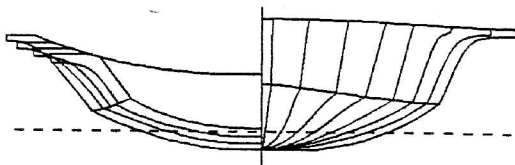


Ralf Meier
Lüdemannstraße 44
2300 Kiel 1
Telefon 0431/67 67 19

Der 14 Doppelsteiner

MITTEILUNGSBLATT DER
DEUTSCHEN INTERNATIONAL-14 KLASSENVEREINIGUNG E.V.

14



1.96



San Francisco '97, wir
machen uns bereit

Die neuen Regeln
Der neue Ovington
Der neue Marolli
Der neue Bieker

<http://www.eikon.e-technik.tu-muenchen.de/int14>
Die Deutschen 14s im Internet!



Die Deutsche Klassenvereinigung der International 14

1. Vorsitzende: **Christian Holscher**

Goethestr. 30

24116 Kiel

Tel: 0431/556187

eMail: C.Holscher@kiel.netsurf.de



2. Vorsitzende, Auslandkontakte:

Ralf Meier

Lüdemannstr. 44

24114 Kiel

Tel, Fax: 0431/676719

eMail: Ralf.Meier@kiel.netsurf.de

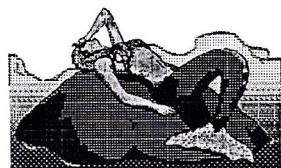
Kassenwart, T-Shirts und Bücher

Dr. Dorothee Holste

Hasselkamp 113

24119 Kronshagen

Tel, Fax: 0431/5588474



Segelnummern, Klassenregeln,
Ragattakalender **Martin Holste**

Hasselkamp 113

24119 Kronshagen

Tel, Fax: 0431/5588474

Vermesser **Bernd Zeiger**

Schauenburger Str. 37

24105 Kiel

Tel: 0431/562676

Vermesser **Christoph Hagenmeyer**

Kellergartenstr. 19

86919 Utting

Tel: 08806/2891

Infowart, Internet, Gebrauchthoote,

Flotte Bayern: **Martin Blum**

Lilienstr. 51

85591 Vaterstetten

Tel: 08106/7084 fax: 080851/2416

eMail: Martin.Blum@eikon.e-technik.tu-muenchen.de



Flottenobmann Mitte und Bodensee

Werner Gieser

Werderstr. 68

69120 Heidelberg

Tel: 06221/475080

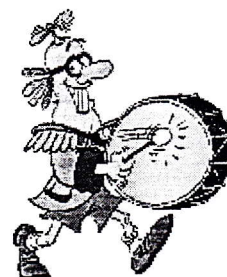
Flottenobmann Ost

Stefan Heim

An der Gienicke 13

04509 Zwochau

Tel: 034207/41879



Der Doppelsteher wird dreimal im Jahr von der Klassenvereinigung an ihre Mitglieder verschickt. Artikel und Informationen werden von den Mitgliedern selber zusammengetragen und vom Infowart redaktionell bearbeitet.

Nächster Erscheinungstermin: Mitte Sommer

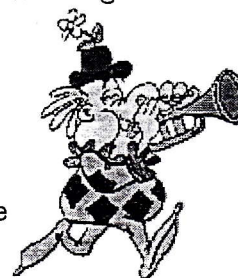
Alle Klassenmitglieder sind zur Mitarbeit aufgerufen.

Vielen vielen Dank an unseren bisherigen Infowart, ROLF BEYER, der den Doppelsteher über unser aller Faulheit hinweg, derart gut und mit neuen Gedanken auf die Beine stellte.

Anzeigenpreise: 1/2 Seite 50DM,
ganze Seite 100DM

Inhaltsverzeichnis

Hereinspaziert -President's Part	3
Muppet-Show im Hotel Neptun oder:	
Deutscher Seglertag 1995	4
Anfängerglück mit dem rosa Ungeheuer	5
Meckerecke	7
Die neuen Regeln	8
über den Zaun: 49er	15
Der Ovington A	16
Der Enzo Marolli	17
Der Paul Bieker	18
German'96/Warnemünde	19
Messina, TV-Cup	20
Ammersee Supercup	20
Ammersee Utting	21
Dänisches Tour-T-Shirt '96	21
Kieler Woche Supercup '96	21
Die 10 typischsten Kenterungen	22
eMail und Internet	23
Das Australische Dilemma	24
CORUM - Supercup St. Moritz '95	25
IYRU-Ausschreibung für olympia 2000	26
Gebrauchthoote	26-28
Mitgliederverzeichniss	27
Regattakalender	28

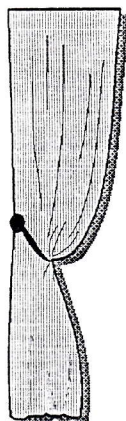


Jetzt noch frischer im Internet:

int14@eikon.e-technik.tu-muenchen.de

http://www.eikon.e-technik.tu-muenchen.de/int14

Hereinspaziert, Hereinspaziert!



Der internationale 14 Zirkus lädt zum Auftakt der 1996er Saison zu neuen Attraktionen ein! Clowns und Artisten, Raubtierdompteure und Zauberer! Sie werden Ihren Augen nicht glauben wollen!

Dieser Doppelsteher sei in erster Linie an die vielen (nichts allzu böses ahnenden) Neueinsteiger gerichtet, die sich diese Saison in unserer Klasse tummeln werden!

Seit der WM in Kopenhagen im letzten Sommer und seit dem Erfolg der Hanseboot im Oktober wurde die Gebrauchtbootliste fast schneller leergefegt als sie sich wieder füllen wollte! Wer glücklich ein Boot ergattert hat und schon täglich den Wetterbericht nach ersten Frühlingsanzeichen abhört, wer vielleicht den neuerworbenen 14 Rumpf ins Wohnzimmer gekantet hat (um ihn nicht in der kalten Garage vereinsamen zu lassen) oder wer gar jeden Freitag Nachmittag ein großes Loch in den zugefrohrenen Teich sägt, um am Wochenen-

de "eisern" zu trainieren, dem sei mit den folgenden Seiten Methadon serviert. Tips und Tricks vom bloßen "Geradeausfahren" bis zu gewagten Könnern-Manövern (abfallen, anluven, Wende, Halse), die schönsten Sünden und mehr als 10 Gebote gegen das Umfallen (strickt zu unterscheiden vom Abfallen) sowie Erfahrungsberichte gestandener Letztjahres-Einsteiger sollten helfen, die letzten Wochen vor Saisonbeginn zu verkürzen! Außerdem finden sich auf den folgenden Seiten die Mitglieder- und Bootelisten, Regattakalender und die neuen Klassenregeln. Für informativen und unterhaltenden Gehalt ist also reichlich gesorgt. Was mich diesen Winter am meisten begeistert hat, war der tolle Einsatz vieler



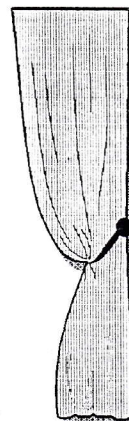
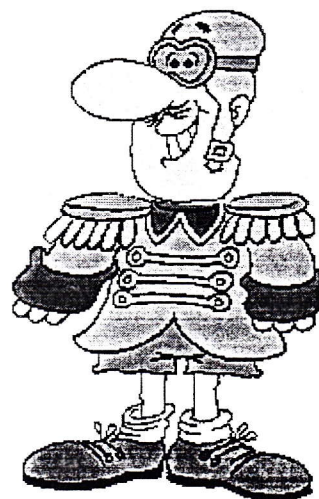
Leute, die sich ein Projekt haben einfallen lassen und dieses dann auch selbst umgesetzt haben. Da hat plötzlich der Jean-Paul Dicks einen 14 Stand auf der Boot Düsseldorf organisieren können! Genial! Da hat noch plötzlicher der Jörn Schulze bei mir angerufen, einfach weil er als Einsteiger (!) ein Training für eben solche "Erstsemester" organisieren möchte. He, wo gibt 's denn sowas?! Klasse! Das gibt's in unserer Klasse!

