.

On hearing that a brewery was sponsoring a dinghy event at a place called Beer, a certain amount of leg pulling might be suspected, but not so. The International Fourteen Prince of Wales Cup Week and European championship was held in the picturesque village of Beer, in Devon, and it was sponsored by the local brewer of Dartmoor Ale. Smart move! So it might not be surprising to hear that any Fourteen sailor who was at the event will report that it was the best POW week in living memory!

The class was also smart enough to reserve one of the sunniest weeks of the year, July 3rd to 9th, and while the generally offshore and shifty northerlies provided some pretty brain-draining tactical racing, the class ex-trolley dollies (now promoted to wifely status) had an equally entertaining time on the beach with their weeny Fourteen sailors. (In four years time all International Fourteen starts will be followed

by an Oppie start!).

Ninety Fourteens turned out, including 12 from Europe, plus a further 12 Classics from the distant days before fully battened mains and twin trapezes (who raced for their own prizes), making an impressive total of 102 on the start line. It had been decided well before the event that local-boy-made-good, Jon Turner, should win, and to make sure of this, a shrine decorated with huge photographs was set up in David Boalch's strategically placed Anchor Inn, just up from the beach. Despite Turner and crew Zeb Elliott initially leading the first race, Mike Lennon won with Roger Yeoman in second place, and Turner's third proved conclusively that insufficient quantities of Dartmoor Ale had been sacrificed the previous evening.

The second race was sailed in much sterner stuff - a shifty northerly Force 5-6 riddled with holes - and this turned into a demolition derby with less than half the fleet finishing. With the lead changing several times, Martin Jones was declared best survivor, with Charles Stanley and Andy Fitzgerald in silver and bronze positions, while a fifth from Turner led to much picture dusting and renewed vigour among the devotees in the Anchor that evening.

Their efforts were just enough. Next day, in a light northerly, Ian Walker and Chris Fox led initially, building almost a leg lead as they two-trapezed away onto the run in private wind. (The Fourteens have successfully pioneered a second leg run instead of a reach to keep the fleet compact and remove some of the over-riding importance from the first beat). But the tables were reversed at the end of the second pair of reaches when the fleet closed up and Turner blasted out of the sun like the Red Baron to snatch the race lead, the

gun, and with it the series lead. Takings at the Anchor trebled that night as local patrons talked of Trafalgar, the Armada, Drake, Raleigh and J.T. all in the same breath.

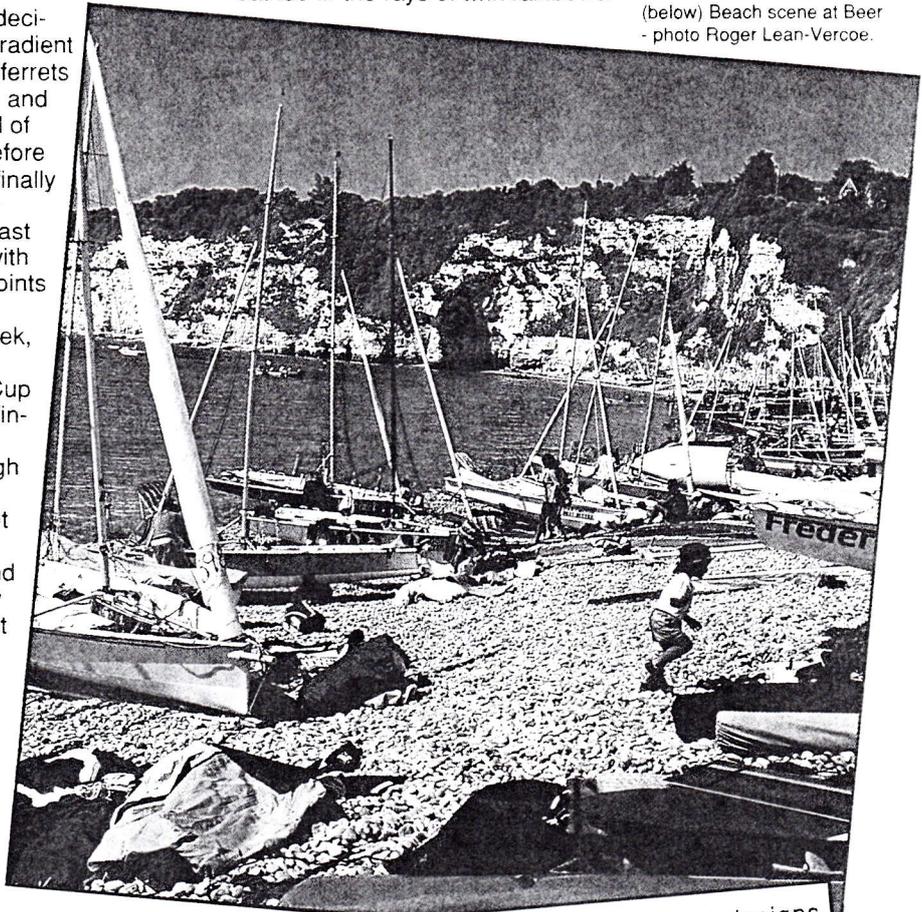
With the POW Cup race not counting for the series and, as it turned out, the last race being cancelled through lack of wind, the fourth race was decisive. It was another difficult day with the gradient wind and the sea breeze 'fighting like two ferrets in a sack', (a Roddy Bridge quote). Bridge and crew Andy Green initially pulled out a lead of 100 yards but were rolled by Fitzgerald before Turner, Tim Robinson and Ian Teasdale finally took over the running. Robinson and crew Bruce Grant just sneaked the lead at the last mark to finish seconds ahead of Turner, with Teasdale a close third. Ten point seven points clear of the field with a ten point discard, Turner and Elliott had already won the week, even if the last race had been sailed.

Traditional Fourteeners view the POW Cup race (three sausages and three triangles finishing at the leeward mark) as the true national championship, so tension was high when the fleet finally started (after three general recalls) in a westerly Force 4. As it turned out, Turner and Elliott, and Walker and Fox, starting well to port of the line and taking the seaward course, found a happy shift on the first beat and piled into the first mark with a sizeable lead. The rest of the race was a close fought duel between these two, often only yards apart, but by the last round Walker had established a seemingly safe 100 yard lead. With just one gybe separating him from the coveted trophy, disaster struck and he took to the water almost, but not quite, recovering before Turner swept past to add the POW Cup to his national, European and (a half share) world championship.

Turner and Elliott were most

popular winners and the undoubted Kings of Beer, and the power of their supporters was clearly emphasised during a particularly rainy prizegiving. As they approached the rostrum the rain stopped, the sun shone, and they they were bathed in the rays of twin rainbows.

(below) Beach scene at Beer
- photo Roger Lean-Vercoe.



Beer Talk

No change needed was the overwhelming response from International Fourteen owners at a recent Association meeting held during the POW Cup week in Beer, Devon, after the Committee presented a series of ideas for future class development.

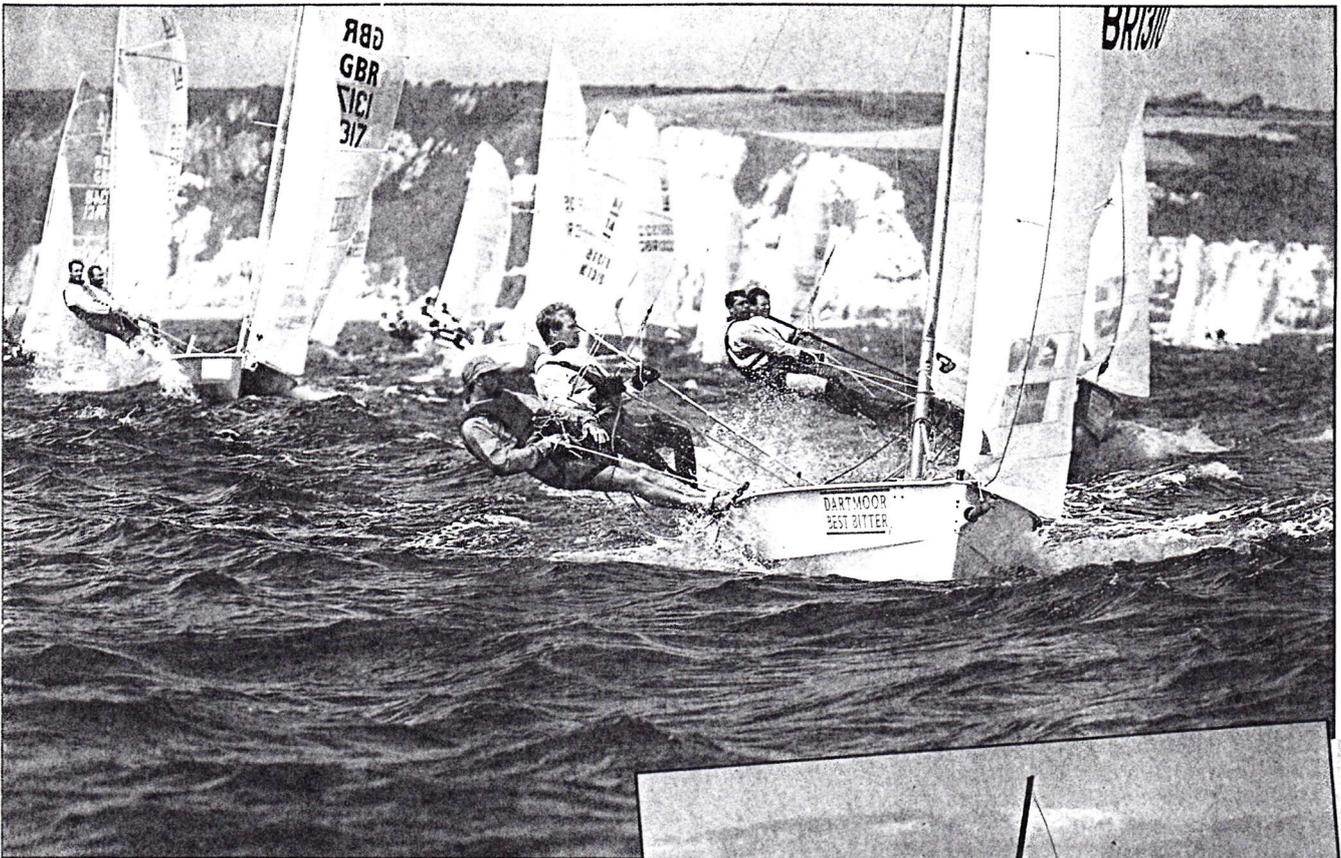
The major proposals in this package of suggestions, which was assembled to ensure the continuing superiority of the International Fourteen over boats such as the Laser 5000, included proposals to raise the rig by two feet, increase the beam by up to six inches, allow further weight reductions and permit jibs to be tacked down on a bowsprit, all features which would provide a greater similarity with Australian Fourteens. Although all of these proposals would incur costs, it was probably not this factor which caused their rejection, but the present mood of confidence within the class that today's Fourteen is already a winner. 'If it ain't broke', Dr Tom Trevelyan, a respected

father of the class was heard to mutter, 'then don't fix it', and this battle cry was taken up generally. Today, with solid confidence in the modern and sizeable home fleet where the majority of Britain's sailors are regular performers, combined with healthy signs of European interest in the class, 'Euro-expansion' of the current designs is seen as a much more promising option for class growth than dancing to the tune of the ex-colonials. Neither the Australian nor New Zealand Fourteen sailors have shown any serious inclination to bend their own rules to meet half way, and they are too far away anyway to make much impact on championship fleet sizes.

