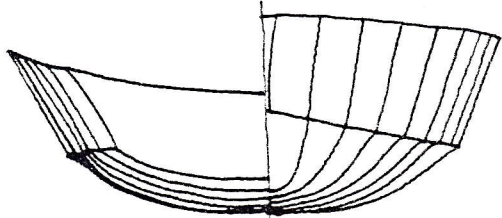


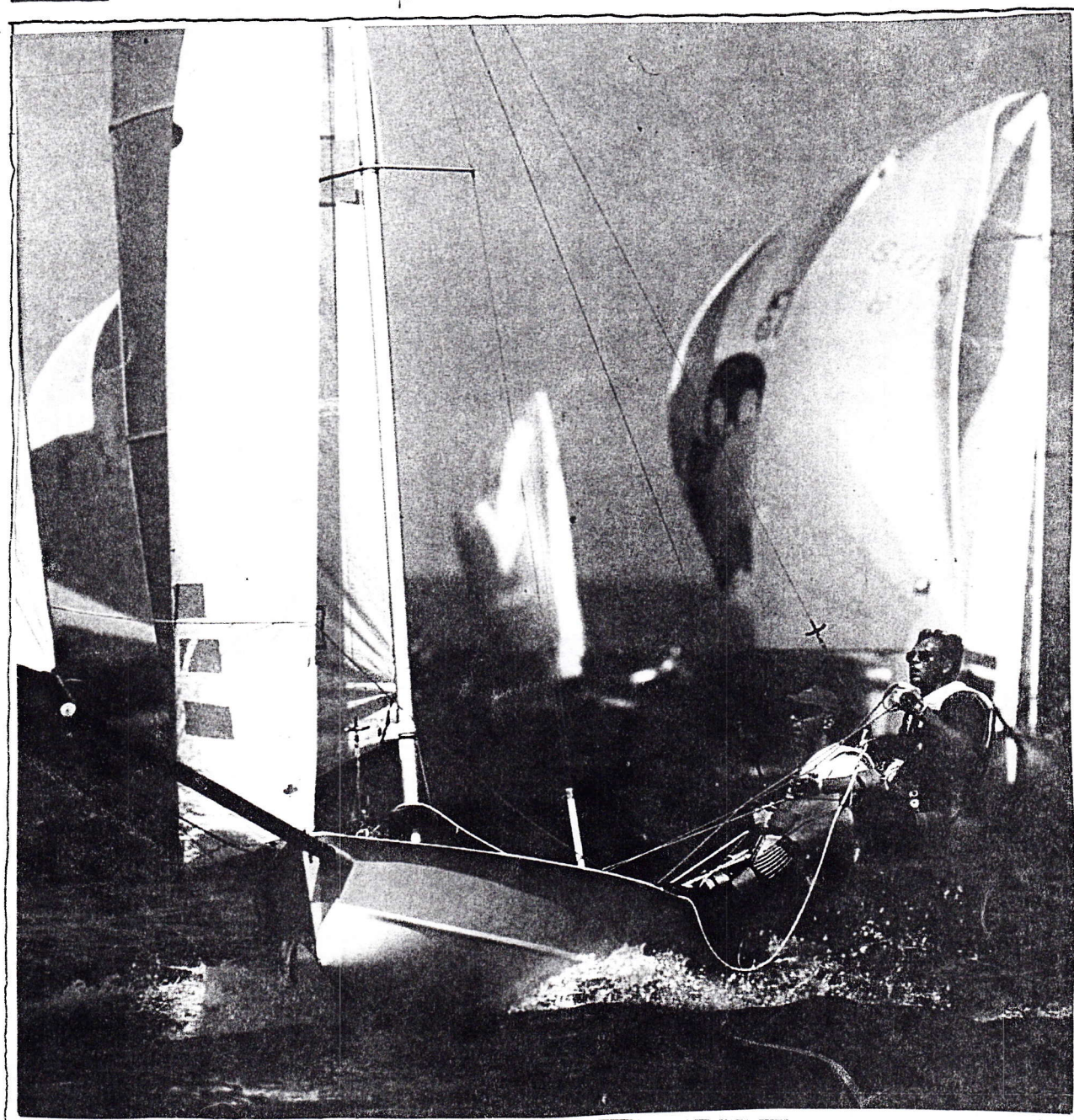
Der Doppelsteher

MITTEILLINGEN DER
DEUTSCHEN FOURTEEN-FOOT-DINGHY-KLASSENVEREINIGUNG E.V.

14



□ • 95



Führungskader der Deutschen Fourteen Foot Dinghy Klassenvereinigung

1. Vorsitzender, Kontaktadresse:

Jens Rüter
Große Burgstr. 20
23552 Lübeck
Tel: 04551/73720(p), 0451/8822940(d)



2. Vorsitzender, Pressearbeit (Printmedien):

Ralf Meier
Lüdemannstr. 44
24114 Kiel
Tel. und Fax: 0431/676719 (Vorsicht Anrufbeantworter !)



Kassenwart, T-shirt Verkauf:

Dr. Dorothee Mannebeck
Hasselkamp 113
24119 Kronshagen
0431/588474



Flottenobmann Mitte & Bodensee:

Werner Gieser
Werderstr. 68
69120 Heidelberg
06221/475080



Flottenobmann Bayern:

Martin Blum
Lilienstr. 51
85591 Vaterstetten
08106/7084



Flottenobmann Ost:

Stefan Heim
An der Gienicke 13
04509 Zwochau
034207/41879

Vermesser:

Bernd Zeiger
Schauenburger Str. 37
24105 Kiel
0431/562676



Christoph Hagenmeyer
Kellersgartenstr. 19
86919 Utting
08806/2891



Pressewart (Elektronische Medien):

Olliver Voß
Papenkamp 21
24114 Kiel
0431/673148



Segelnummern, Klassenregeln

Martin Holste
Hasselkamp 113
24119 Kronshagen
0431/588474



Doppelsteher-Redaktion

Rolf Beyer
Eichhofstr. 21
24116 Kiel
☎0431/129361



Vorschlag der englischen Klassenvereinigung zur Änderung der Klassenregeln

Die englische Klassenvereinigung hat an die Weltorganisation der Fourteens ein Paket von Vorschlägen zur Regeländerung gesendet und diese zur Abstimmung gestellt.

Bis zum 19.6. 1995 muß jede Fourteen Nation die Meinung ihrer Mitglieder ermittelt haben und das Ergebnis an die Weltvereinigung zurückgesandt haben.

Die Vorschläge liegen im Originaltext bei, ich habe versucht, die neuen und geänderten Regeln gegenüberzustellen sowie diese Regeländerungen aus meiner Sicht zu kommentieren.

Da ich Übersetzungsfehler nicht ausschließen kann, bitte ich in jedem Fall, auch einen Blick auf den englischen Originaltext zu werfen.

Los geht's

Rule Change Proposal (Übersetzung des Originals)

Anbei liegen die Vorschläge zur Änderung der Klassenregeln, wie sie von der englischen Klassenvereinigung eingereicht und weltweit zur Abstimmung gestellt worden sind.

Wie bekannt ist, sind diese endgültigen Vorschläge ein Produkt internationaler Zusammenarbeit und Diskussion, die während der letzten 12 Monate statt gefunden hat.

(Ich habe aus deutscher Sicht an den Regelvorschlägen mitgearbeitet, im Winter sind diversere Meter Faxpapier für dieses Projekt geopfert worden. Jens, Thomas Ebler und ich hatten es sinnvoll gefunden, gleich drehbare und vorgebogene Masten zu erlauben. Ich habe mich von Paul Bieker überzeugen lassen, daß vorgebogene Masten zu teuer würden, selbst bei den hochgesponsorten 18 Footer sind diese aus Kostengründen verboten worden. Um das Paket durchzubekommen und die Diskussion zu beenden habe ich letztendlich der hier vorliegenden Fassung zugestimmt und auf die Maständerungen verzichtet.)

Obgleich dieses gemäß den Regeln der Weltvereinigung ein Proposal der englischen Klassenvereinigung ist, wurde dieses Proposal mit mehreren internationalen Fourteen Seglern wie Rand Arnold (USA), Dave Ovington, Greg Grant (NZL), Ralf Meier (GER), Fleming Clausen (DEN), Jay Cross (CAN), Guzz Isaka (JPN), Jermemy Pudney und Tom Trevelyan (World Association) abgestimmt worden. Wir haben uns auch über die konstruktiven Vorschläge aus Australien und Neuseeland gefreut, wobei besonders die Bemühungen von Paul Bieker aus USA sehr hilfreich waren.

(kann ich nur zustimmen, Paul hat sogar persönlich bei mir angerufen um mich in meiner Meinung bezüglich der vorgebogenen Masten umzustimmen. Nachdem wir dann ein wenig geklönt hatten, fiel ihm auf einmal ein, daß es doch recht teuer sei, mal eben mit Germany zu sprechen und verabschiedete sich.)

Als Hintergrund für die Regeländerungen haben wir folgende acht Prinzipien im Hinterkopf gehabt, die auch schon der laufenden Diskussion genannt worden.

- **Verbesserung der Allroundeigenschaften (Geschwindigkeit und Beschleunigung)**
- **Reduktion der Kosten für neue Rümpfe**
- **Eine klare Richtung vorzugeben, in die sich die Klasse bewegen wird, damit Segler und Bootsbauer für die Zukunft planen können.**

- **die Kosten für das Aufrüsten vorhandener Boote sollen im erträglichen Rahmen gehalten werden.**
- **Neue Herausforderungen für Segler und Bootsbauer und Segelmacher zu schaffen**
- **Neue und ehemalige Segler in die Klasse zu bekommen**
- **Rahmenbedingungen für die australischen und neuseeländischen Boote vorzugeben, damit sie ihre Regeln ändern können und mit uns zusammensegeln können.**
- **In der IYRU unseren Status als technisch führende Klasse zu behaupten**

Alle Argumente für die Regeländerungen werden im Detail hier nicht nochmals wiederholt. Da wir zur ersten Fassung der Regelvorschläge auf Detailfehler hingewiesen worden, sind einige Vorschläge gegenüber der ersten Fassung geändert, insbesondere die Gesamtbreite und das nächste Datum der Gewichtsreduktion.