Genau so, ganz genau mit solcher Initiative und einer solchen Stimmung werden wir auch 1996 mehr und mehr das Publikum begeistern! Nun gilt es die Saison nach Gusto zu würzen und dazu ist natürlich immer jeder ermutigt, seine Ideen zu verwirklichen. Die Vorbereitungen für die Events laufen auf Hochtouren! Ein Einsteigertraining, Testevents, der Kieler Woche-Super-Cup und viele regionale Regatten werden 1996 für viel Spannung, Spaß

und Schokolade (!!) sorgen! Highlight werden mit Sicherheit die German Open '96 im Rahmen der Warnemünder Woche werden! Das Engagement der Veranstalter und die bisher vereinbarten Rahmenbedingungen sind weit mehr als vielversprechend! Mehr dazu ein paar Seiten weiter... Vorhang auf, Manege frei!

Christian Holscher

eMail:
C.Holscher@kiel.netsurf.de



Muppet-Show im Hotel Neptun

oder: Deutscher Seglertag 1995

Daß ein DSV-Präsident, der seine Eröffnungsrede Wort für Wort vom Blatt liest, offenbar noch nicht gelernt hat, daß ernsthaftere Reden zu so einem bitterernsten Thema wie Segelbootfahren tödlich langweilig sind und er sich während seines Vortrages so viele Versprecher leistete, daß das sachliche Verständnis der Rede akut gefährdet ist, mag ja noch angehen.

Daß ein Schatzmeister, angesprochen auf in seinem eigenen Bericht erwähnten Personalkostensteigerungen sowie auf nicht budgetierte Planstellen, erst einmal fragen muß, wo das denn stehen würde, und auf die Frage nach den Betriebsergebnissen der vier Tochtergesellschaften des DSV, wie z.B. dem DSV-Verlag, lapidar antwortet, daß diese leider alle negativ waren, macht mich schon ein bißchen nachdenklich.

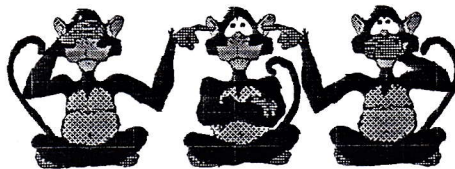
Daß im Verlauf einer Untersuchung über Ausgliederung der Kreuzer-Abteilung aus dem DSV festgestellt wird, daß die Satzung und das Protokoll der Gründungsversammlung der 1953 als Verein gegründeten KA aus den Unterlagen des DSV verschwunden sind, bringt sicher nur den „Schwatz-Rot-Gold“-Fanatiker auf merkwürdige Gedanken.

Daß die Profilierungsversuche der Mitglieder einer viel zu wenig mutigen Satzungskommission die davor Strukturkommission hieß, lediglich in redaktionellen Änderungen der Satzungen münden und die Struktur so gut wie gar nicht berühren, darf man wohl nur als Zeiterscheinung deuten, weil kritischer Geist nun mal karrieregefährdend ist.

Wenn aber nach vierzigjähriger, 54.400 DM teurer Arbeiter eben dieser Kommission der Präsident des Deutschen Seglerverbandes herumstottert, daß von außen kein fristgerechter Antrag eingegangen sei, der die Änderung der Satzung zum Gegenstand hätte und er sich nicht traut zu zugeben, daß das gesamte ehrenwer-

te Präsidium schlicht vergessen hat, selbst einen solchen Antrag zu stellen, dann muß man sich ernsthaft fragen, ob die 20 DM, die jeder von uns jährlich diesem Seniorendub überläßt und die sich gesamtdeutsch auf immerhin 3,8 Mio. DM kumulieren, wirklich in vertrauenerweckenden Händen gemeinnützig angelegt sind.

Nicht das ich das alles besser könnte. Ich meine nur, wenn es schon um so schöne und unwichtige Dinge geht, wie das Segelbootfahren, wäre es angemessen, das ganze mit der nötigen Lockerheit und gleichzeitig entsprechender Selbstkritik über die Bühne zu bringen. Das vorabendliche Gespräch mit einem gewissen Herrn A. am von Herrn



Seite bezahlten Buffet war relativ dazu ein echter Veranstaltungshöhepunkt. Schon etwas seiner Präzision beraubt durch das Bier, welches Herr A. nebenbei leerte und welches offensichtlich nicht das erste dieses Abends gewesen war, aber gelockert durch seine Aussage, das Protokoll des Seglertages könne man jetzt schon schreiben weil - passieren würde da morgen eh nichts erwähnenswertes.

Ich habe es mir am nächsten Morgen dann doch (s.o.) rein-ge-tan, habe meinen Antrag auf Basisbeteiligung in den Wettsegelausschüssen ordnungsgemäß kommuliert und die folgende Abstimmung erwartungsgemäß verloren, habe mich noch einmal ziemlich aufgeregt, als die Kritik eines anderen Sitzungsteilnehmers an der Abstimmungsmethode vom Präsidium einfach vom Tisch gefegt wurde und bin, als Hans-Otto „Opa“ Schumann, ein wirklich liebenswerter, über siebzigjähriger Herr, sich als Vor-

sitzender des Clubs der Kreuzer Abteilung an das Rednerpult schwang, die Herren begrüßte um mit seiner Rede zu beginnen, und erst darauf aufmerksam gemacht werden mußte, daß auch Damen anwesend seien, einfach gegangen.

Daß ich sowohl am Samstag als auch am Sonntag im Restaurant des Hotels Neptun von den Kellnern mit strafendem Blick gefragt wurde, ob ich das Geld für meine Zeche nicht passend hätte, soll hier unkommentiert bleiben.

Hartwig Friederichs

Als Nachtrag noch etwas konkretes aus dem Munde von G. O. Ahlers:

Gewichtswesten werden ab dem 1. Januar 1997 verboten sein. Das Maximumgewicht der Klamotten (naß, 1 Minute abgetropft) wird auf 10 Kilo reduziert. Die Klamotten, die über Trocken- bzw. Neoprenanzug getragen werden, dürfen max. 1 KG wiegen.

Im übrigen wäre es ihm wirklich egal, was eine Klasse in ihren Regeln erlaubt und was nicht, auch bei Spinnakernummern. Aber: wenn Regeln innerhalb einer Klasse vereinbart seien, müsse sich auch jeder Segler dieser Klasse daran halten. Und darüber - darin waren wir uns dann einig - gäbe es einfach nichts zu diskutieren.

Letzte Meldung: Bei den 14s kann man jetzt folgenden Aufkleber

käuflich erwerben...

...oder hier ausschneiden.