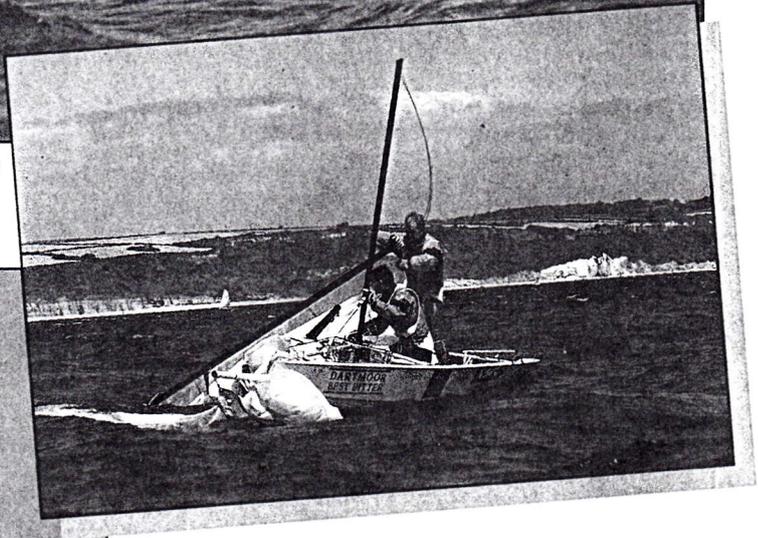
This is not to say that the Fourteens have given up their ideals of class development. In fact, the meeting approved a low-key trial of the new ideas with two boats, which would not qualify for trophies, being permitted to raise rigs and increase spinnaker area. Whatever the outcome of this trial, the Committee are now wholly committed to ensure that any future changes are gradually phased to guarantee that hulls are not made redundant. With hi-tech construction meth-

ods ensuring that current designs remain truly competitive for up to six years, considerably longer than other highperformance classes, it is likely to be a long time before any changes have a serious impact on the fleet.

Carbon masts, however, will remain within the rule despite the concern over costs and the initial teething problems of those present during the Week. 'Certainly, they are presently pretty expensive' said class chairman Charles Stanley, 'but the class has always allowed materials development and it would be against the spirit of the rules to ban carbon. In fact, the major part of their development cost is being borne by the industry rather than the sailors and because of this they are getting cheaper quite quickly. I feel sure that in the near future they will not be considered as too expensive for the average Fourteen, particularly if they are seen to last longer than an aluminium rig'. In the meantime the class will re-examine its weight rules, possibly with a view to measuring the combined weight of hull and rig rather than just the hull. In this way older boats might remain competitive even longer by changing to a lighter rig.



(above) Duncan McDonald and Hamish Calder lead the way - photo Ocean Images. (below) The Brewer brothers enjoying the spectacular conditions. (right) The excitement comes to an end - photo Jonathan Smith.



Results

POW Cup Week: 1st J. Turner and Z. Elliott (Beer SC) 11 pts, 2nd I. Walker and C. Fox (Cambridge University CC) 21.7, 3rd T. Robinson and B. Grant (Itchenor SC) 27, 4th R. Yeoman and J. Eplett (Chichester YC) 34, 5th J. Hartley and R. Drumgold (Itchenor SC) 37.7, 6th I. Teasdale and S. Aston (Lyme Regis SC) 40.4; POW Cup Race: 1st Turner and Elliott, 2nd Walker and Fox, 3rd C. Stanley and I. Roman (Royal Thames YC), 4th M. Jones and I. Warren (Tynemouth SC), 5th A. Fitzgerald and I. Gotts (Itchenor SC), 6th R. Bridge and A. Green (Itchenor SC).

EUROPEAN CHAMPIONSHIP 1993

Anreise

Anfang Juli ging es also zur Euro nach England. Team Germany war mit 6 Booten recht gut besetzt, wenngleich Team Denmark mit auch 6 Booten kräftig gegenhielt. Also da waren: Ralf (Urs kommt später), zusammen mit Olli Voß nebst Nicole und Familie Rüter im separaten Kfz in der Nachhut; Würfel + Roland, verstärkt durch Susanne Wrede (zu jener Zeit noch unbemannt) und Boot auf dem Dache und Carsten + Jens mit Martin + Dorothee, Urs und international verwendbarem Ersatz-Schotenmaat Benji. Bernd und Hauke hatte sich mit Ebler-Thomas (aus DK) zu einem Continental-Team zusammengefunden und fiel über die Nord- (Esbjerg-) Route in England ein.

Wir, die wir als Nachhut erst am Freitag losfuhren, konnten uns von der Urlaubsfreudigkeit der Mitbürger in diesem unserem Lande überzeugen: 13.30 in Kiel auf die Piste gefahren, konnten wir erst nach 18.00 Bremen achteraus vermelden...

Aber Staus sind ja meistens sehr unterhaltsam, und so können auch wir von einem denkwürdigen Zwischenfall berichten: Dieser begab sich, als Urs mit einer Möhre die Wasserpistolen-attacken des neben uns fahrenden Fahrzeugs parieren wollte - es endete mit einem zeitweiligen Ausbau des Seitenfensters, was aber in Rekordzeit von Benji repariert werden konnte, welcher in der gebotenen Eile allerdings einen Schuh auf der Fahrbahn zurückließ... Allem Stau zum Trotz kamen wir doch noch so früh in Oostende an, daß wir auch eine Fähre früher als geplant hätten fahren können, wenn sich nicht ein belgischer Postbündel in aller Hektik seine Lastertür an unseren Mastenden ausgehebelt hätte. Dies war zur doppelt unpassenden Zeit, da wir nicht nur die Fähre verpaßten, sondern der Fährfritze auch genügend Zeit hatte um festzustellen, daß wir ja 6 Insassen mit einem 5-Personen-Ticket waren.

Irgendwann kamen wir aber doch noch auf die Insel und erreichten dann auch ohne weitere Zwischenfälle den

Schauplatz des Geschehens.

Der kleine Ort mit dem verheißungsvollen Namen BEER, dazu noch als Hauptsponsor eine Brauerei ---- Seglerherz, was willst Du mehr?? Freibier, natürlich, aber das sollte es die ganze Woche lang nicht geben... wohl besser für die Engländer, die schon genügend Schwierigkeiten mit verbilligtem Bier zur happy hour im Segelclub hatten - Die Mentalität der Jungs (siehe dazu auch ein gesondertes Kapitel) läßt Freibier einfach nicht zu.

Am Ufer erwartete uns dann "a wonderful pebbly beach", that means: faustdicke Kieselsteine, soweit das Auge reicht, dieses dann noch so steil abfallend (oder nach dem Segeln dann verständlicherweise ansteigend), daß man die Boote nur mit 6-8 Menschen aus dem Wasser an den zugewiesenen Stellplatz schaffen konnte. Beim zu-Wasser-lassen mußte man dank des phänomenalen Rollwiderstandes der Pebbles trotz des steilen Ufers noch kräftig den Berg runterziehen.

Zum Glück aller Beteiligten hatte jeweils eine Klasse einer naheliegenden Schule einen Tag lang "frei" und durfte voller Begeisterung zum Boote-schieben antreten, so daß das Slippen trotz aller Widrigkeiten erstaunlich reibungslos verlief.

Auf dem Wasser war die Aussicht grandios - die Strömung aber auch und verwirrte zudem... Wind von + bis - und Welle ebenso, so daß für jeden etwas dabei gewesen sein dürfte.

Die Rennen

Am Samstag war dann Practice-Race, bei dem sich Carsten und Jens in Hochform präsentierten. Nach der 1. Wettfahrt konnten wir uns am Ende auf unserem, fast schon obligatorischen Berichtschreiberplatz wiederfinden - hinter Carsten und Bernd, aber vor Ralf. Bei der 2. Wettfahrt war für uns bereits das Erreichen des Startgebietes schon ein unüberwindliches Hindernis: böige und starke Winde sorgten für ein baldiges "Ablegen" der Yacht nach demselbigen und dar-

aufhin zogen wir es vor, das Rennen lieber von Land aus zu genießen, zumal Holgi uns mit der Prophezeiung "M. + D. kommen sowieso ohne Mast wieder." auf den Weg geschickt hatte.

Ohne heilen Mast kamen an diesem Tage tatsächlich ziemlich viele wieder, darunter auch 2 Dänen und Cuby. Welch glorreicher Tag für die Zubehör-Hersteller! Von >100 Booten sahen nur 40 das Ziel.

Danach war wieder Ruhe auf dem Wasser, jedoch beim P.O.W., dem EINZIG WAHREN + WICHTIGEN Rennen (in den Augen der Tommies) wurde es dann wieder spannender. Deshalb gibt es darüber auch eine gesonderte Berichterstattung und das ist auch gut so, da wir bereits gegen Ende der Startkreuz durch eine sog. FEIST-Einlage (=abgebrochener Trapezhaken), vorgeführt von Martin, arg gehandicapt das rettende Ufer aufsuchen mußten. Diesmal sehr zu unserem Leidwesen, da wir endlich von unserem Leichtwind-Expertentum Abstand nehmen wollten...

Am abschließenden Freitag folgte noch der Versuch einer Wettfahrt bei Flaute, in der Ralf und Urs die echten Gewinner waren, da sie gar nicht erst rausfahren.

Unsere Heimreise verlief dann recht komplikationslos + unspektakulär.

Völkerkundliche Studien

Das Rahmenprogramm der Veranstaltung bot so manches Mal gute Gelegenheit zur Fortbildung in Soziologie. Die Krönung war ein Spiele-Abend mit "Conger-Crabbling" und "Bungee-Running". Beim letzteren wird der Bewerber ein einem mehrfachen Gummiseil per Hüftgurt befestigt und muß dann soweit wie nur möglich gegen den Zug des Gummis anrennen und zum rechten Zeitpunkt als Markierung seiner Weite eine (volle, ungeöffnete) Bierdose auf den Boden stellen. Team Germany hatte ungeahnte Talente dabei: Da war z. B. Olli, der sogar zeitweilig in Führung lag, und schließlich als 3. aus dem Wettbewerb hervorging. Aber der hatte ja auch trainiert, weil der Anlasser von Ralfs Bus kaputt war...

Urs bewies dagegen Originalität und Scharfsinn, da er der erste (und einzige) war, der auf die Idee kam, anstatt "anstrengen und absetzen" lieber "aufmachen und ansetzen" zu spielen... da dies die einzige Bierdose war, mußte der Wettbewerb fortan mit der Coladose aus dem Damenwettbewerb fortgesetzt werden.

Aber das Schärfste war einfach das Conger-Crabbling. Ein Conger ist ein Fisch mit Dorschkopf und ca. 3 m langem aalähnlichem Hinterteil. Diesen stelle man sich nun an einem Seil als Pendel an der Decke aufgehängt vor, darunter 2 Teams à 5 Männer mit entblößtem Oberkörper (hach, war das toll!!!). Team A steht auf 5 kurzen Baumstümpfen und Team B hat 3 Versuche, möglichst viele von ihnen mit dem Fisch von ihren Sockeln zu kegeln!!!!!! Damit's besser glibscht, wurde der Conger vom Unparteiischen regelmäßig mit Bier gefüttert. Noch Tage später konnte man die Teilnehmer mit geschlossenen Augen identifizieren...