So bleibt genügend Zeit, über eine weitere Gewichtsreduzierung nachzudenken, falls es sich herausstellen sollte, daß es unökonomisch ist, Boote mit dem neu angestrebten weiter reduzierten Gewicht zu bauen.

Die Co- Autoren dieses Artikels sind der Meinung, daß man über die Änderungen nur im Paket abstimmen sollte, da Regeln übers Rigg zusammen mit den Regeln zum Rumpf gesehen werden müssen.

Daher werden die Mitglieder der Klassenvereinigungen gebeten, die Änderungsvorschläge im Paket zu lesen und zu verstehen und daraufhin abzustimmen, ob die Regeln im Paket akzeptiert werden oder nicht.

(Hinsichtlich der Fülle der Regeländerungen denke ich, daß der einzig vernünftige Weg ist, über die Regeländerungen im Paket abzustimmen. Außerdem möchte ich bitten, die Abstimmung zahlreich zu beantworten, um Eure Mitbestimmung wahrzunehmen. Ich hoffe, daß ich in dieser Saison im Gespräch die Meinung der Mehrheit erfahren kann, um international wirklich die Meinung der Deutschen Fourteen Segler vertreten zu können)

Wir erwarten große Zustimmung zu den neuen Regeländerungen.

(bitte hier abtrennen)

Rückantwort bis 19.6. 95

Ich stimme den Regeländerungen zu: ☐

Ich stimme den Regeländerungen nicht zu: ☐ Begründung:

Name:

Bootsnummer:

zurücksenden an:

Ralf Meier
Lüdemannstr. 44
24114 Kiel
Fax: 0431/676719

Vorschläge zur Änderung der Klassenregeln (gültig ab 1.1. 1996)

Bemerkung:

Alle Maße sollen parallel zu einer der drei Hauptachsen des Rumpfes genommen werden-- vertikal, horizontal oder transversal-- bezogen auf die Wasserlinie und die vordere und hintere Mittellinie des Rumpfes.

Rule Change Proposals (with effect from 1st January 1996)

NB: Unless specifically required otherwise hereunder, all measurements shall be taken parallel to one of the three major axes of the hull - vertical, horizontal or transverse - related to the waterline and fore and aft centre line of the hull.

REGEL 1 LÄNGE DES RUMPFES UND DER BESCHLÄGE:

zur Zeit:

Die Rumpflänge über alles darf 14 ft. (4267mm) nicht überschreiten, einschließlich Stevenband (Schutz), aber ausschließlich aller Ruderbeschläge, Spiegelklappen, Entwässerungsstöpsel und Stevenbeschläge. Stevenbeschläge dürfen nicht mehr als 1 inch (25,4mm) aus der Oberfläche des Rumpfes hervorstehen. Beschläge oder Ausrüstung, welche die Außenhaut des Bootes über 14 ft. (4267mm) verlängern, sind nicht erlaubt.

vorgeschlagener neuer Wortlaut:

1a

Die Rumpflänge über alles darf 14 ft. (4267mm) nicht überschreiten, einschließlich Stevenband (Schutz), aber ausschließlich aller Ruderbeschläge, Spiegelklappen, Entwässerungsstöpsel.

1b

Beschläge oder Rumpferweiterungen bis zu 305mm vor dem Bugsteven sind erlaubt. Kein Teil darf sich jedoch mehr als 458mm unter der Deckschante oder ihrer Verlängerung befinden. Unter einer Linie 229mm unter der Deckschante oder ihrer Verlängerung darf kein Teil horizontal gemessen mehr als 12,7mm herausragen.

Begründung:

So kann der untere Fockansatzpunkt vor den Rumpf gelegt werden, ohne den eigentlichen Rumpf zu ändern.
Ebenso wird die Erhöhung des J - Maßes (Abstand Vorderkante Steven-Mast) erleichtert.

Kommentar:

Diese Regel dient dazu, breitere Focks zu fahren, ohne daß die Fläche, in der sich Fock und Groß überlappen, erhöht wird. Sicher ist, daß die existierenden Focks im Vergleich zu anderen Klassen sehr schmal im Profil sind. Allerdings ist aus der 505 Klasse bekannt, wo wahlweise die Fock vor oder hinter der Trompete angeschlagen werden kann, daß sich die Anbringung hinter der Trompete durchgesetzt hat.

Beim Aufrüsten vorhandener Boote müssen die enormen Kräfte des Vorstags berücksichtigt werden.

Rule 1 Length

Delete

Insert: 1(a) The overall length of the hull shall not exceed 14ft 0in (4267mm) including stem band but excluding all rudder fittings transom flaps and drain plugs.

1(b) Fittings or a hull extension up to 12ins (305mm) forward of the stem are allowed. No part thereof shall be more than 18ins (458mm) below the sheer or extension thereof. Below a line 9ins (229mm) below the sheer or extension thereof the width of such structure measured horizontally shall not exceed 0.5in (12.7mm).

Reason: - to allow jibs to be set forward of the hull without affecting immersed shape
- this will also facilitate increasing J on existing boats

REGEL 2 BREITE:

zur Zeit:

Die Breite des Rumpfes einschließlich der Beschläge und der Scheuerleiste darf an ihren breitesten Punkten 5 ft. 6 in. (1676mm) nicht überschreiten.

vorgeschlagener neuer Wortlaut:

Die Breite des Rumpfes einschließlich der Beschläge und der Scheuerleiste darf an ihren breitesten Punkten 1830mm nicht überschreiten.

Begründung:

Die maximale Breite des Rumpfes soll erhöht werden, um die erhöhte Segelfläche zu kompensieren und sich in den Regeln den Australiern anzunähern.

Rule 2 Beam

Delete: 5ft 6ins

Insert: 6ft 0in (1830mm)

Reason: to increase the maximum beam which helps to compensate the increased sail area and assists Antipodean integration

REGEL 3 FORM UND TIEFE DES SPANTES 7 FT. (2134mm) HINTER DEM BUG:

zur Zeit:

An diesem Spant

(A)

darf die Außenseite des Bootsrumpfes nicht höher als 203mm oberhalb der Außenseite des Kielbandes, bei einer Breite von **1219mm** sein.

(B)

darf die obere Ecke des Rumpfes oder der Scheuerleiste nicht weniger als **559mm** oberhalb der Außenseite des Kielbandes sein.

vorgeschlagener neuer Wortlaut:

An diesem Spant

(A)

*darf die Außenseite des Bootsrumpfes nicht höher als 203mm oberhalb der Außenseite des Kielbandes, bei einer Breite von **1118mm** sein.*

(B)

*darf die obere Ecke des Rumpfes oder der Scheuerleiste nicht weniger als **508mm** oberhalb der Außenseite des Kielbandes sein.*

Begründung:

Die Regeländerung würde den Bau schmalere Rumpfe erlauben, siehe auch Regel 5

Rule 3(a) Rise of Floor

Delete: 4ft 0in

Insert: 3ft 8ins (1118mm)

Reason: to allow narrower hulls; but see Rule 5 below

Rule 3(b) Depth of Hull

Delete: 1ft 9+7/8in

Insert: 1ft 8ins (508mm)

Reason: to allow shallower hulls which will assist weight and cost reduction, improve appearance and assist Antipodean integration

REGEL 4 DECKSPRUNG:

zur Zeit:

Die Decksprunglinie, definiert als oberste Kante des Rumpfes und der Scheuerleiste, soll eine angemessene, durchgehende, konkave Kurve oder eine Gerade vom Bug bis zum Heck sein.

vorgeschlagener neuer Wortlaut:

*Die Decksprunglinie, definiert als oberste Kante des Rumpfes und der Scheuerleiste **von der Seite im Profil gesehen**, soll eine angemessene, durchgehende, konkave Kurve oder eine Gerade vom Bug bis zum Heck sein.*

Begründung:

Durch die Änderung der Regel können existierende Boote die neue maximale Breite durch den Anbau von Auslegern oder ähnlichem erreichen.

Rule 4 Sheer

Delete.

Insert "The sheerline, defined as being the top edge of the hull including the deck and gunwhale viewed in profile from the side, shall be a fair continuous concave curve."

Reason: to allow existing boats to use racks or other devices to increase beam to the new maximum

REGEL 5 ÜBERHÄNGE DES RUMPFES NACH AUSSEN UND INNEN:

zur Zeit:

Ein strammes Band auf der Außenseite des Rumpfes darf an jedem vertikalen Querschnitt des Rumpfes (einschließlich der Scheuerleiste und aller Beschläge, jedoch ohne Fußschlaufen, nirgendwo mehr als 2,5 in. (63,5mm) von der äußeren Oberfläche des Rumpfes abstehen. Die Summe der Innenneigungen der Oberflächen ausschließlich der Scheuerleiste, darf 1/24 der größten Breite nicht übersteigen.

vorgeschlagener neuer Wortlaut:

Ein strammes Band auf der Außenseite des Rumpfes einschließlich der vertikalen Teile des Rumpfes unterhalb des in Regel 3 (b) definierten Meßpunkts darf an keiner Stelle mehr als 19mm von der äußeren Oberfläche des Rumpfes abstehen.

Begründung:

Die Tiefe von Auslegern soll reduziert werden. Dadurch ergibt sich eine Verringerung der Herstellungskosten. Die Regel soll zusammen mit der Regel 3 (a) geändert werden, um die erlaubte minimale Breite um 50,8mm an diesem Meßpunkt zu verringern.