**Ich vertrau
dem DSV!**

Anfängerglück mit dem rosa Ungeheuer

(oder: die Luzie geht ab)

Fotos vom Riva-Cup '95,
Stefan Heim

Komisches Gefühl, jetzt im Winter bei -12 Grad und zugefrorener Alster übers Segeln zu schreiben - mit Ausnahme besonders hartgesottener Elemente, wie z.B. dem Leider nufalschen Manni, der inzwischen vermutlich ein mehrerer Ralla Quadratkilometer großes Loch in den Ratzeburger See gemeißelt hat, um nicht voll auf Cold Turkey zu geraten, denken die meisten zur Zeit wohl eher an Schlittschuhlaufen oder Snowboarding.

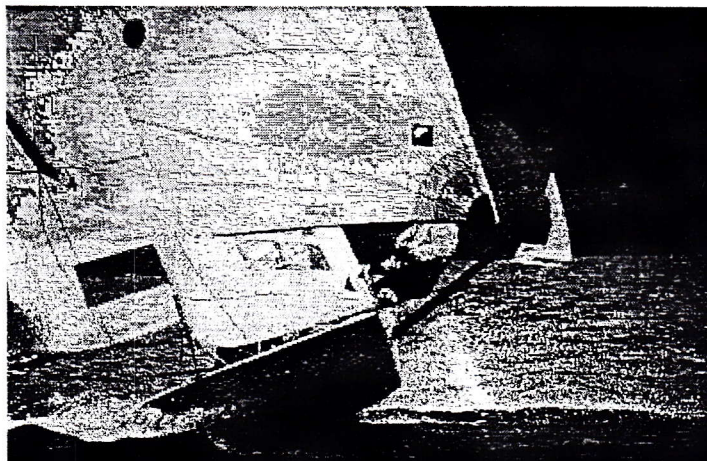
Wenn ich so die Saison Revue passieren lasse, hatten wir (d.h. ich und meine drei Vorschoter) - abgesehen von der ewigen Bastelei an dem leicht trunksüchtigen Boot (gehörte ja auch mal einem Tommy !) - eigentlich eine Menge Spaß, wobei unsere regattamäßige Einbindung in das 14-Geschehen in dieser Saison wohl doch noch einer gewissen Weiterentwicklung und Verbesserung bedarf ... So haben wir beim Wittensee-Finale das völlig verängstigte Feld systematisch vor uns her gejagt, an der Kreuz den Wittensee in seiner ganzen Breite vermessen (ich habe inzwischen schon klammheimlich eine Großschotklemme gekauft ...) und sind in drei Läufen viermal auf Tauchstation gegangen - von Taktik (Steuerfrau an Vorschoter: ...und wo muß ich jetzt hin ?) ganz zu schweigen. Immerhin wissen wir wie inzwischen schon, wo der Start ist (da wo alle sind), von wo aus man am besten losfahren sollte (Vorschoterin an Steuerfrau: Quadratkilometer großes Loch in den Ratzeburger See - Fahr bloß nicht wieder so weit nach Lee !!!) und wo die Luvtonne ist (Jens Rüter: Schlittschuhlaufen oder Snowboarding. Man kreuzt so lange, bis die Tonne da ist.).

Zumindest haben wir uns mit insgesamt ca. 30 Kenterungen in der Saison 95 einigermaßen wacker gehalten (jawohl, wir zählen noch mit !), wobei das Wetter uns allerdings mehr als gnädig gesonnen war und uns häufig anfängerfreundliche 2-4 Windstärken bei traumhaftem Sonnenschein bescherte. Mein Ziel, das rosa Ungeheuer gegen Ende der Saison bei 5 ½ bis 6 und Welle voll im Griff zu haben, habe ich allerdings erst mal aufs Ende der Saison 96 verschoben - war wohl doch etwas hoch gegriffen (Arne hatte mich ja schon vorgewarnt). Aber das unbeschreibliche Glücksgefühl, das von einem Besitz ergreift, wenn man bei 4-5 unter Spi schon vorher merkt, daß gleich die Bö kommt und dann nicht abk....t, das habe ich jetzt auch schon ein paarmal erleben dürfen - voll geil, eh !!! Bevor ich inzwischen Lucy zum ersten Mal selber steuerte, hatte ich mich ungefähr eine Woche lang mental auf die Halse vorbereitet - um dann völlig überrascht festzustellen, daß Halsen mit dem 14 eigentlich gar kein Problem ist. So gut wie kein Druck im Segel - alles ganz easy, bis auf die Tatsache, daß ein schlampiger Umgang mit dem Gegenruder zu heftigen Bootsbewegungen führt, die nur durch sofortiges Auf-der-gegenüberliegenden-Sei-

te-über-die-Bordwand-Werfen bei der Crewmitglieder kompensiert werden können. Sind beide schnell genug, so schaukelt es ein bißchen, dann fährt das Boot weiter. In der Halse sind wir relativ selten gekentert, - und wenn, dann war es peinlicherweise immer mein Steuerfehler (nach der Halse zu stark angeluvt bzw. zu wenig Gegenruder).

Gewöhnungsbedürftig ist die Wende - ist man zu zaghaft oder langsam, so bleibt man irgendwie im Wind stehen und versucht dann, anhand des nicht vorhandenen Verklickers festzustellen, von woher jetzt eigentlich der Wind kommt, denn gerade eben war er doch noch da. Man kann in dieser Situation grundsätzlich immer davon ausgehen, daß er auch jetzt noch da ist, nur kommt er genau von vorn, und das so lange, bis es einem irgendwie gelungen ist, wieder Fahrt aufzunehmen. Ist man vorher schon mal auf anderen Booten gesegelt, so gelingt einem das irgendwann - man ist ja schließlich nicht blöd ! - aber irritieren tut einen das am Anfang schon ein bißchen ! Grundsätzlich stimmt es mich aber sehr froh, daß ich das Prinzip eines 14 auf Anhieb schon beim ersten Mal richtig erkannt habe: Die Chance des Bootes auf eine gewisse Stabilität steigt proportional zur Geschwindigkeit, fällt aber dann aufgrund der erhöhten Anforderung an die Reaktionsfähigkeit von Steuermann oder -frau, der/die dieses Tempo von einem segelnden Fahrzeug anfangs einfach nicht erwartet, wieder rapide ab. Hat das Boot

eine Geschwindigkeit von 0 sm, so fällt es um, wenn es nicht durch Gewichtsverlagerung oder sonstige Maßnahmen in irgendeiner Form daran gehindert wird. Besonders peinlich ist dies am Steg im Hafen von Schilksee, wo sich am Wochenende zahlreiche Seh- und Seeleute verlustieren. Irgendwann kapiert man dann, daß es am besten ist, wenn



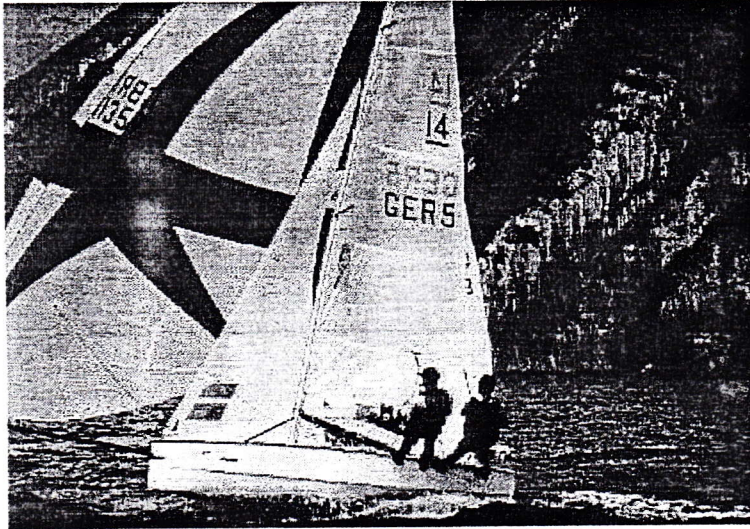
einer drin bleibt, bis es nicht mehr umfallen kann. (Wie tröstlich war es für mich, in einer solchen Situation mal zu erfahren, daß es den anderen am Anfang auch nicht besser erging - ich kenne Euch ja alle nur als die absolut souveränen Cracks, die das wackelige Ding mit souveräner Lässigkeit im Griff haben !).