Außerdem lieben die Engländer die Erfolgreichen. Bei der Preisverteilung des P.O.W. ließ der (einheimische) Sieger namens Jon Turner die Honoratioren lange schmören - die ehrfürchtigen Mitstreiter lagen bereits betend auf den Knien und warteten auf den Champion - da trat er - hoch über aller Köpfe durch eine Tür knapp unter dem Dach auf ein Podest und kam so eine Art Showtreppe herunter: Der Kult war perfekt. Die Menge tobte. "messias", "what is the message" und "give us a sign" hallte durch den Raum. Und er hatte eine Botschaft für sie: "There will be a lot of sickness tomorrow!" Zugegeben, bei dem Bierpegel der Anwesenden war das relativ leicht vorhersehbar...

Nun aber zur Sache zurück. Tags darauf, zur Siegerehrung der Euro - sehr malerisch auf den Klippen unter freiem Himmel - hatte sich dann Regen eingestellt. Trotzdem war eine knisternde Spannung unter den zahlreichen Anwesenden - sie alle wollten den strahlenden Sieger sehen - es war der Lokalmatador Jon Turner - Jubel erschallte, als er endlich auf das Podest gerufen wurde - und dann zeigte sich, daß er wohl wirklich der Erleuchtete war. Kaum stand er da, erstrahlte über der Bühne ein grandioser Regenbogen! Das war das Zeichen! Er hob zu sprechen an, doch er wurde noch von einigen Ungläubigen unterbrochen, die von ihm forderten, er solle den Regen stoppen. Doch auch sie verstummten schließlich.

Und siehe, als er zu reden aufhörte, war der Regen vorbei.

BEER SAILING CLUB
DARTMOOR 'BEST BITTER'
1993 INTERNATIONAL 14' POW CUP WEEK
and EUROPEAN CHAMPIONSHIP

Overall Week Series - 5 Races - 1 disc.

BCN VOYAGE

Class : POW CUP WEEK

Number of Races Sailed = 4
Discards applied = 1
Discarded Races are printed in Brackets

HELM	Sail No.	POINTS				Cumulative Results			
		Race 1 04/07	Race 2 05/07	Race 3 06/07	Race 4 07/07	Place	Gross Pts.	Total Discards	Nett Pts.
J TURNER	GER 1357	8.00 (10.00)	0.00	3.00	1	21.00	10.00	11.00	
I WALKER	GER 1324	5.70 (17.00)	3.00	13.00	2	38.70	17.00	21.70	
T ROBINSON	GER 1353	(15.00)	13.00	14.00	0.00	3	42.00	15.00	27.00
R YEOMAN	GER 1312	3.00 (107.00)	21.00	10.00	4	141.00	107.00	34.00	
J HARTLEY	GER 1332	18.00	11.70 (24.00)	8.00	5	61.70	24.00	37.70	
I TEASDALE	GER 1321	11.70 (107.00)	23.00	5.70	6	147.40	107.00	40.40	
M JONES	GER 1350	(26.00)	0.00	20.00	21.00	7	67.00	26.00	41.00
A FITZGERALD	GER 1337	(21.00)	5.70	17.00	19.00	8	62.70	21.00	41.70
R BRIDGE	GER 1355	13.00 (107.00)	8.00	23.00	9	151.00	107.00	44.00	
M LENNON	GER 1346	0.00 (107.00)	5.70	39.00	10	151.70	107.00	44.70	
M WARREN	GER 1349	20.00 (26.00)	11.70	18.20	11	75.90	26.00	49.90	
A BREWER	GER 1258	14.00 (107.00)	13.00	28.00	12	162.00	107.00	55.00	
A PENMAN	GER 1347	(32.00)	22.00	16.00	26.00	13	96.00	32.00	64.00
C LEWIS	GER 1344	19.00 (107.00)	31.00	15.00	14	172.00	107.00	65.00	
D OWINGTON	GER 1358	23.00	23.00 (43.00)	20.00	15	109.00	43.00	66.00	
D McDONALD	GER 1310	30.00	27.00	10.00 (52.00)	16	119.00	52.00	67.00	
J HODGART	GER 1309	(52.00)	16.00	26.00	25.00	17	119.00	52.00	67.00
F CLAUSEN	DEN 9	16.00 (41.00)	22.00	30.00	18	109.00	41.00	68.00	
D HITCHCOCK	GER 1308	33.00	19.00 (39.00)	18.00	19	109.00	39.00	70.00	
K ANDERSON	GER 1348	(107.00)	31.00	19.00	24.00	20	181.00	107.00	74.00
M BEES	GER 1331	29.00	18.00	28.00 (37.00)	21	112.00	37.00	75.00	
C STANLEY	GER 1340	17.00	3.00	57.00 (107.00)	22	184.00	107.00	77.00	
J PUDNEY	GER 1291	31.00	14.00 (58.00)	32.00	23	135.00	58.00	77.00	
J SIBTHORP	GER 1305	(37.00)	24.00	33.00	22.00	24	116.00	37.00	79.00
A POSTLE	GER 1333	25.00 (107.00)	44.00	11.70	25	187.70	107.00	80.70	
A PARTINGTON	GER 1351	27.00	8.00	48.00 (107.00)	26	190.00	107.00	83.00	
C BECH	DEN 1	34.00	36.00 (66.00)	14.00	27	150.00	66.00	84.00	
P MYERSCOUGH	GER 1272	22.00	29.00 (45.00)	36.00	28	132.00	45.00	87.00	
Z BERND	G 6	57.00 (107.00)	18.00	17.00	29	199.00	107.00	92.00	
T MEIER	G 3	(46.00)	15.00	42.00	38.00	30	141.00	46.00	95.00
J PENMAN	GER 1279	44.00	38.00	15.00 (63.00)	31	160.00	63.00	97.00	
C EVEREST	GER 1343	24.00 (107.00)	60.00	16.00	32	207.00	107.00	100.00	
A HARROP	GER 1320	(39.00)	32.00	34.00	35.00	33	140.00	39.00	101.00
C HAMMER	G 8	43.00 (107.00)	27.00	33.00	34	210.00	107.00	103.00	
T SMITH	GER 1261	45.00	34.00	25.00 (107.00)	35	211.00	107.00	104.00	
N PETERS	GER 1341	28.00 (107.00)	37.00	40.00	36	212.00	107.00	105.00	
D SEAL	GER 1329	(60.00)	20.00	56.00	31.00	37	167.00	60.00	107.00
R CAGE	GER 1325	35.00 (45.00)	38.00	34.00	38	152.00	45.00	107.00	

J PUDNEY	GER 1305	36.00	21.00 (55.00)	54.00	39	176.00	55.00	111.00	
T TREFRYLIAN	GER 1345	(51.00)	30.00	35.00	49.00	40	165.00	51.00	114.00
J EVANS	GER 1352	41.00 (107.00)	36.00	42.00	41	226.00	107.00	119.00	
P VINE	GER 1256	38.00	43.00	41.00 (45.00)	42	167.00	45.00	122.00	
W HENDERSON	GER 1307	(107.00)	38.00	30.00	65.00	43	230.00	107.00	123.00
M PEDERSEN	DEN 5	49.00	35.00 (59.00)	43.00	44	186.00	59.00	127.00	
I SANDLEY	GER 1269	50.00	25.00	55.00 (57.00)	45	187.00	57.00	130.00	
I DAWSON	GER 1323	47.00	37.00 (107.00)	46.00	46	237.00	107.00	130.00	
M DIXON	GER 1286	(107.00)	39.00	32.00	60.00	47	238.00	107.00	131.00
P McDANZELL	GER 1342	55.00	33.00	46.00 (59.00)	48	193.00	59.00	134.00	
A BUDGEN	GER 1244	48.00 (107.00)	29.00	61.00	49	245.00	107.00	138.00	
P BENNETT	GER 1212	61.00 (107.00)	61.00	27.00	50	256.00	107.00	149.00	
C GORRINGE	GER 1285	56.00	40.00	54.00 (73.00)	51	223.00	73.00	150.00	
A EVANS	GER 1245	40.00 (107.00)	64.00	50.00	52	261.00	107.00	154.00	
M HOLSTE	G 19	53.00 (107.00)	60.00	62.00	53	262.00	107.00	155.00	
M PASCAL	GER 1290	58.00	42.00 (67.00)	56.00	54	223.00	67.00	156.00	
D MACLEAM	GER 1317	42.00 (107.00)	53.00	68.00	55	270.00	107.00	163.00	
C SIDBY	GER 1354	10.00	107.00	51.00 (107.00)	56	275.00	107.00	168.00	
P BAGWELL	GER 1339	(73.00)	44.00	63.00	67.00	57	247.00	73.00	174.00
T DREWES	G 30	68.00 (107.00)	68.00	41.00	58	284.00	107.00	177.00	
J RUTTER	G 7	63.00 (107.00)	69.00	47.00	59	286.00	107.00	179.00	
S HARROP	GER 1243	54.00 (107.00)	77.00	51.00	60	289.00	107.00	182.00	
J PORTY	GER 1227	67.00 (107.00)	71.00	48.00	61	293.00	107.00	186.00	
P ASHWORTH	GER 1281	71.00 (107.00)	49.00	69.00	62	296.00	107.00	189.00	
M ALLEN	GER 1267	59.00 (107.00)	76.00	55.00	63	297.00	107.00	190.00	
W DOWBER	GER 1257	65.00 (107.00)	47.00	79.00	64	298.00	107.00	191.00	
R PYPPE	GER 1324	64.00 (107.00)	70.00	58.00	65	299.00	107.00	192.00	
J FIRTH	GER 1216	66.00 (107.00)	52.00	76.00	66	301.00	107.00	194.00	
M HAZLEY	GER 1303	(107.00)	107.00	50.00	44.00	67	308.00	107.00	201.00
M COPE	GER 1322	77.00 (107.00)	62.00	66.00	68	312.00	107.00	205.00	
D ROBINSON	GER 1178	74.00 (107.00)	79.00	53.00	69	313.00	107.00	206.00	
J WILSON	GER 1254	69.00 (107.00)	74.00	70.00	70	320.00	107.00	213.00	
M PARRY	GER 1276	62.00 (107.00)	82.00	80.00	71	331.00	107.00	224.00	
K JENSEN	DEN 4	70.00 (107.00)	73.00	81.00	72	331.00	107.00	224.00	
M REID	GER 1182	72.00 (107.00)	78.00	82.00	73	339.00	107.00	232.00	
S HOARE	GER 1242	80.00 (107.00)	81.00	75.00	74	343.00	107.00	236.00	
K WASH	GER 1247	76.00 (107.00)	80.00	83.00	75	346.00	107.00	239.00	
J COLLYER	GER 1292	(107.00)	107.00	107.00	29.00	76	350.00	107.00	243.00
R TOMLINS	GER 1239	(107.00)	107.00	72.00	71.00	77	357.00	107.00	250.00
M HOLMES	GER 1228	85.00 (107.00)	83.00	84.00	78	359.00	107.00	252.00	
A MERTON	GER 1155	82.00 (107.00)	84.00	87.00	79	360.00	107.00	253.00	
J VAUGHAN	GER 1252	84.00 (107.00)	85.00	85.00	80	361.00	107.00	254.00	
H JESPER	DEN 7	78.00 (107.00)	107.00	72.00	81	364.00	107.00	257.00	
E GATEHOUSE	GER 1176	107.00 (107.00)	75.00	77.00	82	366.00	107.00	259.00	
S CULPITT	GER 1192	75.00 (107.00)	107.00	78.00	83	367.00	107.00	260.00	
G HOMER	GER 1160	81.00 (107.00)	107.00	74.00	84	369.00	107.00	262.00	
M BJORN DAL	DEN 3	79.00	107.00	87.00 (107.00)	85	380.00	107.00	273.00	
M MOSS	GER 1315	(107.00)	107.00	107.00	64.00	86	385.00	107.00	278.00
M BORET	GER 1220	86.00	107.00	86.00 (107.00)	87	386.00	107.00	279.00	
A PETTY	GER 1264	83.00	107.00	107.00 (107.00)	88	404.00	107.00	297.00	
J SAUNDERS	GER 1328	(107.00)	107.00	107.00	86.00	89	407.00	107.00	300.00
H STEAVENSON	GER 1314	107.00	107.00	107.00 (107.00)	90=	428.00	107.00	321.00	
M RUSHALL	GER 1313	107.00	107.00	107.00 (107.00)	90=	428.00	107.00	321.00	

THANKS TO ALL WHO SAILED FOR A SPECIAL WEEK : BCN VOYAGE



Wer nicht da war hat
selber schuld, denn
England hat echt geile
Flecken!