Rule 5 Flare and Tumblehome

Delete

Insert: "A taut tape on the outside of the hull containing the vertical transverse section of the hull below the rise of floor measurement point defined in Rule 3(b) shall nowhere exceed 0.75in (19mm) from the outside surface of the hull."

Reason: - to reduce the depth of the chine steps or knuckles
 - to reduce building costs
 - taken with the change to Rule 3(a), to reduce by approx. 2ins the minimum beam at the rise of floor measurement point

REGEL 6 ALLGEMEINE FORMGEBUNG:

zur Zeit:

(A)

(i) Die Dicke der Rumpfkonstruktion (einschließlich Scheuerleiste und Spiegel, falls vorhanden) darf horizontal gemessen an jedem Punkt oberhalb eines Punktes 6 in. (152mm) unter der oberen Ecke des Rumpfes liegt, 3 in. (76mm) nicht überschreiten.

(ii) Ab 9 ft. (2743mm) hinter dem Bug darf die Minimaltiefe von 6 in. (152mm) in Regel 6 (A)(i) gleichmäßig auf 3 in. (76mm) am Spiegel reduziert werden.

(iii) Innerhalb von 9 in. (229mm) vom Bug und innerhalb eines Radius von 9 in. (229mm) um den äußeren Schnittpunkt des Rumpfes und des Spiegels, falls vorhanden, findet die Beschränkung der Regel 6 (A)(i) keine Anwendung.

(B)

(i) Oberflächen und Strukturen (Bauteile) innerhalb des Rumpfes, mit Ausnahme des Spiegels, falls vorhanden, oder wie in Regel 6 (C) verboten, dürfen innerhalb eines Radius von 6 in. (152mm) von der oberen inneren Ecke des Rumpfes und der Scheuerleiste nicht vorhanden sein.

(ii) Ab 9 ft. (2743mm) hinter dem Bug kann die Beschränkung der Oberflächen innerhalb der 6 in. (152mm) Ausdehnung aus Regel 6 (B)(i) gleichmäßig auf 3 in. (76mm) am Heck reduziert werden.

(C)

Andere Strukturen (Bauteile) und Beschläge auf der Innenseite des Rumpfes innerhalb der Grenzen der Ausdehnung von 6 (B)(i) und (ii) dürfen eine horizontal projizierte Fläche haben, die 2 square ft. (0,186m²) nicht übersteigt.

vorgeschlagener neuer Wortlaut:

Löschen der gesamten Regel.

Begründung:

Mit dieser Regeländerung entfallen sämtliche Einschränkungen in der Konstruktion des Decks, Cockpit und Rudergestellen.

Dadurch ergeben sich:

- *reduzierte Kosten beim Entwurf und in der Herstellung*
- *geringeres Gesamtgewicht*
- *Weiterentwicklung im Design*

Rule 6 Deck and Interior

Delete all sections

Reason: This proposal removes any regulation of the deck, cockpit or gunwhale areas. The benefits expected are:

- reduced cost of design and building
- lighter weight
- design progress

REGEL 9 GEWICHT:

zur Zeit:

(A)

Der Rumpf darf in trockenem Zustand nicht weniger als 86,2 Kg wiegen
(Gewichtsreduzierung ab 1.1.1996 auf 81,6 Kg)

Vorgeschlagener neuer Wortlaut:

(A)

*Der Rumpf darf in trockenem Zustand ab dem 1.1. 1999 nicht weniger als 74,25 Kg wiegen
(Die geplante Gewichtsreduzierung ab 1.1.1996 auf 81,6 Kg entfällt, bis 1999 soll es keine
weitere Gewichtsreduzierung geben!)*

Begründung:

*Das Aussetzen der geplanten nächsten Gewichtsreduzierung 1996 sowie das Festsetzen einer
frühestens möglichen nächsten Gewichtsreduzierung 1999 erlaubt es, existierende Boote den
neuen Regeln anzupassen und wettbewerbsfähig zu bleiben. Durch die Gewichtsreduzierung
ergibt sich ein Geschwindigkeitszuwachs sowie eine weitere Annäherung an die Australier.*

Kommentar:

*Das Aussetzen der Gewichtreduzierung im Hinblick auf die umfangreichen Regeländerungen
halte ich für absolut sinnvoll. Jedoch sollte unser gestellter Antrag auf Vermessung eines
Gesamtgewichtes inklusive Mast & Baum wieder vorangetrieben werden. Diese Regel sollte
man akzeptieren, dann aber in den nächsten 2 Jahren kritisch prüfen, ob es überhaupt machbar
ist, haltbare Boote mit diesem erneut sehr drastisch reduzierten Gesamtgewicht zu bauen, wobei
zu bedenken ist, daß die erlaubten Fockausleger und Auslegergestelle das Boot um einiges
schwerer machen werden!*

Rule 9 Weight

Insert: "From 1st January 1999 the minimum weight shall be 165lbs
(74.25kg)."

Reason: - to reduce weight but to delay the reduction so that existing
hulls may be modified to the new rules and remain
competitive
- to increase speed and Antipodean integration
- to delay the reduction so that existing hulls in the intervening
years may be modified to the new rules and remain
competitive

REGEL 11 (b) AUFTRIEB:

Zur Zeit:

Auftriebsapparat:

Der Auftriebsapparat des Bootes soll so konstruiert sein, daß er folgendem nachkommt:

(A) Den Anforderungen der Regel 12 und

(B) Den folgenden Anforderungen:

(i) Es sollen nicht weniger als drei voneinander unabhängige wasserdichte Einheiten sicher
am Rumpf befestigt oder in diesen integriert sein.

(ii) Auf Booten bei denen der Rumpf oder Bauteile einschließlich der Auftriebseinheiten aus
nichtschwimmendem Material konstruiert sind, müssen Auftriebseinheiten von minimal 3 cubic
ft. (0,085m³) aus geschlossenzelligem festem Kunststoffschäum oder Luftbehälter von robuster
Konstruktion vorhanden sein. Beides muß zur Inspektion entfernbar sein.

Vorgeschlagener neuer Wortlaut:

Auftriebsapparat:

Der Auftriebsapparat des Bootes soll so konstruiert sein, daß er folgendem nachkommt:

(A) Den Anforderungen der Regel 12 und

(B) Den folgenden Anforderungen:

- (i) Boote die aus unsinkbarem Material konstruiert sind, müssen wenigstens eine wasserdichte Auftriebseinheit von minimal 3 cubic ft. (0,085m³) sicher am Rumpf befestigt oder in diesen integriert haben.
- (ii) Auf Booten bei denen der Rumpf oder Bauteile einschließlich der Auftriebseinheiten aus nichtschwimmendem Material konstruiert sind, müssen Auftriebseinheiten von minimal 3 cubic ft. (0,085m³) aus geschlossenzelligem festem Kunststoffschäum oder Luftbehälter von robuster Konstruktion enthalten. Beides muß zu Inspektionkontrollen entfernbar sein.

Begründung:

Durch die Regeländerung werden die Auftriebsanforderungen dem heutigen Entwicklungsstand des Bootsbaus angepaßt. Dadurch werden Einsparungen beim Bau erreicht.

Kommentar:

Laut Dave Ovington bringt diese Regeländerung eine Kostenersparnis von 1500DM!

Rule 11(b) (i) Buoyancy

Delete

Insert: "Boats constructed of buoyant materials shall have at least one independent watertight unit securely attached to or integral with the hull of minimum volume 3 cu ft."

Rule 11(b) (ii)

Delete

Insert: "Boats constructed of non buoyant materials shall have 3 independent watertight units containing together not less than 3 cu ft of closed cell rigid foam plastic or air bags of robust construction. Either shall be capable of being removed for inspection."

Reason:

- bring the buoyancy requirement in line with developments in design and materials
- to reduce building costs

REGEL 13 SEGELPLAN:

Vorgeschlagener neuer Wortlaut:

Das Maß 6858mm ist an allen Stellen der Regel durch 7626mm zu ersetzen.

Begründung:

Das Rigg wird so auf 7626mm erhöht, denn höhere Riggs sind schneller.

Rule 13 Rig Height

Wherever the dimension 22ft 6in is shown in this Rule, replace with 25ft 0in (7626mm).

Reason: to increase the maximum rig height from 22ft 6in to 25ft 0in; taller rigs are faster

REGEL 13 SEGELPLAN (I Maß):

Zur Zeit:

(B)(i) Die Verlängerungslinie des Vorlieks des Vorsegels soll die Vorderseite des Mastes an einem Punkt nicht höher als 17 ft. 0 in. (5182mm) oberhalb des oberen Randes der Scheuerleistenmeßmarke schneiden. Eine besonders gefärbte Marke soll auf den Mast gemalt sein, mit dem unteren Rand auf dieser Höhe. Die Linie des Vorlieks der Fock ist definiert als die Linie eines Prüfdrahtes, mit dem maximalen Durchmesser von 1,25mm, zwischen den Mittelpunkten der Bolzen der Hals- und der Kopfbefestigung des Vorsegels.

Vorgeschlagener neuer Wortlaut:

Löschen der gesamten Regel.

Begründung: Die Position des Fockfallaustritts im Mast soll nicht begrenzt werden, das Optimum wird sich nach einiger Zeit selbst ergeben.

Rule 13(b) (i) I Rule

Delete

Reason: to remove any restriction on jib halyard height; its position will optimise over time

REGEL 13 SEGELPLAN (J Maß):

Zur Zeit:

(C)

Der Abstand der Vorderseite des Mastes vom Schnittpunkt des Vorlieks des Vorsegels (verlängert wenn nötig) mit der oberen Kante des Rumpfes und der Scheuerleiste darf 5 ft. 0 in. (1524mm) nicht überschreiten.

Vorgeschlagener neuer Wortlaut:

Löschen der gesamten Regel.

Begründung:

Die Position des Mastes im Boot soll nicht begrenzt werden, in Kombination mit der geänderten Regel 1 können nun Fockausleger gefahren werden.