Auch mein Verdacht, daß ein solches Boot

bei leichterem Crewgewicht weniger schnell kentert, weil dann einfach weniger Kilos auf der falschen Seite sind, hat sich - zumindest bei leichtem bis mittlerem Wind - bestätigt. Das Problem, bei etwas mehr Wind viel Gewicht nach hinten zu bringen, wenn insgesamt nur 120-130 kg zur Verfügung stehen, konnten wir in der Saison 95 allerdings noch nicht zufriedenstellend lösen (da wären wir Martin und Dorothee mal dankbar für ein paar Tips !!!).

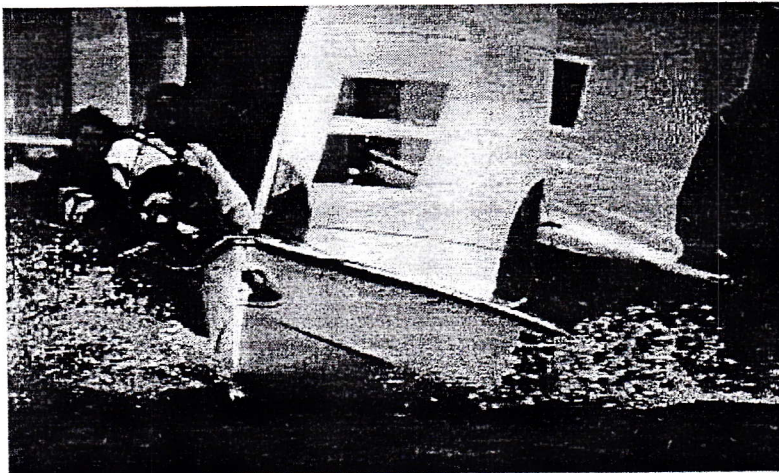
Jens Holscher erinnert sich vermutlich noch mit einer gewissen Gänsehaut an sein erstes Segelerlebnis mit einer 14-steuernden Frau (daß er überhaupt das erste Mal mit einer Frau segelte, stellte er vor dem Rausfahren leicht ratlos ? verblüfft ? verängstigt ? fest, - wie gentlemanlike, locker und nervenstark er sich aber dann damit arrangierte, das hatte schon irgendwie Klasse !): Beim ersten Spigang eierten wir (d.h. ich - leider ist ziemlich häufig derjenige schuld, der steuert - ist das bei Euch eigentlich auch so oder liegt das an mir ?)

schlangenlinienförmig über die Kieler Förde, kenterten aber irgendwie doch nicht. Beim zweiten Mal schon etwas gewiefter, gings gleich ganz nach hinten in die Schlaufen - und ab ging die Luzie ! Und zwar so ab, daß Dirks Segelschüler bei



unserem Anblick völlig panikartig und konfus mehrfach anluvten und abfielen, so daß wir - obwohl auf Vorfahrtkurs - als Manöver des letzten Augenblicks in Zeitlupe eine bildschöne Spikenterung hinlegten. Ein netter Segellehrer (natürlich auch ein Mitglied der Doppelstehervereinigung) im Motorboot fuhr anschließend freundlich grinsend mit der Bemerkung

Na, Badespaß ? hahaha ! an unserem rosa Tauchbootungeheuer vorbei. Daß ich beim anschließenden Aufrichten der versoffenen erste Mal miLucinda Jens fast ertränkt habe, möge er bitte keinemal weiter sagen, ich mach das gelegentlich mal mit einem Schluck Aquavit (oder Dünenhopper ?) wieder gut ... Wieder zurück an Land meinte er jedenfalls lakonisch: häufig derj... war schon irgendwie anders als mit Raller ...ntlich auch so Jedenfalls scheinen andere auf der Förde oder sonstwo segelnde Menschen genauso wenig damit



zu rechnen, daß sich ein Fahrzeug unter Segeln mit einer solchen Geschwindigkeit fortbewegt, wie der unbedarfte 14-Neuling, wenn zum ersten Mal mehr als 3 Windstärken herrschen. Hinzu kommt, daß man offensichtlich die bedrohliche Wirkung des Spibaums nicht unterschätzen darf, der in ausgefahrenem Zustand vermutlich wie das Torpedorohr eines Schnellboots

auf den armen Normalbürger zuschießt und diesen geradezu vor Schreck erstarren läßt. Gleichzeitig bietet aber gerade diese Geschwindigkeit eine besondere Art von Genuß: wenn zum Beispiel zwei Mädels im Doppeltrapez auf einem rosa Boot mit rosa Gennaker (eine der beiden inzwischen auch noch mit Shorts in glänzendem Satin - natürlich ebenfalls rosa, passend zum Spi !!!) an zwei mit dicker Wampe faul und träge in ihrem schwerfällig dahindümpelnden Boot herumhängenden Yachties vorbeizischen und diesen Yachties fast vor Schreck die Bierdose aus der Hand fällt - das gibt frau schon irgendwas ...

Zum Thema Kentierung:

Jutta und ich waren froh, als wir nach vielen vergeblichen Versuchen endlich mal kenterten - weil wir da feststellen konnten, daß wir ihn wider Erwarten doch wieder hochkriegten. Stehen beide auf dem Schwert und ersten Mal mehr als 3 Windstärken

herrschen. Hinzu kommt, druckeln synchron (sieht aus der Ferne wahrscheinlich irgendwie seltsam aus), so geht das Aufrichten ziemlich problemlos vonstatten, sofern die eine im richtigen Moment affenartig schnell ins Boot klettert (und zwar da, wo sie positionsmäßig hingehört) und sich flach macht, und die ande-

re genauso schnell im richtigen Moment hinterherspringt. Springt der vordere zu früh rein (man sollte minimal später reinspringen, als man zu müssen glaubt), so legt sich das Boot wieder hin, ist der vordere zu langsam, so geht der zweite baden (von hinten einsteigen, ist irgendwie doof, weil das so eine treibankerartige Wirkung hat). Sind beide zu langsam, so darf man das Ganze von der anderen Seite wiederholen.