TSV Schilksee Förderegatta

Es fing mal wieder mit allgemeinem Gemaul und allgemeiner Verwirrung an!

OH man für so`ne Popelregatta bis nach fast nach Fehmarn auf Bahn C; laß uns mal lieber auf der Kinderbahn mitfahren. Aber Wann is dann Start??? 15 oder 13 Uhr??? Na ja ,das Thema is sowieso durch, denn Manni hat die Ausschreibung gelesen und reist 2 Std. vor`m Start ,also ca. 134 Uhr an. Also doch nach Fehmarn. Wie lange braucht man eigentlich für so`ne Tour??? Sowohl Touren Rolf, diesmal auf den Dänischen Postdampfer mit Sprachgenie Simson an den Strippen, als auch wir (einige Erfahrungen auf dieser Bahn) waren der Meinung, daß es wohl `n gute Stunde dauern würde. Beim Startschuß mußten wir leider feststellen, daß der Rest des Feldes wohl entweder den eigenen Speed über- oder den Wind unterschätzt hatte.

Da wir der Meinung waren das regattasegeln mit 2 Boote auf`ner großen Bahn Scheiße ist, baten wir die Wettfahrtleitung uns doch mit den Folkebooten (die passen doch auch wegen ihres Tourencharakters viel besser zu uns als die Feifen) zuzustarten. Vom Pistolero auf m Startschiff kam keine Reaktion; und so gingen wir davon aus, das unser Wunsch erhört wurde und starteten mit den Lattenzäunen zusammen.

Zeiger wurde dabei von einem Bleipiloten, der wohl die Trägheit seines Untersatzes noch nicht so im Griff hatte, etwas unsanft und früh über die Linie befördert. (Was wir auch ohne fremde Hilfe schafften)

Beide korrigierten, die Flagge ging runter und eine schöne Wettfahrt konnte endlich beginnen.

Gedanken bei uns an Bord:

"Nur`n schlapper Doppelsteher obwohl der Mast schon gaaaans aufrecht steht. Ich wünsch mir `ne Strippe mit der man den Mast auch noch einbißchen länger und das Segel größer machen kann.

Über rechts gehts ganz gut, nur noch D5 vor uns und raumschots sind die ja auch aufeinmal schnell???

Die Postbüddel sitzen uns auch auf der Pelle, laß mal Gas geben. Imm ,da sind ja sogar `n paar Wellen, da fängt der Körper und der Arm doch glatt an rhythmisch zu zucken.

Ohman ! Muß der mit seinem Tonnenleger denn genau im Weg liegen?? Naja , jedenfalls grinsen und grüßen können die. Ganzschön spitz wa?? Quatsch ! Die da vorn bleiern schon beide im Boot rum, nimm mit an Tiefe was drin is. Pause! Oja , hast Recht! Pause! Ich glaub wir müssen noch mal Halsen. Ne! Simson kommt mit

`nem geil`n Drücker an! Mit dem fahren in die Tiefe. Pause! Hol wech die Pogge! Ej ,der Rüssel hakt ja gar nicht!! Machst noch den Kicker und wo soll ich hin???? ÄÄÄ??? Laß mal weiter fahren, die Wolke da Rechts sieht ganz gut aus. Pause! Rolf und das Schaf haben gewendet. Zeiger auch. Pause! Die fahren in die Grüte!! Laß mal wieder nach vorne gucken! Fährt ganz gut Höhe..... Kackt `n bißchen ab ok Wende,

jo; Geit los. Datt ham wir aber auch schon besser gemacht. Na ja fast 6 Wochen in Boot gewesen!

Was Machen Die anderen? Dänemark hat auch gewendet. Mist den wollte ich eigentlich unter den Lattenzaun haben. Der hat `ne geile Kante. Scheiße ; der macht grad richtig Meter! Macht nichts wir sind frei und kriegen die Tonne fast wenn der Wind weiter so dreht. Wo ist eigentlich Simson? OH !! so schlecht war das links doch nicht! Rotbart ist um die Tonne . Was macht der ? Fährt so weiter! Ok , dann laß uns gleich Halsen, die Seite war sowieso besser! !!! Halse,jo,..... schön Tiefe mitnehmen!! Dänemark halst mit! EJ, tiefer!!! Guck mal wie Simson fährt!!! Achwas wir können beide stehen und da vorne dreht der Wind runter!!!! Ok, hast ja Recht.

Geil geht immer weiter runter. Hast du die Tonne?? Jo, `n Stück noch, bei m nächsten Dreher Halsen wir!

Halse! Moment, hab `n Knoten ums Bein.. geit los? Jo!! Giel, genau in den Dreher!! Und die Dänen haben zufrüh gehalst , die müssen noch mal ! Wir auch! Ja Ja, die aber zweimal und wir kommen auf BB an die Tonne.

Mist, das reicht noch nicht ganz! Naja , denn laß mal auf der Kreuz Gas geben. Hol wech das Ding... den Kicker hab ich schon!!! Wieder Links raus???? Ja. Schöne Kante hier... ich sie schon fast in Fenster...

Wo sind die denn??? Hinterkante Fenster... ich sehe sie nicht... ganz ruhig... wo sind sie??? ... gleich müßten sie im Gossegelster kommen..... OOOOOh ich hab sie ..fährt ja gute hoch hier.... laß mal wenden , den setzen wir unter die J davon!! Geil , voll drauf reingefallen den haben wir im Sack!!! Wo sind die anderen eigentlich??.....Pause.....weiß nich ??Da die waren Fischbrötchen holen in Wendtorf! Das Thema ist durch!

Und Dänemark verkackt unter der J! Hä,Hä,Hä!! Laß mal den "Phil machen" (Spezialausdruck für kurzzeitiges gegen Wind segeln vor der Luvtonne benannt nach Simson`s ex Helm Phil) dann kriegen wir die Tonne noch. .. Müßt tief sein der nächste Gang, hat `n bißchen rechtgedreht oder?? Ja,ja fahr ruhig tief.

Reiß raus die Beule!! Na, da müssen wir wohl wieder über die Tonne raus fahren, und der Tonnenleger liegt bestimmt wieder im Weg!! Paß auf Dänemark fährt ganzschön hoch!! Jo, alles in Griff. Wieder voll in Weg mit seiner Gulle, naja die denken bestimmt "Wo wollen die eigentlich ganz hin ?? Die anderen Klassen fahren doch auch alle innen durch!".

Achtung ! Kopf einziehen, sonst ist der Flaggenstock ab. .. Mußt du immer so dicht dran vorbeifahren? Die hatten schon voll das P im Gesicht..Macht doch Spaß!.. Kindschopp!!

So laß mal wieder Segeln..... Die Tonne kriegen wir nicht.... müssen noch mal Halsen!! Noch 2 Mal?? oder Jaibdrob??... Mal Seh`n`!! Vor der Halse runter!!..Ok....Holwech. Halse ..Rüssel is noch in der Klemme...Kicker

noch einbißchen gut langt..... naja ,üben könnte nicht schaden.....Wieder links raus??? ammmmm????? joooa!!

Die anderen fahren hinterher !.....Rolf und Simson haben wieder gewendet... die hol`n wieder Fischbrötchen!!... Den nächster Dreher nehmen wir mit..... hast du das Ziel schon?? Ja ,müßten wir fast

noch einbißchen gut langt..... naja ,üben könnte nicht schaden.....Wieder links raus??? ammmmm????? joooa!!

Die anderen fahren hinterher !.....Rolf und Simson haben wieder gewendet... die hol`n wieder Fischbrötchen!!... Den nächster Dreher nehmen wir mit..... hast du das Ziel schon?? Ja ,müßten wir fast

noch einbißchen gut langt..... naja ,üben könnte nicht schaden.....Wieder links raus??? ammmmm????? joooa!!

Die anderen fahren hinterher !.....Rolf und Simson haben wieder gewendet... die hol`n wieder Fischbrötchen!!... Den nächster Dreher nehmen wir mit..... hast du das Ziel schon?? Ja ,müßten wir fast

kriegen wenn da oben wider die Banane kommt..... ok, Wende.....jo...geit los.....naja das ging ja.... Auf die Tonne???oder noch reinwenden??? Mal sehen.... müssen wir wohl noch mal wenden..... ok.... Geit los.... Puh das war's!!!!Ej, guck mal Rolf ist noch vor den Dänen!!! ... Und danach????????????????? Laß uns nach Hause fahren.... Gunter und Sille machen noch ein Fest!!!!

Es folgte noch eine ausgedehnte Kreuz, bei der auf fast allen Booten die rollen getauscht wurden und rechtzeitig vor Sonnenuntergang erreichten alle den schützenden Hafen.(Nur die Lattenzäune brauchten etwas länger und erreichten das Ufer erst als die Party schon am abklingen war).

Als ich mir, nach der Bootspflege endlich was zwischen die Kiemen schieben wollte ,muß ich leider feststellen, der letzte Rest Kiesch aus Jensen`s Mundwinkel hing, was aber nach Aussage der Gastgeber nicht an der aufgefahrenen Menge, sondern an der Gefräßigkeit einiger weniger Gäste lag. Naja `n Bier gab's ja noch und TSVS hatte auch noch zur Suppe geladen. Beim einführen dieser teilte mir dann eine der ober Blaujacken mit, daß ja wohl kein 14 ordnungsgemäß 10 min. nach dem Startschuß die Startlinie überquert hätte. Auf die Frage wieso denn 20 min. nach den offiziellen Start für Zeiger und uns die Einzelrückrufflagge gesetzt wurde, konnte keiner eine Antwort geben.

Schade eigentlich ;so wurde ein schöne Wettfahrt, bei der wohl alle so wie sie war mehr Spaß gehabt haben, alswenn ,wie es die Wettfahrtleitung wollte, zwei Boote pünktlich und dann in Abstand von jeweils ca. 3 min. ein weiteres Boot gestartet wäre.

Mein Kommentar:

`n bißchen nerve`n die Leute die vor lahmarschigkeit die Hafenausfahrt nicht finden schon, aber etwas mehr Bürgernähe der Blaujacken könnte auch nicht schaden.

Der gesellige Teil des Abends wurde dann in der City fortgeführt, war nicht ganz billig,nett und lang. Mehr erinnere ich leider nicht mehr, aber immerhin standen sowohl das Auto alsuch das Radel vor der Haustür und der Wecker war auch gestellt. (auf 8 Uhr!!!)