Rule 13(c) J Rule

Delete

Reason: to remove any restriction on mast position; the change should be understood in conjunction with the change to Rule 1 (length) which allows a bow extension to hold the jib tack

REGEL 14 SEGELFLÄCHE:

Vorgeschlagener neuer Wortlaut:

Das Maß 17,65m² ist an allen Stellen der Regel durch 18,58m² zu ersetzen.

Begründung:

Diese geringe Erhöhung der Gesamtsegelfläche bringt einen Geschwindigkeitsvorteil.

REGEL 14 SEGELFLÄCHE:

Zur Zeit:

(B) ... Die Großsegelfläche soll 135 sq.ft. (12,54m²) nicht überschreiten.

...

Vorgeschlagener neuer Wortlaut:

Löschen des gesamten Satzes.

Begründung:

Es gibt niemanden, der den Sinn dieser Regel nachvollziehen kann.

REGEL 14 SEGELFLÄCHE:

Zur Zeit:

(D) Die Fläche des Spinnakers wird bestimmt durch $0,125 * (\text{Vorliek} + \text{Achterliek}) * (0,5 * \text{Unterliek} + G1 + G2 + G3)$ wobei Vorliek, Achterliek und Unterliek in Regel 15 (D)(i) und G1, G2 und G3 (die Spinnakergurtmaße) in Regel 15 (D)(ii) definiert sind. Die Fläche des Spinnakers soll 275 sq.ft. (25,55m²) nicht überschreiten.

Vorgeschlagener neuer Wortlaut:

Löschen der gesamten Regel.

Rule 14 Sail Area

Wherever the dimension 190 sq. ft occurs, delete and replace with 200 sq. ft (18.58 sq. mm).

Reason: a modest increase in total sail area that adds to speed

Rule 14(b) Mainsail Area

Delete: "The mainsail area shall not exceed 135 sq. ft."

Reason: no-one can think of a reason for this rule

Rule 14(d) Spinnaker Area Measurement Provision

Delete

REGEL 15 SEGELVERMESSUNG:

Zur Zeit:

(D) Spinnaker

- (i) Vorliek und Achterliek sollen beide vom höchsten Punkt des Segels am Kopf zum untersten Punkt des Segels am Unterliek entlang des Randes des Segels gemessen werden. Das Unterliek soll entlang des Randes des Segels zwischen den untersten Punkten des Vorlieks und Achterlieks gemessen werden.
- (ii) Die Gurtmaße G1, G2 und G3, vom Kopf aus nummeriert, sollen von ihren entsprechenden Punkten entlang des Vorlieks und des Achterlieks genommen werden. Die Halbierungspunkte (G2's) sollen durch Falten des Kopfes auf den Hals und des Kopfes auf das Schothorn bestimmt werden. Die Viertelhöhenpunkte (G1's) sollen durch Falten des Kopfes auf die Halbhöhenpunkte des Vorlieks und des Achterlieks bestimmt werden. Die Dreiviertelhöhenpunkte (G3's) sollen durch Falten des Halses auf den Halbhöhenpunkt des Vorlieks und durch Falten des Schothorns auf den Halbhöhenpunkt des Achterlieks bestimmt werden. Falls irgendwelche hohlen Linien im Achterliek oder Vorliek des Segels vorhanden sind, sollen diese durch gerade Linien überbrückt werden. Von diesen geraden Linien aus sollen dann die Gurtmaße genommen werden.

Vorgeschlagener neuer Wortlaut:

Löschen der gesamten Regel. Anstelle von Regel 14 (d) wird folgendes eingefügt:

"Es darf nur ein Spinnaker pro Wettfahrtserie gefahren werden"

Begründung:

Durch die Regeländerung soll jede Beschränkung der Spinnaker Größe entfernt werden, gleichzeitig aber verhindert werden, daß Segel speziell für eine Bedingung entwickelt werden. Dadurch soll sich der beste Allround Spinnaker durchsetzen.

Rule 15(d) Spinnaker Measurement Method

Delete

Insert: at Rule 14(d) "Only one spinnaker shall be used for any series of races, as defined by the relevant Sailing Instructions

Reason: - to remove the restriction on maximum size of spinnaker while preventing sails designed for one condition
- to allow designers freedom to create the fastest all round spinnaker
- to increase the likelihood that one all-round sail will be the sail of choice

REGEL 18 VERBOTE:

Folgendes ist verboten:

(C) Bugspriet

Vorgeschlagener neuer Wortlaut:

Löschen der gesamten Regel.

Begründung:

Bugspriets sollen jetzt wie in Regel 1 definiert zugelassen werden.

Rule 18 Prohibitions

Delete: (b) Bowsprit

Reason: to allow bowsprits as defined in Rule 1

Einige Hintergrundinformationen zur Argumentation gegen Topper & Co.

Das Internationale Fourteen Foot Dinghy besitzt den Status der Internationale Klasse:

Das Fourteen Foot Dinghy ist nicht nur Internationale Klasse, sondern meines Wissens auch die erste Klasse, die von der IYRU als internationale Klasse anerkannt wurde. Dieser Zustand ist nicht zu unterschätzen. Nach dem das Jollensegeln in der 2. Hälfte unseres Jahrhunderts zahlenmäßig stark zunahm und der olympische Status in die Kritik geriet, zeichnen sich seitdem folgende Entwicklungen ab.

So wird sowohl international von der IYRU wie auch national vom DSV der Status der olympischen Klassen künstlich gepusht, vorhandenen und neuen internationalen Klassen immer größere Steine in den Weg gelegt werden. Um als internationale Klasse neu anerkannt zu werden, muß die Klasse in 3 Kontinenten in mehreren Ländern eine bestimmte Anzahl von registrierten Booten aufweisen.

Diese Auflage ist in Europa relativ leicht zu erfüllen, jedoch bei den weiteren Kontinenten hapert es dann sehr schnell (Dinghy-sailing ist in USA und Kanada nicht gerade populär, außerdem müssen es meine ich ca. 4-5 Nationen auf jedem Kontinent sein).

Von der IYRU wurde bereits versucht, diese neuen Zulassungskriterien auf die bestehenden internationalen Klassen anzuwenden, dies konnte jedoch von den Klassen bis jetzt erfolgreich geblockt werden. Wäre dieses durchgekommen, wären nur noch wenige Massenklassen wie Europe und 420er in der Lage gewesen, diese Bestimmungen zu erfüllen. Als Schweinerei bei der ganzen Sache empfinde ich, daß die olympischen Klassen bei allen diesen Beschränkungen ausgenommen sind, wobei sie genauso Probleme hätten, die Bestimmungen zu erfüllen (Solling). Weltweit ist Deutschland das Land, in dem das olympische Segeln am populärsten ist, in anderen Segelnationen wie Dänemark, England, Australien fristen die olympischen Klassen ein Schattendasein.

Ferner ist insbesondere zu beachten, daß die Boote im jeweiligen Landesverband **registriert** sein müssen, was im DSV Geltungsbereich heißt, man braucht ein Sportbootzertifikat. In früheren Zeiten haben wir dieses Zertifikat als Geldschneiderei abgelehnt, es läßt sich jedoch nicht umgehen, da wir unsere Segelnummern nicht weltweit

fortlaufend verteilen (die 505er brauchen z.B. kein Sportbootzertifikat). Vor 1994 war also kein einziges Boot beim DSV registriert. Es ist zu vermuten, daß längst nicht jeder ISO, Laser 5000 etc. Segler sich dieses Zertifikat holt.

Die letzte Jollenklasse, der 1995 der Status einer Internationalen Klasse verliehen wurde, ist der Einmann Topper. Von diesem Typ existieren weltweit einige zigtausend Einheiten, zum Teil an Segelschulen. Hieraus kann man ermesen, daß es für neue Klassen so gut wie unmöglich ist, den Status einer Internationalen Klassen zu erreichen.

Wichtig ist, daß nur noch in Internationalen Klassen Welt- und Erdteilmeisterschaften ausgesegelt werden dürfen. Diese Regelung besteht seit ca. 2 Jahren. 1993 hat der Schweriner Segelverein eine Europameisterschaft für die Piratenklasse (nur nationale Klasse) ausgesegeln lassen, hier hat der DSV erstmals reagiert und mit scharfen Konsequenzen gedroht. Daraus resultierten auch die Probleme, die wir 1994 mit der Travemünder Woche hatten. Es gibt heute de facto keinen Verein mehr, der sich hier die Finger verbrennen will.

Weiter existiert eine Grundsatzentscheidung von der IYRU, daß nur noch internationale Klassen als olympische Klassen nominiert werden dürfen, jedoch die IYRU hat sich in der Vergangenheit als sehr undemokratischer Haufen gezeigt.

O Ton Jeremy Pudney: "I do not trust the IYRU".

Die Deutsche Klassenvereinigung des Internationalen Fourteen Foot Dinghy ist in Deutschland vom Deutschen Segler-Verband anerkannt:

In Deutschland haben wir uns zur Euro 1994 vom DSV anerkennen lassen. Aus der Anerkennungsordnung für Bootsklassen ergibt sich für neue Klassen folgende Bestimmung: Laser, ISO etc. müßten sich als Eintyp-Klasse anerkennen lassen. Hierzu sind mindestens 100 **registrierte** Einheiten erforderlich.

Nach den bisherigen Verkaufszahlen ist meiner Meinung nach ein Erreichen dieser Zahlen in den nächsten 5 Jahren

unrealistisch.

Unterm Strich bringt unsere Mitgliedschaft für uns im Prinzip so gut wie gar nichts. Auf einer DSV **Versammlung aller Klassenvereinigungen** dieses Jahr in Düsseldorf mußte ich feststellen, daß die Mitwirkungsmöglichkeiten der Klassenvereinigungen in dem äußerst undemokratisch organisierten DSV sich darauf beschränken, einen Vertreter aller Klassenvereinigungen zu stellen, der dann an einigen Ausschußssitzungen als **Zuschauer ohne Stimmrecht** teilnehmen darf.