Kentert man unter Spi, so gibt es (zumindest bei meinem - auf einer Seite ziemlich versoffenen) Boot zwei Möglichkeiten: Ist der eine etwas kräftiger - das ist der günstigere Fall - so kann dieser auf dem Schwert stehend verhindern, daß das Boot untergeht, während der Leichtere - im Wasser befindlich und sich gegen das Boot stemmend - den Spi reinzieht. (Wie ich schon beim ersten Mal 14-Segeln von Jens Rüter belehrt wurde, ist das Reinziehen eines trockenen Spis ganz einfach, wenn man ihn oft genug in nassem Zustand reingezogen hat - den Ächz- und Stöhnlauten meiner Vorschoter/innen nach scheint das zu stimmen! Hinten hat mans ja in

dieser Hinsicht ganz gut: Man brüllt schnell im richtigen Moment hiZieh um Dein Leben! und läßt den/die darüh vorne machen...).

Der ungünstigere Fall ist der, daß beide nicht genug wiegen. In diesem Fall gibt es aus unserer Sicht zwei Möglichkeiten:

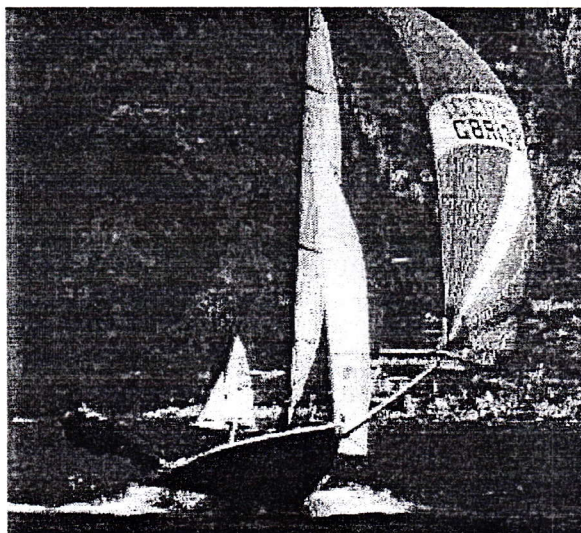
1. Beide stehen auf dem Schwert. Die Hintere hält die Vordere am Fuß fest, wobei letztere sich im freien Fall kopfüber nach vorn wirft, um ans Spifall ranzukommen. Für diese Übung sollten beide im Winter den Bizeps (oder ist es der Trizeps?) ein bißchen trainieren. Es sieht jedenfalls von weitem ziemlich ungewöhnlich aus und fördert den Ruf des 14, ein nur von Spezialisten zu handhabendes Segel-

fahrzeug zu sein (oder sollte es vielleicht doch noch eine rationellere Lösung geben?).

2. Die angenehmere - aber auf Dauer und vor allem während Regatten nicht zu praktizierende - Version besteht (zumindest für eine Spikenterung mit einer rein weiblichen Crew) darin, daß man sich von einem netten jungen Mann retten läßt. Dies setzt allerdings voraus, daß dieser nette junge Mann sich

a) nicht in einer Regatta befindet, b) mit dem Segeln und vor allem Wiederaufrichten einer Gleitjolle annähernd vertraut ist und c) nicht so viel Wind ist, daß sein Crewmitglied nicht alleine mit seinem Boot klarkäme.

Da diese Lösung nur in Einzel-



fällen zum Tragen kommt, wollen wir sie auch nicht zu oft strapazieren - trotzdem vielen Dank an Raller und Jens (war irgendwie originell - und den Zuschauern hats auch gefallen!).

Übrigens: Bloß nicht ins Bockshorn jagen lassen - das Gerücht, daß der 14 dauernd umfällt, hört man ja komischerweise immer wieder. Es gibt allerdings tatsächlich ein paar Situationen, in denen er immer wieder gerne umfällt, und zwar:

1. wenn er nicht fährt,
2. wenn keiner drin ist,
3. wenn es böig ist,
4. wenn man nach der Halse nicht genug Gegenruder gibt
5. wenn man nach der Halse zu schnell und heftig wieder anluvt,
6. wenn ganz viel Wind ist,

7. wenn sich die Crew in der Wende zu unsynchron bewegt,
 8. wenn sich die Crew vor oder nach der Wende zu synchron bewegt,
 9. wenn die Bö plötzlich weg ist,
 10. wenn die Bö plötzlich kommt,
 11. wenn man den Spi setzen will, aber noch viel zu hoch am Wind ist,
 12. wenn man den Spi setzen will, aber irgendwie unsortiert ist oder der Vorschoter nichts davon weiß,
 13. wenn man unter Spi fährt, aber minimal !!! (das entspricht einer Bewegung des Pinnen- auslegers um ca. 3 mm) zu weit abfällt,
 14. wenn man unter Spi fährt (bei ca. 4-5) und nicht vorher gemerkt hat, daß eine Bö kommt,
 15. wenn man ihn gerade wieder aufgerichtet hat, aber noch nicht ganz sortiert ist,
 16. wenn man ihn gerade wieder aufgerichtet hat, aber von der falschen Seite,
 17. wenn man ihn endlich auf dem Slipwagen hat, aber die Segel noch oben sind,
 18. und in einigen anderen, ebenfalls eher seltenen Fällen.
- Aber sonst ist der 14 eigentlich auch nicht viel instabiler als andere Boote.

Elfi - G33 (Vorschoter von Dinner with Lucinda - das rosa Ungeheuer)

Hier ist eigentlich die Meckerecke - hat sich nur keiner gemeldet!
(Diese Ecke wird unzensuriert in jeder Ausgabe veröffentlicht - andere nennen das Leserbrief o.ä.)

KLASSENREGELN DER INTERNATIONAL 14 KLASSE

Vorwort und Kommentar von Ralf Meier

Seit dem 1. Januar 1996 sind für die Internationale 14 Klasse die neuen Regeln gültig.

Dieses Dokument beinhaltet die englische Originalversion sowie die deutsche Übersetzung.

Grundlage der englischen Regeln sind die beiden Emails von Martin Smethers an Rand Arnold vom 2.12. 95 und vom 8.12. 95, in der er um weltweite Versendung der aktuellen Regelversion bat.

Die deutschen Regeln sind 1991 von Burkhard Vierth erstmals übersetzt worden und danach von Ralf Meier gepflegt worden. Ein großer Dank gebührt Herrn Ahlers vom DSV, der sich die Mühe gemacht hat, die Regeln genau Korrektur zu lesen. Zum besseren Verständnis habe ich seine Skizzen bei den entsprechenden Regeln eingebunden. Es wurde die Philosophie verfolgt, den direkten Wortlaut der englischen Regeln wiederzugeben. Dadurch sind die Regeln teilweise schwer lesbar,

wer möchte, darf für sich gerne z. B. Schanzkleid durch Scheuerleiste ersetzen.

Ich hielt es für sinnvoll, die Regeln so zu übersetzen, wie sie wirklich heißen, und nicht, wie ich (wir) sie gerne hätten. Der richtige Weg, kann nur sein, über ein Proposal die Originalregeln dahingehend zu ändern.

Wie schon im Vorwort der Regeln zu entnehmen ist, sind die englischen Regeln die einzig gültigen. Um alle Fehler aus der Deutschen Übersetzung zu beseitigen, sind die Regeln in der englischen Originalfassung der deutschen Übersetzung direkt gegenübergestellt.

Alle Hinweise über Übersetzungsfehler bitte an mich weiterleiten. Viele Regeln müßten meiner Meinung geändert werden, um sie einfacher zu gestalten und den aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Wer hier Ideen hat, möge sich ebenfalls mit mir in Verbindung setzen.

Ralf Meier, Kiel 3.3. 1996

RULES OF THE INTERNATIONAL I4 CLASS (to be effective from January 1996)

The Name of the Class shall be The International I4 Class.
The International Fourteen is a development class sailing dinghy.