10 Uhr sollte Start sein; aber leider Nebel und Flaute. Trotzdem war bei den meisten Sonnenbrille angesagt. Gegen 14 Uhr dann endlich auslaufen. Superstart an der Tonne für uns , schlapper doppelsteher, Strandkorbschlag, auffrischender Wind, Match mit Würfel und Görge (505er),Wind wird noch mehr, fängt schon an zuspritzen, Görge`s kacken ab, Seegras am Schwert, Schaumköpfe, Würfel kriegt die Bahnänderung nicht mit, Dänemark rutscht noch durch, schönes Rennen!!! Flagge "L" am Zielschiff.

Geiler Ritt mit eingesprungenen Halsen zum Start???????

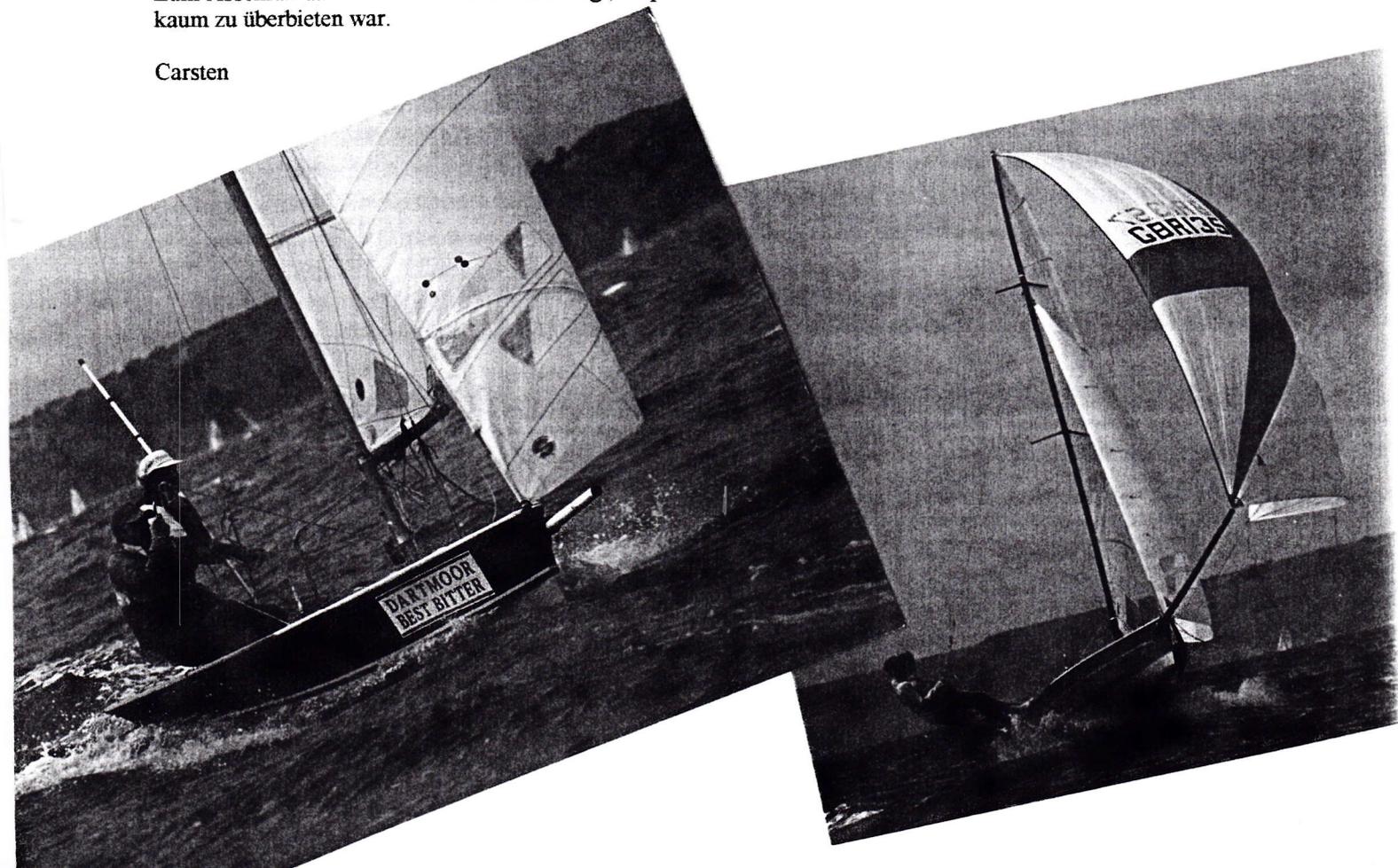
Nach einer Halben Std. warten fahren wir in den Hafen. Überall das große Fragezeichen in den Gesichtern; Noch ein Rennen??? Flagge "L" war doch oben!! Nee!! Doch!!

Dann endlich ca. 30 min. später die Lautsprecherdurchsage , das kein Rennen mehr statt findet.

Schade!! Super Wind und Welle !!

Zum Abschluß dann noch eine Preisverteilung ,die passend zum Schilkseer Baustiel, an Kälte und Lustlosigkeit kaum zu überbieten war.

Carsten



Die Kanada Expedition (Raller's part)

Also wenn man so eine große Expedition macht, kann man natürlich viel erzählen. Deshalb hier nun mein Teil über die Team WM, Urs Teil über die Individual folgt.

Also, nachdem wir unser Schiff nun noch in England von John Turner kurzfristig tunen ließen und auf der Euro mehr schlecht als recht gesegelt hatten, stellten wir unser Boot danach im Regen beim Queen Mary Segel Club in London ab und hofften, daß wir die meisten Teile in Kanada wiedersehen würden. Dann es ab nach Hause und nach einem Kurzabstecher nach Travemünde dann richtig los.

Die professionelle Planung zeigte sich gleich zu Beginn der Reise, Urs durfte von Kiel nach Frankfurt fliegen, während ich lieber mit der Bundesbahn nachts nach Frankfurt und mir dann schnell noch einmal einen neuen Reisepaß ausstellen ließ. Alles etwas hektisch, aber dann saßen wir endlich im Flieger und ließen uns nach New York schaukeln.

In New York angekommen schlepten wir unser reichliches Gepäck (Segelsachen und Pennsachen inklusive) bei einer Bullenhitze durch die Straßen zum YMCA. Hier erwartete uns dann ein Zimmerchen von 3*2m zum Spottpreis von 60\$ die Nacht. In den nächsten Tagen erkundigten wir dann New York, ich füllte mein Sortiment an Sonnenbrillen und Singlets auf, Urs dachte dagegen an die Heimat und deckte sich mit Thermomütze und worker Hose ein. Nachdem wir uns die Stadt von einigen Wolkenkratzern und auch vom Wasser angesehen hatten und immer noch keinen vernünftigen Plattenladen gefunden hatten, verließen wir dann auch schleunigst die Stadt, um dem drohenden Konkurs zu entgehen.

Mit einem Greyhound ging es abends weiter nach Toronto, wo wir am nächsten Morgen eintrafen. Der erste Eindruck von Toronto: angenehm aufgeräumt, ruhig, sauber und kühl. Nach einigen Anrufen bei Autoverleihern entschlossen wir uns für einen geschlossenen Ford Lieferwagen, der für die nächsten 4 Wochen dann unsere Wohnung sein sollte.

Weiter ging es dann zum Yachtclub, um uns nach dem Container zu erkundigen. Der eigentliche Yachtclub liegt auf einer vorgelagerten Insel und ist nur über eine clubeigene Fähre zu erreichen. Bruce hatte uns schon vorgewarnt, daß der Club ziemlich nobel sei und nur entsprechend gedresste Mitglieder mit der Fähre transportiert werden. Also warfen wir uns für unsere Verhältnisse in Schale und versuchten, auf die Insel zu kommen. Wie groß war die Enttäuschung, als man uns offenbarte, daß wir underdressed wären, aber man nahm uns trotzdem mit. Auf der Insel dann keine Spur und keine Information vom Container, so daß wir uns in Richtung Niagara Falls entfernten. Beim Abendessen stellten wir dann fest, daß das Preisniveau deutlich unter dem New Yorker lag, was uns sehr entgegenkam. Im Verlauf des Abends hatten wir noch Gelegenheit zu einer Billiard Party gegen den Kneipenmeister, die ich glücklich gewann, woraufhin für ihn der Abend gelaufen war.

Am nächsten Morgen ging es weiter, nach den Niagara Fällen fuhren wir über Rochester, Finger Lakes und Syracuse einmal um den Ontario See und sahen uns in Kanada noch Montréal und Ottawa an.

In Toronto wurden wir in einem privaten Appartement untergebracht, die Kanadier hatten für alle Teilnehmer der Team WM private Unterkünfte besorgt. Unser Appartement hatten wir für uns alleine, da der Besitzer in der Zeit bei seiner Freundin wohnte. Also genossen wir mal wieder die Segnungen der Zivilisation wie Dusche und Herd. Allerdings war es jetzt in

Toronto auch sehr warm geworden und die Hitze stand im Appartement, Urs zog es daraufhin vor, während der gesamten Zeit auf dem Balkon zu schlafen. Dann endlich war der Container in Toronto, jedoch war die Spedition der Meinung, daß der Container nur bis zum Containerterminal gebucht war und wir konnten uns noch einen Tag mehr um die Ohren hauen. Aber am nächsten Morgen stand der Container dort und es ging ans Ausladen. Das gesamte Equipment wurde auf ein Motorboot geladen und die Boote hinter dem Motorboot zur Insel gezogen. Endlich mal Abwechslung und befriedigt stellten wir fest, daß alles mitgekommen war. Teamkamerad Tim hatte Pech, sein Frame war auf dem Transport gebrochen, er mußte ihn noch einmal schweißen lassen. Tim und Bruce hatten sich kurzfristig das Boot von Duncan McDonnell gekauft, der keine Zeit hatte, in Kanada zu segeln. Das Experiment mit ihrer australischen Needle scheint nach dem Überschlag vom POW beendet zu sein (interessant übrigens, daß ihr Boot "Sophie" genannt wurde, nach der Schwester von James Hartley, die ähnliche Körperformen voweisen soll ...)

Bei der Vermessung wurden erstmals genau die Bänder am Mast nachgemessen. Beim Gewicht waren plötzlich alle englischen Boote und unser deutlich zu leicht. Zuerst wollten die Kanadier mit ihrer elektronischen Waage 7 Pound Untergewicht gemessen haben, nach unserer Reklamation, daß die Waage schon ohne Boot 4 Pound anzeigt und neuem Nullabgleich blieben noch 4 Pound übrig. Blei hatten wir natürlich keines mit, also machten wir uns auf der Insel auf die Suche nach passendem. Nun hat der Royal Canadian Yacht Club nicht nur ein edles Clubhaus mit diversen Nebengebäuden, 3 Tennisplätze, 1 Bowling Anlage und einen Swimming-Pool sondern auch eine Werkstatt, in der wir im Eisenschrott wühlen durften. Ein Stück Eisenbahnschiene wurde also am Frame festgeboltzt, wobei mir natürlich auffiel, daß ich zwar alles Werkzeug jedoch keinerlei Schrauben dabei hatte. Zum Glück hatte der Club auch einen sehr guten Shop auf der Insel. Mit 2 Schrauben lang mal 5/16" konnten wir dann unser Untergewicht regulieren.