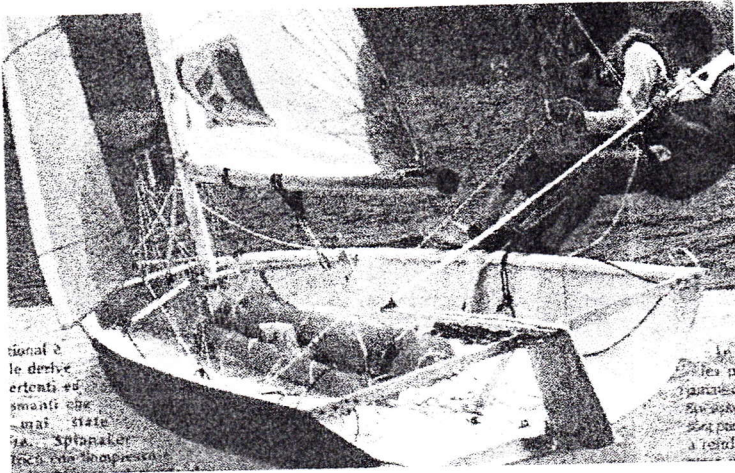
Sie verleiht uns aber einen seriöseren Touch und kostet vor allen Dingen nichts. Außerdem schreiben uns unsere eigenen Fourteen Regeln eine Mitgliedschaft im Landesverband vor. Wir könnten zwar bei einer Mitgliederzahl von 65 in der Vorjahresrangliste eine Deutsche Meisterschaft ausgesegeln, da dieses für uns aber absolut unrealistisch ist, haben wir bisher von der Führung einer Rangliste Abgesehen und segeln unsere inoffizielle German Nationals aus.

Von der Konkurrenz existieren seit neustem sogar Klassenvereinigungen, allerdings ist die Adresse der Byte, Boss, Iso Klassenvereinigung identisch mit der Privatadresse von Topper Dealer Holger Jess.

Bei den Lasern ist die Sache verworrener, ob vom 4000er überhaupt schon ein Boot verkauft ist, ist mir nicht bekannt. Bei den 5000er gibt es eine Adresse aus München als KV, andererseits schmeißt sich ebenfalls Mr. Laser (Hermann Cornelius, Kieler Laser Weltpräsident) für die 5000er in die Waagschale, zum Gespräch über den Kieler Woche Supercup erschien dann aber der offensichtlich uninformierte Hamburger Laser Dealer Basti Ziegelmeyer.

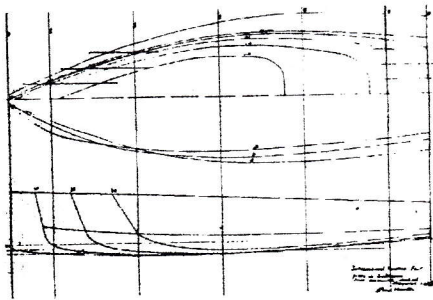
Diese Informationen geben hoffentlich einige Argumente für die Diskussion mit interessierten Seglern.

Es gibt einen preiswerten 14

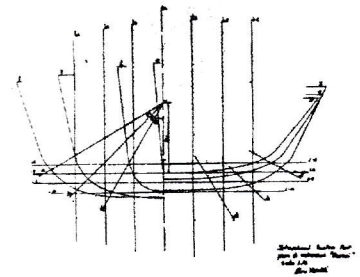


Der italienische 14-Footer, gebaut von Enzo Marolli: Endlich kein Grund mehr, zu sagen: 14s sind so teuer! Kein Vorwurf mehr: Nur High-Tech Schiffe, da kann ja keiner Einsteigen...

Enzo (kein Wort Englisch, Französisch, und die vier Wörter Segel-Deutsch konnte ich leider auch auf italienisch) hat schon sein siebtes Schiff gebaut, das



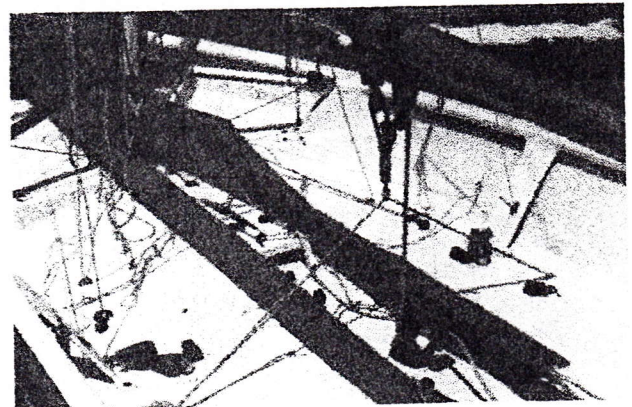
nun auch auf der Münchner Bootsmesse von Christoph Hagenmeyer bzw. Steinlechner Werft ausgestellt wurde. Diese hat auch von Enzo den Alleinvertrieb erworben.



Das Boot (Rumpf: Polyester-Sandwich) wird mit Harken-Beschlägen, Rüssel Alu, Mast Lico-spar:Alu mit Kohle-Top , Alu-Baum, Schwert und Ruder, alle Schoten und Strecker für 13.990.- angeboten. Handgebautes Holzschwert und -Ruder, sowie Kohlerüssel erhältlich. Segel: Italienscher Satz: 3.200, Hyde 4.350, North 4.700 DM (letzteres gerade erst von North und Christoph entwickelt, stand auf der Messe und machte einen sehr guten Eindruck). Das Schiff kostet in Italien gleichviel, hat also keinen Sinn extra mit Dolmetscher nach Italien zu fahren.

Die Schale ist sehr offen, hinten sehr breit und flach gebaut. Der Mast (von Levi) ist wirklich bemerkenswert. Weiß lackiert, Alu-Rundling und ab 7/8 Kohle. Ein Leichtgewicht. Klar, daß das Schiff eine günstige Alternative und nicht mit den 30.000 DM Booten von Ovington oder Edel-Eigenbauten vergleichbar ist, aber wenn es z.B. bei den 470ern nur teure Mader-470er gäbe, so wäre das Feld in Deutschland sicher nur halb so groß. Genauso kann unsere Klasse nur profitieren.

Martin



a`bißer`l

(aus dem Süd-Osten)

Der meist wundervolle Winter will bei uns gar nicht aufhören; trotzdem und gerade deswegen tut sich schon etwas (in der Theorie). Nachdem nun Peter Humpel an der Alsterglocke Carstens Mimose mitgenommen hat, und die nächsten zwei Monate sich dann weder er, noch Angela, noch der Chiemsee von dem neuen Schiff trennen wollten, haben wir schon einen richtig gut trainierten achten 14 im Süden. Armin hat zwar das schöne „Excel“-Segel von Ralf mitgenommen, doch bevor er segeln durfte, hat er erstmal etliche Arbeits-(und Guck in den Wind)-Wochenenden geleistet, und oh wie überraschend, war es Weihnachten.

Christoph und wir hatten den endlich windreichen Spätherbst noch gut ausgenutzt. Diesmal gab's soviel, das wir uns einmal bei Föhn und 25°C mit den Surfern um die Wette ans Ufer retten mußten. Hans-Peter und Mario starteten dafür das Frühjahr schon an Fasching eine Woche am Gardasee - wehe jedem, der ihnen dieses Jahr über den Weg kommt.



Das Wochenende am Chiemsee am 15./16. Oktober 94 war wie befürchtet windlos, obwohl wir im Oktober sonst schon mehr erhoffen dürfen. Allen sechs Mannschaften, die zu uns gekommen sind, möchte ich herzlich für ihr Durchhaltevermögen, und dafür, daß sie den langen Weg auf sich genommen haben, danken. Sonne und Bier war vorhanden, und so kam am Samstag Abend eine witzige „Pump“-Fahrt zustande, bei untergehender Sonne und ohne Wind. Auf dem kurzen 4-Bojen-Kurs wurde Pumpen und Boje berühren erlaubt, so waren die zahlreichen Zuschauer am Land wirklich begeistert, was mir jetzt noch viele erzählen. Die Pump-Könige stehen fest: Hans-Peter und Mario, die das Schiff nicht nur einseitig, sondern beidseitig bis über 45° Krängung (bei Resonanzfrequenz) rollten.

Denis (jetzt: FRA-1) hat uns bei seinem Club die Teilnahme an einer bereits bestehenden zweitägigen Regatta am 6. und 7. Mai 95 / Ammersee gesichert. Da der Wind zu dieser Zeit dort mit hoher Wahrscheinlichkeit auch da sein wird, warum also wir nicht? Enzo, der Italiener hatte für hier, Walchensee und Kopenhagen zugesagt, zu starten.

Steffen Pöhlmann hat als Werbefachmann ein professionell Layoutetes (ohhh!) DIN A5 Büchlein über die 14s initiiert, mit sehr guten Farbbildern (von England, Kiel und hier) und auf seriöse Interessenten (Sponsoren, Käufer, Presse) abgestimmten Inhalt. Die Finanzierung ist nicht leicht. Werbungen gäb's in ganzen und halben Seitengrößen; wer Ideen hat, der sprühe!! Zudem soll

ein Folder gedruckt werden, der es Interessenten (Seglern) ermöglicht, mittels Coupon weitere Infos über die Klasse zu erhalten. Die Gestaltung, Fotos und die Texte im Folder und im Büchlein sind erstklassig.

Martin, G-13

Ausschreibung zum Regatta -Aufsicht

SGU Segler - Gemeinschaft - Utting / Ammersee
(Ausschreibung ohne Gewähr!!!)