Under the authority of the International Fourteen World Association, the Measurement Rules presented in this booklet constitute the sole reference, except where noted, for the measurement of boats in this class.

The IYRU Sail Measurement Instructions shall not apply.
A boat includes its hull, spars, sails and fittings.

The units of measurement shall be metric.

HULL and CENTREBOARD

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

Rule 1 Length of hull and fittings

(a) The overall length of the hull shall not exceed 4267mm including stem band but excluding all the rudder fittings, transom flaps, drain plugs and stem fittings. Stem fittings shall not project more than 25 mm beyond the surface of the hull. No fittings or equipment which have the effect of elongating the skin of the boat beyond a length of 4267mm is permitted.

(b) A bowsprit and a device to support such bowsprit are allowed. Neither shall extend more than 900mm forward of the hull. The bowsprit shall be able to pass through a ring of internal diameter 140mm.

Any device to support the bowsprit shall not exceed cross sectional dimensions of 13mm transverse by 76mm horizontal. Neither shall extend more than 457mm below the sheerline or its extension. A line extended from the jib luff shall not cross a line extended from the sheerline more than 300mm in front of the stem.

REGELN DER INTERNATIONAL 14 KLASSE gültig seit: 1. Januar 1996

Der Name der Klasse ist DIE INTERNATIONALE 14 KLASSE.
Die International Fourteen Class ist eine Konstruktions-Jollenklasse.

Durch die Autorität der 'International Fourteen World Association' sind die Vermessungsvorschriften, die in diesem Heft niedergelegt sind, die einzige Referenz, mit Ausnahme wo angemerkt, für die Vermessung der Boote dieser Klasse. (Anmerkung: bei Unstimmigkeiten aufgrund einer Übersetzung gilt der englische Text.)

Die IYRU Segelvermessungsanweisungen sind nicht gültig.
Ein Boot schließt den Rumpf, das Rigg, die Segel und die Beschlüge ein.

Alle Maße für die Vermessung sind metrisch.

RUMPF UND SCHWERT:

Bemerkung: wenn nicht nachstehend anders spezifiziert, müssen alle Maße parallel zu einer der drei Hauptachsen des Rumpfes genommen werden, vertikal, horizontal oder querlaufend, bezogen auf die Wasserlinie und die längslaufende Mittellinie des Rumpfes.

REGEL 1 LÄNGE DES RUMPFES UND DER BESCHLÜGE:

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

(b) Ein Bugspriet sowie eine Vorrichtung zum Abstützen des Bugspriets sind erlaubt. Kein Teil darf mehr als 900mm vor den Rumpf herausstehen. Der Bugspriet muß durch einen Ring von 140mm Innendurchmesser hindurchpassen. Jede Vorrichtung zum Abstützen des Bugspriets darf einen Querschnitt von 13mm querlaufend und 76mm horizontal nicht überschreiten. Kein Teil darf unterhalb von 457mm unter der Schandeckslinie oder ihrer Verlängerung befinden. Die Verlängerung des Vorlieks der Fock darf die Verlängerung der Schandeckslinie nicht weiter als 300mm von Vorderkante Steven entfernt schneiden.

Rule 2 Beam

The width of the hull including fittings and gunwale assembly, at its widest points shall not be in excess of 1830mm. Foot loops, which are not capable of supporting the crew outboard the hull or gunwale assembly, are not part of the hull and shall not be included for the purpose of measuring the maximum beam measurement or for the purposes of Rule 5. (See also Rule 20).

Rule 3 Shape and Depth of section 2134mm aft of bow
At this section:

- (a) The outside of the skin shall not be higher than 203mm above the outside of the keel at a beam of 1118mm.
 - (b) The top edge of the hull or gunwale assembly shall not be less than 508mm above the lowest part of the hull.
- For the purposes of this Rule, any hollow in the keel or keel band shall be bridged by a straight line from which the measurements shall be taken.

At these measurement points the hull shall pass the following test:

A pan-shaped instrument consisting of a flat disc of 305mm diameter with a vertical lip of 13mm depth internally shall, when placed on the hull, touch at two or more points on the lip and nowhere on the disc. This restriction shall not apply to boats first registered before 1 January 1991.

Rule 4 Sheer

The sheerline, defined as being the top outside edge of the hull including the deck and gunwale in profile from the side, shall be straight or a fair continuous concave curve.

Rule 5 Flare and Tumblehome

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 19mm from the outside surface of the hull.

Rule 6 Blank**Rule 7 Course Configuration**

All races specified in the Sailing Instructions of any National, Continental or World Championships shall be designed to include spinnaker reaching legs.

Rule 8 Anchor

An anchor and chain or rope need not be carried.

Rule 9 Weight

- (a) The hull in dry condition and with no free water in any part shall weigh not less than 81.6kgs. From the 1st January 1999, the minimum weight shall be 74.25kg. The hull shall include essential fittings (as defined below), buoyancy apparatus (whether moveable or fixed), spinnaker boom and controls directly connected for the purposes of launching or retraction of the spinnaker boom, and correctors, but exclude the mast, boom, rudder, centreboard, lines, sails and all other gear.

Essential fittings are defined as:

- (i) Any fittings that are permanently bolted, glued or screwed to the hull.
- (ii) Any fittings attached to the hull, that are included in another hull measurement rule. Such fittings include, but are not limited to, footloops, non-skid materials and materials covering the foredeck area attached to, and between the gunwales.
- (iii) All components of an assembly that is used to support the mast at a point no higher than the top of the lower band defined in Rule 15(c)(i).

REGEL 2 BREITE:

Die Breite des Rumpfes einschließlich der Beschlüge und der Scheuerleiste darf an ihren breitesten Punkten 1830mm nicht überschreiten. Fußschlaufen, welche nicht geeignet sind, die Besatzung nach außerhalb des Rumpfes oder der Scheuerleiste zu unterstützen, sind nicht Teil des Rumpfes und werden bei der Messung des maximalen Breitenmaßes und ebenso in Regel 5. (siehe auch Regel 20.) nicht berücksichtigt.

REGEL 3 FORM UND TIEFE DES SPANTES 2134mm HINTER DEM BUG:

An diesem Spant

(A) darf die Außenseite des Bootsrumpfes nicht höher als 203mm oberhalb der Außenseite des Kiels, bei einer Breite von 1118mm sein.

(B) darf die obere Ecke des Rumpfes oder die Schandeckslinie nicht weniger als 508mm oberhalb des tiefsten Rumpfpunktes sein.

Um den Sinn dieser Regel nicht zu unterlaufen, muß jede hohle Stelle im Kiel oder im Kielband durch eine gerade Linie überbrückt werden, von der aus vermessen wird.

Bei diesen Vermessungspunkten muß der Rumpf folgenden Test bestehen:

Der Test wird mit einem Pfannen-ähnlichen Meßinstrument, welches aus einer Scheibe mit einem Durchmesser von 305mm und mit einem 13mm hohen (Innenmaß) senkrechten Rand besteht, vorgenommen. Wenn das Meßinstrument auf den Rumpf gelegt wird, muß es an mindestens 2 Punkten am Rand auf dem Rumpf aufliegen. Die Scheibe darf den Rumpf an keiner Stelle berühren. Diese Regel gilt nicht für Boote, die vor dem 1. Januar 1991 vermessen worden sind.