Das Practice Race fiel wegen Windmangel aus, überhaupt war bisher auf dem See nur Flaute gewesen. Von den Einheimischen wurden laufend Durchhalteparolen ausgegeben "the wind will tune up tomorrow" etc., doch irgendwie erinnerte mich das alles sehr an Regatten auf dem Bodensee. Der Ontario ist mit 50 Km Breite und 400 Km Länge fast ein Meer, jedoch ließ ein Blick auf die Molenbefestigungen die Vermutung zu, daß es hier nie richtig große Wellen gibt. Trotz des warmen Wetters wurden wir gewarnt, die warme (20°) Wasserschicht an der Oberfläche kann sich bei Wellengang schnell in 5° kaltes Wasser verwandeln, wir sollten auf jeden Fall warme Sachen mit aufs Wasser nehmen.

Abends dann Eröffnungsparty im Club mit Team Besprechung, wir hatten mit Tim und Charles als Team Mates ziemlich gute Leute zugelost bekommen.

Für die Team WM waren 3 Tage angesetzt, an den ersten beiden Tagen ging es Round-Robin, danach am Finaltag 1-2, 3-4 usw. je best of three. Die drei Paarungen wurden im 6 Minuten auf die Bahn, die aus 2 Diagonalen und der Zielkreuz bestand, geschickt. Die Teams bestehen aus 4 Booten plus Ersatzboot, gewertet wird der erste Platz mit 1,25 Punkten, der 2. mit 2, der 3. mit 3 usw. Die Punkte werden aufsummiert und das Team mit der geringeren Punktzahl gewinnt. Die magische Zahl ist 18 Punkte, ab hier hat man verloren. Die Taktik besteht also darin, eine 'winning combination' zu bekommen, und bis ins Ziel zu halten. Doch Vorsicht 1278 ist schlechter als 3456! Eine Möglichkeit besteht also darin, den Gegner auf Platz 7 und 8 zu segeln. Es gibt jedoch so viele Möglichkeiten, daß man während des Segelns nur am Rotieren ist, wie man das eigene Team am besten vor-

anbringen könnte.

Der erste Tag brachte natürlich wieder zunächst Bodensee Bedingungen. Unser erster Gegner waren die USA, eine vermutlich leichte Party. Jedoch ... die Amis zeigten sich als sehr schnell bei Flaute, wohingegen wir feststellen mußten, daß unser am Wind Speed sehr dürftig war. Im Ziel waren die Amis dann knapp vor, lange Gesichter im Team. Das nächste Rennen gegen England red brachte einen knappen Sieg, danach war erst einmal Mittagspause, es gab Lunchpakete auf dem Wasser. Gegen Japan folgte erwartungsgemäß ein 1234- Sieg, neben uns gingen mittlerweile Gewitter herunter, der Wind nahm zu. Gegen Kanada plötzlich ein 90 Grad Dreher auf der Startkreuz mit Aufbrisen auf 5-6 Beaufort. Unser 'Freund' Protestkönig Croy Bott erster an der Tonne, wir 2. , Clausen 3. . Croy hat nichts besseres zu tun, als die Wende zu vermehren und an der Tonne abzusperrern, wir natürlich auch nichts besseres, als uns daneben zu legen. Der nächste 2-sails-reach offenbarte deutliche Schwächen in der Bootsbeherrschung bei uns, 6 Wochen ohne Boot hinterlassen doch Spuren, zudem hatten wir uns dank der gesunden Ernährung mit Cheeseburgern und Chips und mangelnder Bewegung in Starboot Regionen bewegt. Ich fiel bei dieser Aktion von der Fußleiste und zog eine schmerzhaft Wunde am großen Zeh zu. Die Wettfahrtleitung hatte jedoch ein Einsehen und brach diese Wettfahrt ab.

Beim Neustart bei endlich mal Doppelsteher konnten wir endlich was für unser Selbstvertrauen tun, an der ersten Tonne hatten wir schon einen riesigen Vorsprung. Danach wußten wir jedoch nicht so recht ob wir warten oder weiterfahren sollten, so daß wir mit Charles gleichzeitig dann durchs Ziel gingen. Überhaupt zeigte der 1. Tag unsere mangelnde Erfahrung im Teamsegeln, während Tim und Charles das Teamsegeln übernahmen, fuhren Clausens und wir eher wie in einer normalen Regatta.

Zur letzten Wettfahrt hatte der Wind dann wahnsinnig aufgebrist, durch die warme Luft und das warme Wasser neigte man aber dazu die Bedingungen zu unterschätzen, es war aber mehr Wind als bei der 2. POW Wettfahrt dieses Jahr ! Die Wettfahrtleitung ließ sich nicht davon abbringen, die letzte Wettfahrt durchzuziehn. Am Start mußten wir schon feststellen, daß Tim und Bruce nicht mehr mit von der Partie waren. Schlechte Vorraussetzungen, da unser Gegner England white nominell der stärkste der Veranstaltung war. Nachdem wir an der ersten Tonne noch mit 7 Booten auf einem Haufen waren, ging es bergab. Unser erster Abgang erfolgte beim Setzen, der 2. bei der Halse. Hierbei gingen dann auch einige Latten in der Fock zu Bruch. An der Leetonne trafen wir noch einen Gegner, der auch geteicht hatte. Er ging vor uns um die Tonne, wir versuchten mit offenen Schoten in Lee unter ihm in Lee durchzukommen, als wir querab waren wurde aber unser Boot von einem Drücker richtig angehoben und nach Lee umgeworfen. Das war für uns dann das Zeichen zum aufhören, wir fuhren rein. Dieser erste Tag kostete 2 Carbon Masten, Jon Turner konnte wegen Mastproblemen nur 1 Wettfahrt mitfahren.

Abends lecken der Wunden und neue Vorsätze für den nächsten Tag, in der Wertung lagen wir auf Platz 3. In bleibender Erinnerung wird mir auf jeden Fall der Besuch des Baseball Spiels Toronto Blue Jays gegen Seattle Mariners an diesem Abend bleiben. Im geöffnetem Skydome konnten wir dieses Spiel verfolgen, die Blue Jays als World Champions (sie waren nicht wirklicher Weltmeister, hatten aber eine Competetion gewonnen, die von der New Yorker Zeitung 'The World' gesponsort wurde) sahen im Spiel ziemlich blaß aus und verloren 4:1. Denn mit Randy Johnson hatte Seattle einen der weltbesten Pitcher aufgestellt (ein Pitcher kann nur alle 5 Tage pitchern, deshalb hat jedes Team ca. 6 davon) und der

knallte den Jungs von Toronto den Ball dermaßen vorn' Latz, daß sie ein Out ums andere kassierten. Sehenswert aber der Homerun von den Blue Jays für den Ehrenpunkt, für daß ein echtes Feuerwerk im Stadion abgebrannt wurde. Überhaupt war die gesamte Kommentierung und Information über Großdisplay sehr ungewohnt, in welchem deutschen Fußballstadion gackern schon die Hühner, wenn die gegnerischen Stürmer den Ball über das Tor setzen? Leider dann wieder, als Urs und ich gerade das Spiel verstanden war irgendwie Schluß, die Blue Jays verloren ungefähr jedes Spiel während unser Zeit in Kanada und blieben trotzdem Tabellenführer, zu hoch für uns, genau wie die Fachdiskussion zwischen Tim Walsh und Kris Bundy.

Die Vorsätze halfen, am 2. Tag konnten wir alle Rennen bis auf gegen England white gewinnen, so langsam bekam man Routine im Team Segeln. Somit standen wir im Finale gegen England white, die bis dahin nur ein Rennen gegen England red verloren hatten. Doch vorher galt es noch einen Protest gegen ... natürlich Croy Bott zu gewinnen, der eine Berührung bei einem Überholmanöver raumschots gesehen wollte. In einem Schnellverfahren mit reglementierten Redezeiten wurde dieser Protest jedoch abgewiesen. Abends fand eine Karaoke Party der kanadischen KV statt. Um unseren Team Song etwas international zu gestalten, wählte ich 'she loves you' von den Beatles aus, eines der wenigen Lieder das die Beatles auf deutsch gesungen hatten. Nun mußten wir nur noch Bruce den Refrain 'Sie liebt Dich, ja ja jaaa' beizubringen, doch wer Bruce kennt weiß, daß er diese wichtigen Vokabeln mit Eifer auswendig lernte. Im weiteren Verlauf nahmen dann die Tommies auf der Bühne die Sache in die Hand, was bei der Karaoke Ansagerin fast zum Herzinfarkt führte, sie schien wohl sonst nur auf Kaffeekränzchen zu moderieren. Dann kam natürlich 'singing in the rain', dieser alte englische Rugby Song, in dessen Verlauf schließlich alle Hüllen fallen: 'clothes off, willy out'. Die kanadischen Frauen waren jedoch vorgewarnt worden, sie zerrten sämtliche Sofas vor die Bühne, um dann von dort die Show zu verfolgen, es war zu schön zu verfolgen, wie die eigentlich oberprüden Engländer mit dieser Situation fertig worden.

Der Finaltag brachte eine 'best of three' Entscheidung, trotz allem war ich etwas aufgeregt. Die Engländer gingen deutlich in Führung, ließen aber ihre letzten beiden Schiffe im Stich. Kurz vorm Ziel hatten wir es dann geschafft, Ian Walker kam schreienderweise aus abgeschlagener Position angefahren, Tim hatte Andy Harrop sicher im Griff. Die letzte Wende von Andy fuhr Tim jedoch nicht mit und Andy konnte sich noch knapp vor Tim über die bevorteilte Seite der Ziellinie retten. Im Ziel Ratlosigkeit auf allen Gesichtern, bis dann England als Sieger bekanntgegeben wurde. Auch die nächsten beiden Rennen verloren wir, wenn auch nur mit 1, 25 Punkten Differenz. Die Finalrennen waren mit Abstand die spannendsten, da hier wirklich von beiden Seiten alle Register gezogen wurden. England white also verdienter Weltmeister im Team Segeln mit Walker, Hodgart, Harrop und Pudney Junior, wir Vize-Weltmeister mit dem EEC Team. Bei der Aufzählung der Namen darf man nicht vergessen, daß Team Racing und Fleet Racing 2 verschiedene Paar Schuhe sind, die vier waren auf jeden Fall ausgebuffte Team Racer. Wenn wir auch mit der Zuordnung unserer Mannschaftskameraden reichlich Glück hatten, so gibt es meiner Meinung nach kein weiteres 4er Team auf der Welt von den nicht dort anwesenden, das in der Lage gewesen wäre, uns zu schlagen.

Dicke Luft gab es noch beim Semifinale, die Kanadier kickten die Amis mit 2 gewonnenen

Protesten aus dem Semifinale. Im Semifinale waren sie dann chancenlos gegen England red, die Amis traten aus Frust zum Rennen um den 5. Platz gegen die Japaner nicht an, was auch nicht gerade die sportlichste Einstellung ist. Allerdings muß man sagen, daß die Kanadier mit Abstand am protestgeilsten waren, gegen sie machte es am wenigsten Spaß zu segeln, bei Protestverhandlungen im Schnellverfahren ohne Zeugen eine zweifelhafte Angelegenheit.