Revier: Ammersee vor Utting
Wettfahrttage: 6.,7.Mai 1995 3-4 Wettfahr-
ten
Start: 6.Mai 14 Uhr
letzter Start: 7.Mai 12 Uhr
Klassen: 14-Footer, 20qm
JK(Jollenkreuzer), Strale
Wettfahrtregeln: IWB(IYRU), Meßbriefel,
Segelnummern!
Werbung: Kategorie B
Sicherheit: Schwimmwesten, Schlepplei-
ne 15m

Meldung: Segler-Gemeinschaft Utting
Horst Schneider
Bussardstr. 46
82008 Unterhaching
Meldegeld: 40 DM
Überweisung an Horst
Schneider, Kto: 0805200 BLZ
70070010
3.Mai
Meldeschuß: 3 Bestplatzierte
Preise: 6.Mai, 12.30 Uhr am Club
Begrüßung: ab 10 Uhr
Segelanweisung: (Campingplatz nebenan)
Unterkunft: Verkehrsverein Utting
0 88 06/75 16
weitere Infos: Wettfahrtausschuß:
0 89/6 11 56 41

Trotzberg 31194 SPORT

Erstmals 14-Footer-Regatta

Extrem-Segeljollen kamen auf hohe Geschwindigkeiten

Die weltweit verbreiteten High-Tech 14-Footer-Jollen haben sich in den letzten Jahren auch in Bayern etabliert. Die Länge von 14 Fuß (4,27 Meter, also beinahe die kleinste Zwei-Mann-Jolle) und die Masthöhe sind beinahe die einzigen Bauvorschriften dieser Boote.

Der Genaker ist unbegrenzt, hat aber im Durchschnitt 26 Quadratmeter, die Segelfläche am Wind ist ca. 18 Quadratmeter. Durch die offenen Bauvorschriften ist dies eine der wenigen Klassen, in der mit wenig Budget experimentiert werden kann, und deswegen Fortschritte in Rumpfform, Material und Segelschnitt gemacht werden. Auf die sieben Schiffe wartete bei ihrer Premiere am Chiemsee zwar traumhaftes Wetter, aber für diese, eigentlich an Küsten beheimateten, Jollen zu wenig Wind, so daß

erst am Abend eine Wettfahrt zustandekam. Es wurde „Pumpen“ und Boje-Berühren erlaubt, und ein sehr kleiner 4-Bojen-Super-Cup-Kurs vom Wettfahrtleiter Ulrich Fischer direkt vor dem Hafen gestartet.

Die Segler, die alle auch in anderen Bootsklassen wie Asso, Joker, Libera, FD und Dyas beheimatet sind, und dort oft Spitzenplätze erkämpfen, brachten ihre Schiffe trotz des nur mit leichtem Hauch wehenden Windes auf erstaunliche Geschwindigkeiten.

Ergebnisse: Erste Wettfahrt: 1. Martin Blum/Petra Thümmeler, Prien, 2. Hans-Peter Mannes/Mario Mannes, Mittenwald, 3. Werner Gieser/Renate Gieser Heidelberg, 4. Christoph Hagemeier, Utting, 5. Denis Autier, Utting. – Zweite Wettfahrt: 1. Gieser/Gieser, 2. Blum/Thümmeler, 3. Autier 4. Gerd Müller, Heidelberg.



In der zweiten Wettfahrt steuerte Werner Gieser unangefochten als erster ins Ziel.

Foto: th

Eile nach Vejle*

Verabredet um 7.00 bei Robert*, kam Olli* mit Bus und Vorschoter dann zeitig um 8.15: "Hallo Jungs, Sorry, ich muß nur noch mal schnell zu mir nach Haus, eine Sachen holen." Also quer durch die City, Sachen holen, Olli hatte übrigens eine so dermaßene Fahne, daß wir ihm gleich Fahrverbot erteilten, dann nach Schilksee, eben noch die Boote abbauen und aufladen.

10.00 Die Boote sind verschnürt, aber der doofe Lichtleistenstecker ist in der neuen VW-Buchse nicht passig*, also zu VaG-Partner hin, Adapter ziehen für teures Geld.

10.30 Start nach Vejle(eigentlich wollten wir jetzt grade ankommen).

Auf der Fahrt, wo Rolf* am Steuer versucht, seine Trailerneurose therapeutisch in den Griff zu kriegen, Olli seinen Rausch auspennt, Robert lernt und Volker*versucht, uns kennen zu lernen, werden wir noch von Hammer* vernagelt*.(der hatte ja auch keinen Doppelhänger)

13.00 Einlaufen in Vejle. Schnell die Boote runterwerfen und aufbauen.

14.00 Start zur Langstrecke

Auf dem Wasser wurden wir dann für die Hektik bestraft, die Schoten waren falsch eingefrickelt*, der Baumniederholer geplatzt. Aber wer will das wissen, viel wichtiger war doch, daß Hoooolgi ganze 6 1/2 Minuten Vorsprung vor allen anderen Seglern hatte und er sich üüüberhaupt nicht anstrengen mußte daboi. Abends bei den Bieren wurden dann in gewohnter Weise diese und andere wichtige Dinge ausgetauscht.(Bei uns diesmal mehr andere)

Jedenfalls bereiteten sich alle aktiven 14er, es waren auch echt viele da, ca. 14 Boote, bis in den frühen Morgen mental* auf den Super-Cup am Sonntag vor. Und da ging es dann auch stramm zur Sache in dänischer Manier: " Wir sollen Segeln so viele Rennen, wie das möglich ist".Das Ganze war dann auch sehr spannend und hat extrem viel Spaß gebracht.

Die Platzierungen der einzelnen Teilnehmer wurden wie immer von verschiedenen Instanzen kommentiert und ich möchte nicht versäumen, auch diese Seite unseres Sports zu beleuchten(lechz):

1. Rod* und Flemming*,(ohne Kommentar)

Zeiger* in der Rolle des blutenden Vorschoters:"Ab jetzt kriegen meine Vorschoter bei mir an Bord auch mal was zu essen und gut zu trinken und ich will bestimmt nicht mehr so doll schimpfen(o.ä) 2. zusammen mit Tom*

Eine Stimme aus Ecktown über uns:"Über euch kann man ja auch nicht mehr so richtig labern, ihr seid ja gar nicht mehr soo schlecht"3. Rolf und Robert

Zitat Hammer:" Hab den Platz hinter euch nicht verkraftet und das Boot verkauft" 4.Platz

5.Olli und Volker:" Wir waren echt superschnell auf tiefen Amwindkursen...."

Die uns schon bekannte Stimme aus E. über Raller:" Schlechtester 14- Segler der Welt"

So das reicht! Genug der Subjektivität ! Um der Kritik unserer süddeutschen Mitglieder gerecht zu werden, nicht immer so insidernmäßig zu schreiben, hier noch schnell eine Auflistung der verwandten Fachtermini und ein Namensregister.(in chron .Reihenfolge)

Vejle - duftige Stadt in Dänemark (da kommen auch die schönen schnellen Börresen 14ns her)

Robert - Vorschoter von Rolf

Olli - Diskosegler aus Kiel

Schilksee - Hafen von Kiel (14-Stützpunkt)

nicht passig sein - des poast net

Rolf - Steuermann von Robert

Volker - Ersatzvorschoter von Olli, Teampartner von Dirk

Dirk - neue 14-Gefahr aus Schilksee (Schilksee - siehe oben)

Hammer - Carsten Hammer - 14 Legende, Erbauer einiger Boote, die ihr jetzt teilweise besitzt vernageln - überholen (ist in dem Zusammenhang mit Hammer so gut passig, passig - s.o.)

Hoooolgi - Segelwarenfachverkäufer aus Eckernförde (kann gut erzählen)

frickeln - handwerkliche Tätigkeit unprofessionell ausführen

mental - Kopfschmerz durch Alkoholabusus

Rod - schnellster Vorschoter der Welt aus Neuseeland

Flemming - dänischer Steuermann von Rod. (redet ungern)

Zeiger - guter Segler aus Kiel

Tom - guter Segler aus Kiel (segelt auch gern mit guten Vorschotern)

Raller - kennt eh jeder, segelt mit Jens

Jens - Präsi unserer Interessengemeinschaft

Mindestensgenausolangewieichgebrauchthabden.Artikelzuschreibenhabichauchüberlegtobichdar
unternochmeinenNamenssetzensolloderobichdannwohlrausbinnaegalseisdrumrolf



**Protokoll der Jahreshauptversammlung der
Deutschen Fout Dinghy Klassenvereinigung**
vom 30.10.1994

Beginn: 19.30h

Protokollführer: Ralf Meier

1.

Der 1. Vorsitzende Jens Rüter begrüßte die anwesenden ca. 26 Mitglieder und ca. 15 Gäste. Das unerwartet große Interesse der Mitglieder an der Jahreshauptversammlung ist größer als die geplanten Räumlichkeiten.

Er stellte fest, daß die Mitgliederversammlung form- und fristgerecht einberufen wurde. Von Seiten der Mitglieder aus gab es keine Änderungen zur vorgesehenen Tagesordnung.

2.

Der 1. Vorsitzende Jens Rüter berichtete über die vergangene Saison 1994.

Er forderte die Versammlung auf, daß sich jeder eine Strategie zur Präsentation des Fourteen Foot Dinghies überlegen solle.

Rolf Beyer regte an, das Testsegeln in den Herbst zu verlegen, um den Leuten den Winter Zeit zu geben zum Überlegen.

Der Vorstand sah eine weniger aggressive Werbung für das Testsegeln geeigneter, um die Effektivität des Testwochenende zu erhöhen.

Werner Gieser berichtete über die süddeutsche Szene.

Ostern 1995 soll es eine Regatta in LeLavandou am Mittelmeer geben.

Dann gab der Kassenwart Dorothee Mannebeck einen Bericht über die momentane Kassenlage. Durch geringere als erwartete Ausgaben im laufenden Jahr insbesondere beim Kiel Supercup habe die Klassenvereinigung ein gutes Polster.

Ein Kassenbericht wird nach Ende des Geschäftsjahres nachgereicht. Die beiden anwesenden Kassenprüfer bestätigten die korrekte Führung der Geschäfte.