REGEL 4 DECKSPRUNG:

Die Schandeckslinie, definiert als oberste äussere Kante des Rumpfes mit dem Deck und Schanzkleid, muß im Seitenprofil gesehen eine durchgehende, strakend verlaufende, konkave Kurve sein.

REGEL 5 Aus- und einfallende Spantform:

Ein strammes Band auf der Außenseite des Rumpfes am Vermessungsspannt unterhalb des in Regel 3(b) definierten Aufkimmungs- Vermessungspunktes, darf an keiner Stelle mehr als 19mm von der äußeren Oberfläche des Rumpfes abstehen.

REGEL 6 ersatzlos gestrichen.**REGEL 7 Regattakurse**

Alle zukünftigen Wettfahrten auf Welt- und Europa- sowie nationalen Meisterschaften müssen Raumschotskurse, in den Segelanweisungen angekündigt, enthalten.

REGEL 8 Anker

Ein Anker mit Kette oder Ankerleine muß nicht mitgeführt werden.

REGEL 9 GEWICHT:

(A) Der Rumpf darf in trockenem Zustand und ohne Wasser in irgendeinem Teil, nicht weniger als 81,6 kg wiegen. Ab 1. Januar 1999 wird das Minimumgewicht auf 74,25 Kg betragen. Der Rumpf beinhaltet die wesentlichen Beschlüge (wie unten definiert), die Auftriebskörper (ob beweglich oder befestigt), den Spinnakerbaum und die Strecker die direkt mit dem Zweck des Setzens und Bergens des Spinnakerbaumes verbunden sind und die Korrekturgewichte, aber nicht Mast, Baum, Ruder, Schwert, laufendes Gut, Segel und alle andere Ausrüstung.

Wesentliche Beschlüge sind definiert als:

- (i) Alle Beschlüge die dauerhaft an den Rumpf gebolt, geklebt oder geschraubt sind.
- (ii) Alle Beschlüge, welche am Rumpf befestigt sind und von einer anderen Rumpfvormmessungsregel betroffen sind. Die Menge dieser Beschlüge beinhaltet (ist jedoch nicht auf diese begrenzt): Fußschlaufen, Anti-Rutsch-Materialien und Materialien welche die Vordeckfläche abdecken und an bzw. zwischen den Schanzkleidern befestigt sind,
- (iii) Alle Bauteile die für eine Unterstützung des Mastes an

(b) If the hull is found to be underweight, lead correctors shall be added. No other inside ballast shall be carried. Neither any essential fixed fittings nor any correctors shall be removed or altered without the boat being re-weighed by an Official Measurer, and the revised weight being recorded on the Measurement Certificate. The weight of any correctors shall be stated on the Measurement Certificate.

Rule 10 Centreboard

Only one centreboard shall be carried.

BUOYANCY

Rule 11 Buoyancy Apparatus

The buoyancy apparatus of the boat shall be constructed so that it meets:

- (a) The requirements of Rule 12 and
- (b) The following requirements:
 - (i) Boats constructed of buoyant materials shall have at least one independent watertight unit securely attached to or integral with the hull of minimum volume 0.085 m³.
 - (ii) Boats constructed of non-buoyant materials shall have three independent watertight units containing not less than 0.085 m³ minimum of closed cell rigid foam plastic or air bags of robust construction. Either shall be capable of being removed for inspection.
 - (iii) Covers, valves etc., shall be enclosed in a manner that prevents accidental dislodgement whether the boat is afloat, capsized or swamped.

Rule 12 Buoyancy Test

With sails, boom, rudder, tiller and all loose gear removed from the boat, but with the centreboard and mast in position, the boat shall pass the following buoyancy test:

- (a) With the boat on its side and the mast horizontal, it shall support not less than 136kgs placed entirely out of the water and not within either 1524mm of the bow or 610mm of the stern. The boat shall float for 10 minutes on each side, followed by 10 minutes upright. At the end of this test and with the specified weight aboard, the boat must float with the top edge of the hull (sheerline or gunwales) not less than 127mm above the water for its entire length.
- (b) With the boat out of the water, the Measurer shall check that all the buoyancy units contain not more than 13.6kgs of water. No air bags shall be visibly deflated.
- (c) Each buoyancy test is valid for twelve months. For the Measurement Certificate to remain in force, the boat must be re-tested in accordance with the procedure of Rule 12(a) and (b) and re-certified by an authorised person (i.e. Class or Club Official) within each twelve months.
- (d) Any alteration of the buoyancy apparatus immediately invalidates the Measurement Certificate until the boat is re-tested and certified according to this Rule by an Official Measurer.
- (e) The initial test and the first test after any alteration to the buoyancy apparatus must comply with Rule 12, paragraphs (a) to (d) inclusive. Subsequent re-tests may be carried out by a dry testing method approved by the National Authority. Boats sailing outside their National Authority's jurisdiction or taking part in International Team Racing Events, must be re-tested in accordance with Rule 12, paragraphs (a) to (d) inclusive.

SAILS, SAIL AREA, SPARS and RIGGING

Rule 13 Sail Plan

- (a) (i) The sail plan shall not exceed 7626mm above the top edge of the hull and gunwale assembly in way of the mast. The mast shall be painted with a distinctively coloured band with its upper edge level with the top edge of the hull and

einem Punkt nicht höher als die Oberkante des unteren Vermessungsbandes, wie in Regel 15 (C)(i) definiert, benutzt werden.

(B) Falls der Rumpf Untergewicht haben sollte, müssen Ausgleichsgewichte hinzugefügt werden. Kein anderer Innenballast darf benutzt werden. Weder irgendwelche wesentlichen Beschläge, noch irgendwelche Korrekturgewichte dürfen entfernt oder verändert werden, ohne daß das Boot von einem offiziellen Vermesser nachgewogen wird. Das gemessene Rumpfgewicht und das Gewicht der Korrekturgewichte muß im Messbrief festgehalten werden.

REGEL 10 SCHWERT:

Es darf beim Segeln nur ein Schwert benutzt werden.

AUFTRIEB

REGEL 11 AUFTRIEBKÖRPER:

Der Auftriebskörper des Bootes muß so konstruiert sein, daß er folgendes erfüllt:

- (A) Den Anforderungen der Regel 12 und
- (B) Den folgenden Anforderungen:
 - (i) Auf Booten, die aus schwimmendem Material gebaut sind, muß mindestens eine unabhängige Auftriebseinheit von minimal 0,085m³ vorhanden sein. Diese Auftriebseinheit muß entweder sicherbefestigt sein, oder darf in den Rumpf integriert sein.
 - (ii) Auf Booten, die aus nichtschwimmendem Material gebaut sind, müssen mindestens drei voneinander unabhängige wasserdichte Auftriebseinheiten von minimal 0,085m³ aus geschlossenzelligem festem Kunststoffschäum oder Luftsäcke von robuster Konstruktion vorhanden sein. Beides muß zur Inspektion entfernbar sein.
 - (iii) Abdeckungen, Ventile, etc. müssen so befestigt sein, daß zufälliges Verlorengehen, wenn das Boot schwimmt, gekentert oder vollgeschlagen ist, vermieden wird.