Insgesamt gefiel die Team WM als Veranstaltung mit professioneller Organisation an Land und auf dem Wasser. Die Betreuung durch die einheimischen Fourteen Segler und die private Unterbringung aller Ausländer verdienen äußerstes Lob. Durch die überschaubare Anzahl der Teilnehmer erbot sich die Möglichkeit, neue Leute kennenzulernen, wir haben jedenfalls viel über Japan, San Francisco und Seattle gelernt. Folgende Veranstalter von Team WMs werden es auf alle Fälle schwer haben, eine ähnlich gelungene Veranstaltung zu organisieren.

Raller

INT'L 14

Fri. 3:48 pm
PROVISIONAL

INTERNATIONAL 14 WORLDS 1993 - INT'L 14 Class Results, LOWPOINT Scoring System
Printed Friday 3 September 1993 at 3:48 pm - Subject to Protest

RS	SAIL	SKIPPER	RACE							TOTAL POINTS	NET POINTS
			1	2	3	4	5	6	7		
			Sat.	Sun.	Tue.	Wed.	Thu.	Fri.			
			1450	1610	1210	1215	1400	1531	1135		
1	1324	GBR, Walker, Ian, Fox, Christopher	2	4	1	3	2	1	DNS	101.50	12.50
2	1312	GBR, Yeoman, Roger, Justin Eplett	6	1	3	2	4	5	2	29.75	20.75
3	1353	GBR, Robinson, Tim, Grant, Bruce	1	3	2	7	8	12	2	35.75	23.75
4	1357	GBR, Turner, Jon, Elliott, Zeb	1	2	DNF	2	1	3	1	127.00	58.00
5	1094	US, Hckee, Jonathan, Hckee, Charlie	12	6	10	1	1	3	1	129.50	42.50
6	1340	GBR, Stanley, Charles, Ian Rowan	4	10	8	6	11	6	DNF	132.00	43.00
7	1346	Lennon, Michael, Parker, Dick	11	3	19	4	12	9	13	70.00	54.00
8	1344	Lewns, Chris, Simpson, Jarred	5	7	10	10	10	10	40	62.00	52.00
9	1355	GBR, Bridge, Roddy, Green, Andy	16	12	12	14	14	2	1	70.75	54.75
10	1332	NZL, Kennedy, Lindsay, Allen, Joe	24	8	7	8	19	15	3	84.00	60.00
11	1087	GBR, Harcley, James, Drumgold, Robert	10	DNF	5	16	21	8	7	156.00	67.00
12	1350	GBR, Jones, Martin, Ian Warren	9	9	11	20	5	17	PMS	159.00	70.00
13	1337	K, Fitzgerald, Andrew, Gatts, Ian	9	6	4	4	1	4	9	143.00	78.00
14	1291	GBR, Pudney, Fleming, Clausen, Christian	42	25	13	17	20	24	PMS	181.00	96.00
15	1331	GBR, Partinon, Andrew, Nearn, Simon	14	11	DNF	39	29	7	8	197.00	108.00
16	1331	Sees, Mike, Bridle, Graham	26	23	15	18	56	20	16	174.00	118.00
17	1087	US, Berkowitz, Zachary, Balgauf, Karl	22	28	16	21	17	34	20	158.00	124.00
18	1354	GBR, Penman, Andrew, Alistair Ashford	18	21	31	31	22	19	15	157.00	126.00
19	1333	Sidey, Chris, Watson, Andy	30	22	29	26	30	16	6	159.00	129.00
20	1333	GBR, Postle, Andrew, Philip Badger	10	19	24	32	51	25	26	185.00	134.00
21	1335	GBR, Pudney, Jeremy, Pearson, Julian	37	20	33	32	30	27	11	192.00	142.00
22	1074	USA, Bundy, Kristofer, Hanseler, Jamie	31	14	39	11	13	55	DNF	236.00	143.00
23	546	Can, Kidd, James, Clarke, Magnus	23	49	24	5	6	43	DNF	239.00	150.00
24	1074	G, Meier, Ralf, Whifarnit, Urs	21	47	DNF	46	16	22	5	246.00	157.00
25	1343	K, Everest, Clive, Yates, Tim	17	18	DNF	47	35	18	22	246.00	157.00
26	1320	GBR, Harroo, Andrew, Edmonds, Nick	20	31	20	32	45	37	18	203.00	158.00
27	555	CAN, Hayward, Peter, Conen, Jeff-Throw	28	24	25	28	28	41	27	201.00	160.00
28	1349	K, Warren, Martin, Goodrich, Adam	15	16	DNF	22	26	9	13	253.00	164.00
29	1305	K, Sibthorpe, Jeremy, Reeves, Ed	15	19	23	30	30	25	21	217.00	168.00
30	1352	GBR, Evans, John, Harroo, Sue	29	33	28	50	18	30	25	230.00	167.00
31	1054	, Stahnke, Keith, Erklens, William	35	40	17	56	27	56	19	310.00	174.00
32	1325	, Cage, Robert, Reay, John	32	34	27	25	23	45	33	219.00	174.00
33	1062	USA, Boenn, Ron, Monier, Pete	33	35	34	27	26	26	28	209.00	174.00
34	1329	, Seal, David, Jefferies, Andrew	34	DNF	9	44	49	28	14	267.00	178.00
35	1084	CAN, Cross, Jay, Chris, Mike	27	15	38	38	31	33	34	216.00	178.00
36	1358	USA, Camoelli, Derek, Bieser, Paul	13	17	DNF	13	33	23	27	277.00	188.00
37	1321	GBR, Ovington, Dave, Kingsid, Nick	43	34	26	34	61	32	25	257.00	188.00
38	550	GBR, Peters, Nick, Karl Helmer	49	44	32	40	48	29	29	325.00	205.00
39	550	Can, Kidd, Hugh, Vincoe, John	34	29	DNF	29	24	38	33	329.00	205.00
40	559	Can, Martin, Stewart, McLean, Mark	46	26	DNF	24	25	46	41	297.00	208.00
41	1259	K, Perry, Simon, Selby, Pete	40	42	21	60	38	51	24	276.00	216.00
42	532	US, Craig, Larry, Gremaux, Gary	47	32	40	19	36	DSQ	45	308.00	219.00
43	547	CAN, Bernidge, Matthew, Petersen, Chris	45	27	30	DNF	66	21	35	313.00	224.00
44	1309	K, Bott, Troy, Ross, Hans	49	36	46	36	37	39	31	274.00	225.00
45	1057	K, Hodgart, John, Bridge, Rhidian	DSQ	45	22	33	41	49	21	325.00	231.00
46	557	USA, Adams, Mark, Ben Whells	41	43	44	37	39	55	38	337.00	260.00
47	557	CAN, Pawlik, Jorg, Locner, Tim	38	60	42	37	44	61	37	339.00	260.00
48	553	KC, Cumming, Tom, Powell, Willie	51	52	DNF	49	34	58	40	373.00	284.00
49	599	JPN, Takashi, Furugaki, Wasnio Leben	44	50	53	52	32	55	53	357.00	284.00
50	1077	US, Klipetz, David, Chartier, Dick	66	56	41	54	60	40	37	354.00	288.00
51	1050	USA, Ewart, Smith, Roger, Penman, Jamie	36	46	DNF	55	53	42	39	380.00	291.00
52	556	CAN, Eaton, Fred, Andrew Diamond	39	48	50	74	47	44	43	365.00	291.00
53	551	CAN, Moyle, Bruce, Harvey, Al	50	50	DNF	40	DNF	47	36	381.00	292.00
54	527	KC, Yates, Andrew, Ritchie, Chriss	70	38	37	DNF	57	50	42	383.00	294.00
55	505	KC, Leabetter, Richard, Cooper, Dale	48	67	48	58	45	56	56	370.00	303.00
56	324	Can, Smits, Michael, Johnston, Chris	68	41	DNF	42	58	60	47	405.00	316.00
57	548	KC, Willetts, Tim, Stephen Oliver	43	68	43	59	69	57	51	390.00	321.00
58	1083	KC, Cowie, John, Roulstone, Patrick	52	61	47	DNS	74	48	46	417.00	328.00
59	73	USA, Bates, Andrew, Schmidt, Kurt	63	71	35	62	64	62	49	406.00	335.00
60	519	JPN, Fujihara, Masafumi, Kikuchi, Seiji	64	63	55	45	55	70	51	413.00	343.00
61	519	JPN, Yasutsugu, Kawanaga, Kiyoshi, Sakabe	57	51	59	51	67	68	64	417.00	349.00
62	543	CAN, Rananan, Doug, Rananan, Dennis	72	66	49	48	62	65	49	429.00	357.00
63	1090	KC, Child, Keith, Dejean, Jeff	58	66	DNF	59	59	55	55	443.00	366.00
64	1076	USA, Hyde, John, Robinson, Joelle	80	69	DNF	43	40	72	53	443.00	366.00
65	560	USA, Phillips, Louis, Phillips, Amy	60	59	54	64	58	59	DNF	453.00	364.00
66	1089	CAN, Keating, James, Andre Colenbrander	53	37	36	65	DNS	DNS	58	458.00	369.00
67	514	USA, Bancarson, Baird, Beck, Bonnie	DNF	58	DNF	65	65	77	56	469.00	380.00
68	514	K, Ravenhill, Paul, Richard Hall	55	DNF	DNS	72	59	YMP2	47	471.00	382.00
69	536	CAN, Hayward, Gavin, Jim Jacques	62	53	RET	DNF	42	52	DNF	476.00	387.00
70	1048	US, Scurr, John, Bell, Michael	65	66	37	69	76	79	63	471.00	392.00
71	1036	US, White, Dick, White, Leslie	77	67	52	61	77	69	60	447.00	396.00
72	561	JPN, Hidenao, Matsumoto, Naoki, Niwa	71	72	58	73	71	65	60	472.00	399.00
73	1036	USA, Smith, Sean, Burkett, Tom	75	75	56	67	79	74	52	478.00	399.00
74	561	CAN, Florack, Yves, Lemieux, Jason	61	55	51	66	DNS	DNS	DNS	504.00	411.00
75	1066	US, Waintors, Mats, Payne, Jeffrey	67	70	60	DNS	54	75	DNS	504.00	415.00
76	74	J, Kenyon, Hagitawa, Kel, Matsumoto	73	76	61	77	75	66	55	493.00	416.00
77	1065	JPN, Eiji, Kato, Fukuda Yoichi	RET	73	DNF	71	70	67	54	513.00	424.00
78	992	USA, Dizarfo, Paul, Benigno, James	69	77	DNS	68	81	69	59	511.00	425.00
79	1044	USA, Arnold, Rand, Arnold, Kevin	76	81	45	70	72	62	53	522.00	433.00
80	1092	US, Schwenker, Quinn, Schwenker, Ken	74	80	DNF	76	63	78	57	527.00	438.00
81	522	USA, Blossman, Brandon, Gutierrez, Mary	79	74	DNF	DNF	62	64	58	535.00	440.00
82	522	J, Motohiro, Yasukuchi, Suzuki Yukio	RET	78	DNF	75	73	76	68	548.00	459.00
83	522	KC, Charbonneau, Jacques, Latherniere, Jean-Claude	DNF	DNF	DNS	63	80	73	66	549.00	460.00
84	522	CAN, Orchard, Charles, Chamberlain, Bryn	78	64	DNF	DNF	78	DNF	DNF	575.00	487.00
85	525	USA, Masini, Robert, Bates, Chris	81	82	DNF	DNF	DNS	DNS	DNS	608.00	519.00
86	1095	KC, Grant, Greg, Heouorn, Graeme	DNF	83	DNS	DNF	DNF	DNS	DNS	611.00	523.00
87	1095	US, Murray, Peter,	DNF	DNF	DNF	DNF	DNS	DNS	DNS	623.00	531.00

Dieser Kommentar aus der Surf trifft den Nagel auf den Kopf!