2.2

Hartwig Friderichs stellte den Antrag, den Vorstand zu entlasten. Der Antrag wurde mit 20 Stimmen bei keiner Enthaltung und keiner Gegenstimme angenommen.

3.

Rolf Beyer berichtete als Infowart über seine Tätigkeit. Er bemängelte, daß immer die gleichen Leute Artikel für das Info schreiben. Weiter berichtet er von seinen Schwierigkeiten, hinter den Leuten wegen den zugesagten Artikeln und den Eintragungen in der Gebrauchtsliste hinterherlaufen zu müssen.

Oliver Voss führte aus, sich aus Zeitmangel nicht wie gewünscht seiner Aufgabe als Infowart für elektronische gewidmet zu haben.

In der Angelegenheit Supercup Kieler Woche ist er aber erfolgreich tätig gewesen. Er verlas ein Schreiben des Kieler Yacht Clubs, in dem eine Teilnahme am ersten Wochenende zugesagt wurde. Martin Holste als Zuständiger für die Verwaltung der Segelnummern führte aus, was zu beachten sei, um eine korrekte Vermessung zu gewährleisten.

4.

Von der Versammlung erfolgten keine Beiträge zu den Berichten.

5.

Der bestehende Kassenwart Dorothee Mannebeck sowie die Kassenprüfer Christian Henjes und Robert Asbeck stellten sich zur Wiederwahl. Es gab keine weiteren Vorschläge aus der Versammlung. Die Versammlung wählte die 3 mit 20 Stimmen bei 6 Enthaltungen und keiner Gegenstimme.

6.

Es lagen dem Vorstand keine Anträge vor.

Holger Jess regte eine Diskussion über die DSV Angehörigkeit der Klassenvereinigung an.

Der Vorstand stellte klar, daß es sich nicht um eine Mitgliedschaft im DSV, sondern um eine Anerkennung durch den DSV handle. Dieser Schritt wurde am Anfang des Jahres unternommen, um überhaupt eine Europameisterschaft in Deutschland segeln zu können. Die bei der Europameisterschaft 1994 angefallenen Verfahren gegen Verstöße der Vermessungsregeln hätten auf jeder anderen Veranstaltung genauso so gehandelt werden können.

Die Versammlung kommt zu der Übereinstimmung, daß eine DSV Mitgliedschaft unumgänglich sei.

7.

- Regatten 95

Ralf Meier erklärte den vorläufigen Regattakalender 1995. Saisonbeginn ist in LeLavandou (Frankreich) über Ostern.

Das Testwochenende ist auf den 23./24. April gelegt worden.

Über die Vergabe der Deutschen Meisterschaft 1995 entbrannte eine Sachdiskussion, wobei sich die beiden Möglichkeiten Waldensee und Eckernförde herauskristallierten.

Die Abstimmung brachte 13 Stimmen für den Waldensee bei 5 Stimmen für Eckernförde.

Die süddeutsche Fraktion brachte ihre Überraschung und gleichzeitig Freude über das Abstimmungsergebnis zum Ausdruck. Der Termin für den Waldensee ist der 15./16.7..

Ralf Meier stellte dar, daß das Angebot aus Dänemark vorliege, auf dem WM Revier in Kopenhagen eine Regatta vom 12. - 14.5. zu segeln (Danish Olympic Spring Regatta). Es erklärten 6 Boote Interesse an dieser Regatta. Im Übrigen lag ein kompletter Regattakalender aus Dänemark für 1995 vor (!). Es gilt nun für Deutschland, die Regatten zusammenzustellen und zu koordinieren.

Norddeutsche Ausscheidungen zum Kieler Woche Supercup

Die 5 norddeutschen Plätze für den Kieler Woche Supercup werden auf den Regatten 6. - 7.5. Wittensee und 20. - 21.5. Baltic Regatta Kiel ausgesegelt.

Für alle 4 gesegelten Wettfahrten wird ein Streicher vorgesehen.

Zur Berechnung der Gesamtpunktzahl wird der in der Wettfahrt erreichte Zielplatz genommen, es werden keine Ausländer herausgerechnet.

Die Organisation der süddeutschen Ausscheidung ist an Werner Gieser und Martin Blum übertragen worden.

Die Meldungen zum Supercup erfolgen über die Klassenvereinigung.

20.3.1995, Ralf Meier

- Pressewart

Für den vakanten Posten des Pressewarts gab es keine befriedigende Lösung. Der Vorstand wird ein Konzept zur Pressearbeit erstellen.

- Gebührenordnung

Aufgrund der guten Kassenlage bräuchten die Gebühren nicht erhöht werden. Die Versammlung sprach sich einstimmig dafür aus, die Gebührenordnung so für 1995 zu belassen. Dorothee regte an, einen verminderten Jahresbeitrag für spätere Eintritte im Jahr einführen, um die Hürde für Neumitglieder herabzusetzen. Aus der Versammlung kam Zustimmung über diesen Vorschlag. Zur Abstimmung wurde eine Aufteilung des Jahresbeitrags halbjährlich (1/2) und in Monate (1/12) gebracht. Mit 20 Stimmen dafür, 1 Enthaltung und keiner Gegenstimme wurde dieser Antrag angenommen.

- Rangliste

Zur Anwendung einer Rangliste ergab sich eine breite Diskussion. Jens Rüter führte als Alternative die bisher praktizierte Form der direkten Ausscheidungswettfahrten an. Ein großer Teil der Mitglieder sah die Einführung einer Rangliste als positiv an, da das Fehlen einer Rangliste für die Öffentlichkeit die Attraktivität der Klasse abwerte. Andere argumentierten dafür, mit der Einführung einer Rangliste zu warten, bis die Klasse weiter gewachsen sei. Als weitere Punkt wird eingeworfen, daß die Berechnung der Rangliste mit nicht unerheblichem Arbeitsaufwand verbunden sei. Nach der ergebnissen Diskussion kam man einstimmig zu dem Schluß, daß eine Rangliste zwar sinnvoll sei, man aber noch ein Anwachsen der Klasse abwarten wolle. Werner Gieser regte an, über Alternativen (Wertung mehrerer Regatten zusammen nachzudenken).

- vorausichtliche internationale Abstimmung über ein höheres Rigg

Ralf Meier und Jens Rüter informierten die Versammlung über die beabsichtigte Regelländerung des höheren Riggs, die Testriggs in England und die Modalität zur Änderung der Regel.

Nach ausgiebiger Diskussion wurde die Stimmabgabe der deutschen Vertreter bei einer Regelländerung zur Abstimmung gebracht. Die Abstimmung ergab 8 Stimmen für ein höheres Rigg bei 10 Stimmen dagegen und 4 Enthaltungen.

Jens Rüter schließt die Versammlung um 22.05h, nachdem keine Wortmeldungen mehr aus der Versammlung gewünscht wurden. Danach wurde mehrheitlich die Diskussion in die Hamburger Fabrik verlegt, in der man auch das KV Mitglied Peter Rooks am Tresen antraf. Der Vorstand ermunterte in weiteren Einzelgesprächen die süddeutsche Fraktion ihre vornehmliche Zurückhaltung aufzugeben und die Kiel - Lübecker Vorstandstätigkeit nicht kritisch hinzunehmen.

Kiel, den 30. Oktober 1994

Ralf Meier

Gesprächsnotiz vom 31.01.1995

Teilnehmer:	Herren	Ziegelmeier,	Laser 5000 KV
		Friedrichs,	14 Foot Dinghy KV
		Voß,	14 Foot Dinghy KV
		Willer	PoS
		Rümmeli	KYC
	Frau	Wöhren	KYC

Thema: Teilnahme der Klassen Int. 14 Foot Dinghy und Laser 5000 zur Kieler Woche 1995.

- Die o.g. Klassen werden zur Kieler Woche 1995 am 17. und 18. Juni auf dem Revier der Innenförde, zwischen Düsternbrooker Hafen und Bellevue-Brücke Wettfahrten austragen.
- Es ist ein Meldegeld von DM 100,-- ausgeschrieben worden. Die Ausschreibungen werden durch die Klassenvereinigungen verschickt. Die Meldezahl wird beim 14 Foot Dinghy auf 15, beim Laser 5000 auf höchstens 30 Teilnehmer festgelegt.
- Die Liegeplätze der Boote befinden sich auf dem Gelände des SVK, Hindenburgufer 215.
- Im Becken 4 des Olympiahafens werden Vorrichtungen getroffen, um die Boote dort zwischen den einzelnen Regatten festzumachen.
- Das Regattabüro wird voraussichtlich direkt auf der Promenade in einem Bus eingerichtet. Hier müssen die Teilnehmer einchecken und erhalten die Programme mit den Segelanweisungen und die Teilnehmergekarte, die sie berechtigen an allen in Schilksee vorgenommenen Veranstaltungen der Kieler Woche teilzunehmen.
- Spezielle Segelanweisungen der Klassen werden von den Klassenvereinigungen in Zusammenarbeit mit Herrn Thomsen erarbeitet und dem Programm beigelegt.
- Die Tafel für Bekanntmachungen und Informationstafeln (für 14 Foot Dinghy evt. mit detaillierten Angaben und Fotos der Boote, diese Tafel wird von der KV gestellt) werden gut sichtbar im Bereich der Promenade aufgestellt.
- Öffentlichkeitsarbeit wird durch die Klassenvereinigungen über den Pressesprecher der Kieler Woche, Herrn Hell, durchgeführt. Ereignisse dieser Wettfahrten werden in die Pressekonferenzen in Schilksee einbezogen.
- Der KYC wird die Möglichkeiten einer Moderation und die Aufstellung einer Tribüne prüfen.
- Preise werden nach dem Schlüssel der Kieler Woche vergeben: 3 Punktpreise, für das erste Viertel werden Urkunden ausgestellt. Die Klassenvereinigungen werden sich bemühen, je einen Wanderpreis zu stellen.
- Die Siegerehrung wird sofort nach Ende der letzten Wettfahrt vor Ort durchgeführt.
- Der Ergebnisdienst wird vom KYC übernommen und im Regattabüro (Bus) durchgeführt.
- Die Boote werden mit Bugnummern versehen.
- Die Wettfahrtleitung wird voraussichtlich der VSaW übernehmen. Startschiff und Funktionsboote, Funkausrüstung und Bahnmaterial werden vom KYC gestellt.
- Die 14 Foot Dinghies werden den M-Kurs segeln, die Laser 5000 den Up + Down Kurs. Bei sehr starkem Wind segeln auch die 14 Foot Dinghies den Up + Down Kurs.
- Für jede Klasse sind 6 Wettfahrten von jeweils ca. 20 Min. pro Tag vorgesehen. Die Klassen werden sich nach jeweils 3 gesegelten Wettfahrten ablösen.

- Nach Ende einer Wettfahrt der jeweiligen Klasse gilt der Schuß beim Zieldurchgang der letzten Yacht als Beginn der 6 minütigen Startvorbereitung zum nächsten Start.
- Einzelne Frühstarter werden informiert.
- Ab 5 gesegelten Wettfahrten wird eine, ab 10 gesegelten Wettf. werden zwei gestrichen.
- Es wird eine 3-köpfige Jury eingesetzt. Direkt Judging auf dem Wasser wird durchgeführt.

06.02.1995

Helga Wöhren

Verteiler: Herren Ziegelmeier
Friedrichs
Voß
Willer
Rümmeli
Thomsen,
Persiehl
Hell



Regattakalender 1995

Nationale Regatten:

29. - 30.4. Testwochenende Wittensee
1.5. Ansegeln + Wittensee Yardstick
6. - 7.5. Wittensee (1. norddeutsche Ausscheidung für Kiel Supercup)
6. - 7.5. Ammersee (süddeutsche Ausscheidung für Kiel Supercup)
20. - 21.5. Baltic Regatta Kiel (2. norddeutsche Ausscheidung für Kiel Supercup)
25.5. Langstrecke Kiel-Eckernförde
27.-28.5. Eckernförde
17. - 18.6. Kieler Woche Supercup Innenförde
15. - 16.7. German Nationals Walchensee
2. - 3.9. Ratzeburg
16. - 17.9. Finale 1 Wittensee
- 28.10. Alsterglocke, Hamburg (Yardstick)

Internationale Regatten:

Nord:

12. - 14. 5. Danish Olympic Spring Regatta, Vallensbaek (Kopenhagen)
3. - 4.6. International Supercup Alborg (Dänemark)
12. - 17.8. Team WM Vallensbaek (Kopenhagen)
18. - 25.8. Individual WM Vallensbaek (Kopenhagen)
23. - 24. 9. Harboe Cup, Skaelskor (Dänemark)
14. - 15.10. Supercup Vejle (Dänemark)
16. -17.12. Julefrokost Kalovig (Dänemark)

Süd:

22. - 23.4. Cham (Schweiz)
Mai Carro, Laggio Maggiore (Italien)
25. - 28.5. Riva Cup/Gardasee (Italien)
8. - 9.7. Stansstad (Schweiz)
29.7. - 1.8. St. Moritz (Schweiz)
2. - 3.9. Männedorf
23. - 24.9. Brunnen (Schweiz)
30.9. - 1.10. Macagno / Lago Maggiore italienisch-schweizerische Meisterschaft

UK:

13. & 14.5. Queen Mary Supercup, London
24. - 30.6. Prince of Wales Cup, Brixham (Süd England)

14

U.K.

INTERNATIONAL FOURTEEN FOOT DINGHY

Hon. Sec., 22, Queensbridge Park, Isleworth, Middlesex. TW7 7NB 0181 898 0599

- K1328 Cross III, new M6, two suits sails- one new Genesis. Harkens u/o covers, Combi, little used; Good condition £3000 negotiable
Tel: 0703 453699 (to end of May) John Saunders [0823 282033 after May]
- K1323 Howlett 1B Ovington built. 3 suits of sails, new Genesis. M6 mast Combi; under/over covers £5300 ono
Tel: 0489 581696 (w) 0489 885932 (h) Ian Dawson
- K1311 Howlett 1B, Ridge built, unique carbon Kevlar stunner. M6 mast, new Sobstad main. Combi Trailer. U/O covers Offers in excess of £4000
Tel: 0703 842816 Steve Daniels or 0489 780059 (w) Ian Ridge
- GBR1307 Rowsell & Morrison carbon boat; Two masts (Superspar M6 and Proctor Cirrus); near new Orange main & Jib, Sobstad spinnaker. Offers around £4000
Tel: 081 747 9105 Will Henderson
- K1302 Ovi/Howlett 1b, new early '91. M6, Batts Main and Jib / Rush Asymmetric. Combi. U/O covers. well used, but no expenses spared in maintenance. Sparesuit of sails available £4,000. + ono
Tel: (e) 081 898 0599 John Evans
- K1295 White built, Howlett 1A, garaged for last 2 years, M6, cover, Rush sails trailer £2500 open to offers
Tel: 0472 398294 Ian Amos
- K1282 Ovington built Benedict IV; underweight, Combi trailer; top/bottom covers £2900 ono
Tel: 0904 790086 (h) 0757 703691 (w) Philip David or 0904 783505 David Spencer
- K1281 Benedict IV, underweight. Recent Hydesails; Combi trailer/trolley. Top/bottom covers. Carbon pole. Well sorted £4000 ono
Tel: 0704 542385 Peter Ashworth
- K1276 Ovington built Benedict IV. Cirrus, hardly used Hydes, Combi; covers superb £3900 negotiable
Tel: 071 731 8648 Mark Parry
- K1263 Ovi Benedict IV, new M6 Combi, u/o cover, 2 suits sails. Ullmans, Batts, £5000. ono
Tel: 0703 431938

- K1258 "Ecstasy" Turner built Morrison 5b Carbon Mast, boom, foils. Two suits of Hydres/Sobstads. Loads of gear, World winner £4000 negotiable, according to gear
Andrew Brewer 0202 749563.
- GBR1245 Beni IV 6 sails. Foils Turner M6 and carbon pole. U/o covers Combi VGC £3600 ono
0705 525275 Tanya
- K1219 Morrison 5 Seven years old. Strongly built carbon reinforced composite boat. Trouble-free. M6 mast; Two suits of reasonable sails £2550/offers,
Tel: 041 637 3536 Fergus Duncanson
- K1215 Howlett 1, built by Ian Ridge. Proctor Cirrus Mast 1 suit Batts sails 2 asymmetrics 3 jibs, Combi, U/O covers Pink hull colour. Garaged £2000 or open to Offers
Simon Boyle (e) 0702 296995 (w) 071 480 5000 ext. 2373 (Susan).
- K1214 Benedict 6, built by Chris Benedict. 5 years old. M6 (modified by Chris Benedict). Batts main & jib; plus Alverbank jib and Asymmetric. Also very good Asymm ex-1238. Set of soft sails. Combi trailer with spare tyre. Spare daggerboard; spare (aluminium) pole. U/O Covers £3950
Tel: (e) 0705 264998 (d) 0794 523434 Chris Powles
- K1188 Ovington Benedict IV; Combi new cover, excellent condition £1850 ono
Tel: 0425 (Ringwood) 472503 after 11th March 95 Jeff Domicott
- K1177 Epoxy/Kevlar, Benedict 1, Proctor Cirrus mast Storrs whitesails; Banks Asymmetric, Combi. £1500 Negotiable
Tel: 0903 724308 Martin Pascal or 01483 236024 Robin Pascal
- K1173 Benedict 5 High Performance Sailboats built, M6 mast, Many sails including new Asymmetric Combi and covers. Quick sale required, £1850
Tel: (0705) 477727 Paul Patrick
- K1167 Cross 3, built by Dobson. 10 years old converted to Asymmetric. Super Spar mast, Procter Boom, Alverbank main (fully battened), jib and asymmetric. Combi trailer. U/O covers; 3 Suits of spare sails. Spare dagger board & rudder. Wooden boat, good condition. £1000. or Offers
Tel: (e) 0332 873738 (Richard Watson)
- K1139 Benedict 1, Summersgill built boat. Super Spar mast. Procter alloy boom and pole. Alverbanks/ Storrs & Bax, Mylar Fully battened main. Combi. U/O Covers. Spare soft suit of sails. Ideal first Fourteen. Geriatric owner has bought 1/2 tonner, hence keen seller. £1200! ono
Tel: (e) 081 977 0814 (d) 081 547 4680 Peter Halliwell.

G-122(GBR 1319) Børresen
Bj. 93 Epoxy/Carbon

Super Spars M6 neu 6/94, Segel neu
6/94 (Pinnel & Bax), Carbon Baum
Carbon Schwert und Ruder
Persenning und Slipwagen
in gute Hände abzugeben !!!!

Preis VHS
Holger Jess
04351/87237

**Wir haben - alles !
für den Regattasegler**

BIRKENSEE
24340 ECKERNFÖRDE
TEL. 043 51/8 72 37
FAX 043 51/8 71 37

- Neu- und Gebrauchtboote
div. Klassen u.a. 14, 505, 420,
Contender etc. sowie das
gesamte Programm von Topper
- Reparaturen und Umbauten
- Riggs mehrerer Hersteller
- Beschläge, Zubehör, Segel
- Trailer und Slipwagen
- Segelbekleidung

Komplettes Segelprogramm für 14 er

Großsegel Mylar	1.650,00 DM
Fock Dacron	680,00 DM
Spinnaker 0,75	1.700,00 DM
Mast, kompl.	2.075,00 DM
Baum kompl.	520,00 DM
Persenning oben	490,00 DM

Spezial Topplatten auf Anfrage

Die Segelmacherei mit den guten Ideen