ENTWICKLUNGSHILFE

Stange rein, Schleife rum, Trimmshot ran, und zwischen Mast und Mahagoni-Geländer entfaltetete sich ein himmelblauer Windkollektor: Wenn Pioniere ans alte Windsurfer-Rigg denken, kriegen sie einen Nostalgiekick. Da war doch alles so einfach. Und heute: sechs Latten, drei Camber, zwei Flaschenzüge und eine Biegekurve am Mast, daß man einen Flitzbogen daraus machen könnte. Das kann ja nur Anfänger abschrecken, Frauen verjagen und Cracks vergraulen. Glauben die Anhänger des Low Tech. Doch hier irren sie. Wenn der Sport beim Windsurfer stehengeblieben wäre, gäb's Bretter heute nur auf Müllhalden und im Museum. Sport braucht Entwicklung, und wo's keine gibt, ist Grabesruhe. Die Einheitsklassen im Segeln sind abschreckende Beispiele. Dort wird jede Segelatte reglementiert. Und deshalb sind diese Klassen auch Veteranentreffs. Der moderne Windsurfsport dagegen setzt Ideen um, die jedem Surfer Ausflüge ins Extreme erschließen. Früher kam die Schmerzgrenze (wörtlich) bei vier Beaufort, heute fahren zarte Frauen im Hammerwind von Fuerte. Raffinierte Profile erweitern die Einsatzbereiche - wer früher fünf Segel brauchte, kommt heute locker mit drei Tüchern aus. Moderne Masten lassen Segelschnitte zu, die sich in Böen öffnen wie ein Überdruckventil. Kein Zweifel, High Tech macht auch Surfen schöner.

Materialreport aus Kanada

Was gab es neues an wichtigen Neuerungen auf dem Materialsektor in Kanada ?
Die Frage läßt sich sehr schnell beantworten - nichts !

Der neue Weltmeister Ian Walker/Chris Fox fahren Standardmaterial: Ovi Hovlett, Hyde Segel (ohne Fat Head) und M6 Mast, da die beiden kein Geld für einen Carbon Mast hatten.

Sowohl auf der Team WM wie auch auf der Individual WM hatten wir alle Windbedingungen, so daß Allround Eigenschaften gefragt waren. Hier erwies sich erneut der Hovlett 1b als sehr gelungenes Design. Die Amerikaner und Kanadier zeigten sich hier als die wahren Bayern, ab 4 Beaufort war es vorbei mit der Herrlichkeit: raumschots schossen sie mit ihren Mazza's, Bieker's und Pawlik's unkontrolliert durch die Gegend. Bei weniger Wind zeigten sich insbesondere die McKeys sehr stark, beide haben aber auf Olympiaden schon Medaillen gewonnen und gehörten früher beim One Design Zirkus zu den stärksten Mannschaften.

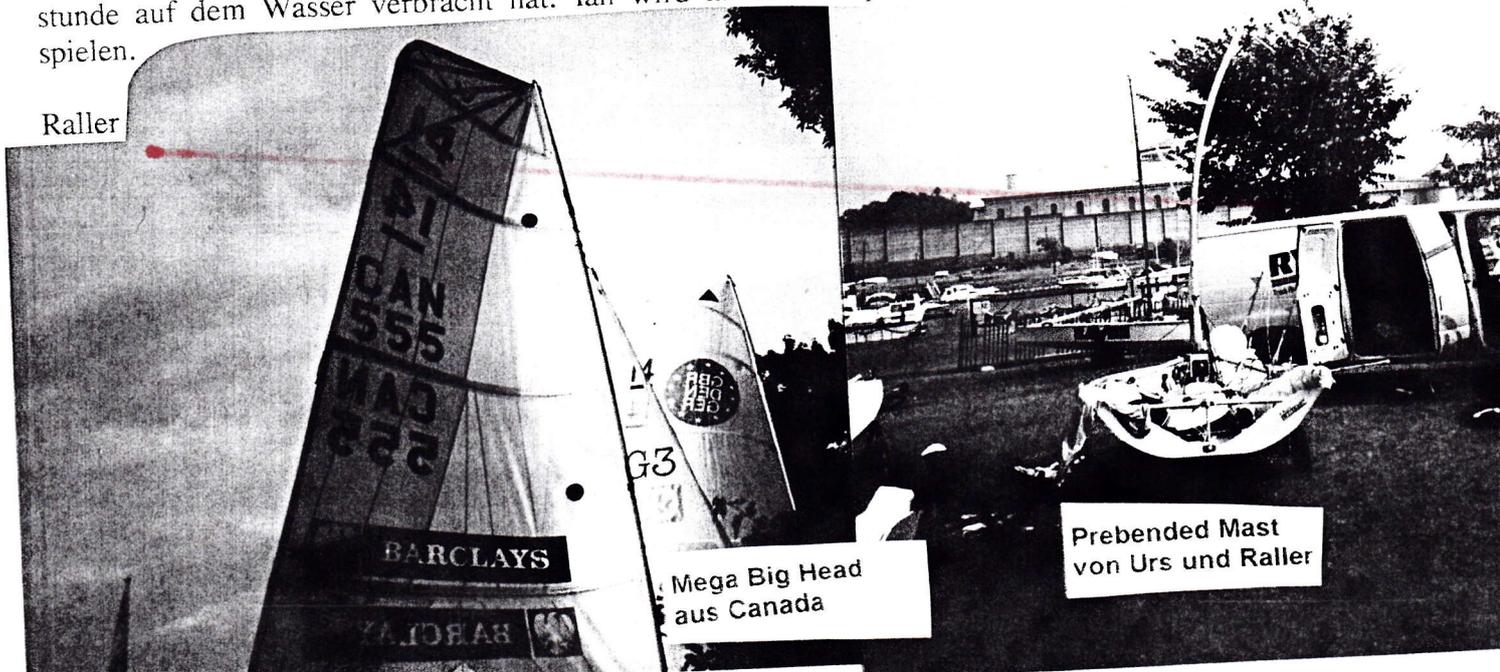
Einige ganz besondere Details wurden beim Pawlik 1 verwirklicht, der Designer hat das Heck einfach schräg hinten abgeschnitten, so daß das Boot wie eine kleine IOR Yacht wirkt. Das man auf diesem letzten halben Meter vom Boot bei Hack ganz gerne mal steht, war Designer Jorg Pawlik nach den ersten Windrennen dann auch klar. Interessant auch die Großschotführung, mit einer Endlosschot wird von jeder Seite mit einer eigenen Talje gezogen, das Prinzip schien zu funktionieren.

Dann waren da noch die Großsegel der Amerikaner und Kanadier, wobei insbesondere die Segel der Kanadier oben dermaßen weit ausgestellt waren, daß unser Segel dagegen schon fast als schlank bezeichnet werden muß. Bei Wind zeigte sich dann aber, daß das Top nicht mehr vernünftig zu kontrollieren war.

Thema Carbon Masten: zur Vermessung kam fast jeder 2. - 3. mit einem Carbon Mast an. Bis zum Ende der Individual WM waren aber 90% dieser Masten entweder gebrochen oder rechtzeitig vorher gegen den alten Alu Prügel ausgetauscht worden. Einzig der Mast des Neuseeländers sah sehr vernünftig konzipiert aus, er war auch dicker im Profil.

Fazit: die Weltmeisterschaften haben wieder einmal gezeigt, daß nicht das Material den Ausschlag für den Sieg gibt. Shooting Star Ian Walker hat als Neueinsteiger somit im ersten Jahr gleich alles abgeräumt. Das Geheimnis des Erfolgs: nun, zunächst hat Ian schon vorher sehr erfolgreich 470er gesegelt (2 Platz Kieler Woche 1992) und bei Tim Robinson zum Pow 1992 gecrewt (Platz 3). Dieser Jahr hat er mit Tim Robinson zu zweit viel trainiert, wobei man sich vorstellen kann, daß er mit Tim, dem Nur-Segler, die eine oder andere Trainingsstunde auf dem Wasser verbracht hat. Ian wird in Zukunft professionel im 470er Crew spielen.

Raller



Mega Big Head
aus Canada

Prebended Mast
von Urs und Raller

14 Gebrauchtfootliste :

Stand: 17.10.93

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 - 106 Ovington Benedict 4 Baujahr 1986	neuer Superspars M6, neue Fock, neuer Spi, neues Ruder, Carbon Pole, Slipwagen Oberpersenning	9.500 DM Rolf Beyer 0431/ 12361
G - 107 Morrison 5 gebaut 1987 bei Sutherland	91er Rigg Trolley, Oberpersenning Sturmschäden an Rumpf und Mast	VHB 8.000 DM Jens Rüter 0451/73720 (p)
G - 110 Ovington Hovlett 1b Vollausstattung Baujahr 5/91	2 Masten Superspars M6 Persenninge, Trailer, Slipwagen 1 Groß, 3 Focks, 3 Spi's, alles Moritz	VHB 21.000DM Peter Rooks 04502/5000 (d) 0451/864478 (p)
G - 115 JJ 1 built 6/91 by C.Hammer & J. Weishaupt	Carbon/Kevlar/Epoxy Konstruktion Rigg 5/92 neu, Bloodaxe Carbon Schwert & Ruder, Schultz Segel von 5/92 Slipwagen, Persenning	13.800 DM Carsten Hammer 0431/ 333151 Jens Weishaupt 0421/6441540
G - 117 Ovington Benedict 4 Baujahr 89	neuer Superspars M6 neuer Schultz Spi, Batt Groß, Fock, Spi, Slipwagen, Oberpersenning	15.000 DM Martin Holste 0431/588474
G - 119 JJ1 Baujahr 92	Holz - Kunststoff Bau Sunspar Mast	Torsten Drewes 04351/87443
G - 120 Böresen Baujahr 93 wenig gesegelt, neuwertig	Epoxy Carbon Bau, M6, Carbon Baum, Carbon Pole, Milanese Carbon Foils, Pinnell Fock & Kevlar Groß, Batt Spi	26.000 DM VHB Holger Jess 04351/87237 (d)
G - 123 Baujahr 4/93	Epoxy Carbon Bau Goldspar / Schultz Rigg Carbon Foils Slipwagen/Persenning	16.200 DM Carsten Hammer 0431/ 333151 Jens Weishaupt 0421/6441540
schnelle Schultz Tücher von 1993 zu verkaufen :	1 Groß von 1993 Mylar 1 Fock bis Euro gefahren 1 Fock nur Euro gefahren 1 Spi von 1993 1 Spi wenig gesegelt	Preise erfragen Ralf Meier 0431/676719
D - 6 Börresen Bau Baujahr 92	Goldspar Mast Slipwagen Clown Segel, Persenning	18.500 DM Rod Simpson 04351/ 87237 (d)
BBC1 Schale (unvermes- sen), 1992 vom Bootsbauer gebaut, Epoxy Bau, unvoll- ständig	Superspar Mast, Holme Spar Baum, Hyde Groß, Ruder, komplette Beschlagsausrüstung, Sliptrailer	11.000 DM, eventuell auch ein- zeln abzugeben Olivier Kirchner 0471/2678

Klassenregeln & Kontaktadresse:

Jens Weishaupt, Bauernweide 29, 2800 Bremen, 0421/6441540