REGEL 12 AUFTRIEBSTEST:

Ohne Segel, Baum, Ruder, Pinne und allem losen Gerät aber mit dem Schwert und dem Mast in Position muß das Boot folgenden Auftriebtest bestehen:

- (A) Auf der Seite liegend mit dem Mast in horizontaler Lage muß das Boot mindestens 136 kg völlig außerhalb des Wassers und mit einem Mindestabstand entweder 1524mm vom Bug oder 610mm vom Spiegel plaziert tragen. Mit diesem Gewicht belastet muß das Boot 10 min auf jeder Seite schwimmen, gefolgt von 10 min aufrecht. Am Ende dieses Testes und mit dem angegebenen Gewicht an Bord, muß das Boot auf der gesamten Länge mit dem oberen Rand des Rumpfes (Schandecklinie oder Schanzkleid) mindestens 127mm über der Wasseroberfläche schwimmen.
- (B) Außerhalb des Wassers muß der Vermesser prüfen daß in allen Auftriebseinheiten nicht mehr als 13,6 kg Wasser ist. Keiner der Luftbehälter darf sichtlich Luft verloren haben.
- (C) Jeder Auftriebtest ist 12 Monate gültig. Damit der Meßbrief in Kraft bleibt, muß das Boot innerhalb von 12 Monaten in Übereinstimmung mit dem Verfahren der Regel 12 (A) und (B) von einer bevollmächtigten Person (z.B. Klassen- oder Clubfunktionär) neu getestet und bescheinigt werden.
- (D) Jede Änderung der Auftriebskörper macht den Meßbrief sofort ungültig bis das Boot in Übereinstimmung mit dieser Regel von einem offiziellen Vermesser neu getestet und bescheinigt ist.
- (E) Der Ausgangstest und der erste Test nach jeder Änderung der Auftriebskörper müssen komplett nach Regel 12 (A-D) ausgeführt werden. Spätere Nach-Tests dürfen nach einer „Trockentestmethode“ ausgeführt werden, die von der nationalen Verband gebilligt wird. Boote die außerhalb des Bereichs ihres nationalen Verbandes segeln oder an internationalen Teamracing Veranstaltungen teilnehmen, müssen in Übereinstimmung mit Regel 12 (A-D) inklusive getestet sein.

SEGEL, SEGELFLÄCHE, SPIEREN UND RIGG

REGEL 13 Rigg und Segel:

- (A) (i) Der Segelplan darf nicht mehr als 7626mm über die obere Kante des Rumpfes und des Schanzkleides in Richtung des Mastes hinausragen. Der Mast muß mit sich deutlich abhebenden Maßmarke bemalt sein, deren oberer Rand mit

gunwale assembly in way of the mast and no part of this band may protrude above this level. This band is the gunwale band.

(ii) Where the mast is stepped on or above the gunwale line the 7626mm measurement shall be taken from the gunwale line in way of the mast. If a mast jack is used in such cases, the measurement shall be taken with this fully extended. The spinnaker boom need not be attached to or be fixed to the mast when in use.

(b) The extension of the top of the spinnaker halyard when held taut at right angles to the mast shall intersect the mast not more than 7626mm above the top edge of the gunwale band. If the spinnaker halyard is led through an eye or block, no part of such eye or block shall project more than 76mm from the mast.

(c) Spare.

(d) All sails shall be capable of being lowered or furled when the boat is underway.

(e) (i) The foremost end of the spinnaker boom, including end fitting(s), shall not extend more than 2743mm beyond the foremost vertical extension or transverse extension of the bow. The measurement of 2743mm shall be taken at right angles to the extension of the centreline of the hull. The spinnaker boom shall not be used as a bowsprit for headsails or when sailing close hauled. Any spinnaker boom when in use and below a horizontal projection from the lower mainsail black band, shall have a minimum end diameter of 50 mm and shall be shaped or capped to avoid a sharp edge.

(ii) In its retracted position, the spinnaker pole shall not extend more than 900mm in front of the foremost vertical or transverse extension of the bow. The spinnaker pole shall be in its retracted position whenever the spinnaker is not in use. The spinnaker boom need not be attached to or fixed to the mast when in use.

(f) A spinnaker once hoisted in a race shall be the only spinnaker to be used for the remainder of that race. (See also Rule 14(d)(ii)).

Rule 14 Sail Area

(a) The area of the headsail shall be taken as $0.5 \times L \times LP$ where L and LP are defined in Rule 15(b)(i) and 15(b)(ii). The area shall be rounded off to the nearest $0.01m^2$ and inscribed near the clew on the port side of the sail in numbers not less than 76mm high and line width 6mm in a contrasting colour indelible ink.

(b) The mainsail area shall be taken as $0.25A (G1 + G2 + G3 + 0.5B)$ where A and B are as defined in Rule 15(c)(i) and Rule 15(c)(ii) and G1, G2 and G3 are the mainsail girths defined in Rule 15(c)(v). This area shall be rounded off to the nearest $0.01m^2$ and shall be stated on the Measurement Certificate and inscribed near the clew on the port side of the sail. Above this figure shall also be inscribed the maximum area of the headsail permitted with this mainsail (i.e. 18.58 less the measured mainsail area). Both these numbers to be not less than 76mm high and line width 6mm in a contrasting colour indelible ink.

(c) Different combinations of mainsail and headsail areas are permitted provided the total measured area in use at any one time does not exceed 18.58 m^2 .

(d) (i) Not more than two spinnakers shall be added to a boats Measurement Certificate in any 12 month period. All spinnakers shall be numbered chronologically, dated and signed by a Measurer on the port clew in a contrasting indelible ink, and entered on the Measurement Certificate.

(ii) Only one spinnaker shall be used for any series of races, as defined by the relevant Sailing Instructions. Spinnakers lost or damaged beyond repair during a series may be replaced by application to the Race Organising Committee, who have discretion to agree or refuse.

der oberen Kante des Rumpfes und des Schanzkleides in der Position des Mastes übereinstimmt. Kein Teil dieser Marke darf über diese Ebene hinausragen. Diese Maßmarke ist die Schanzkleidmaßmarke.

(ii) Wo der Mastfuß sich auf oder über der Schanzkleidverbindungsline befindet, muß das Maß 7626 mm von der Schanzkleidverbindungsline in Position oder seitlich des Mastes genommen werden. Wenn eine Mastverlängerung benutzt wird, muß in solchen Fällen die Vermessung vorgenommen werden, wenn diese vollständig ausgefahren ist. Der Spinnakerbaum braucht nicht an den Mast befestigt oder angeschlagen werden, wenn er in Benutzung ist.

(B) Die Verlängerung des Spinnakerfalles, wenn dieses stramm im rechten Winkel zum Mast gehalten wird, darf den Mast nicht höher als 7626 mm oberhalb des oberen Randes des Schanzkleidmaßmarke schneiden. Wenn das Spinnakerfall durch ein Auge oder einen Block geführt ist, darf kein Teil eines solchen Auges oder Blockes mehr als 76mm vom Mast hervorstehen.

(C) Ersatz.

(D) Alle Segel müssen während der Fahrt auf dem Wasser zu bergen oder wegzurollen sein.

(E)(i) Das vorderste Ende des Spinnakerbaumes, einschließlich der Endbeschläge, darf nicht mehr als 2743mm über die vorderste vertikale oder Querschiffsausdehnung des Buges hervorstehen. Die 2743mm müssen im rechten Winkel zur Ausdehnung der Mittellinie des Rumpfes gemessen werden. Der Spinnakerbaum darf nicht als Bugspriet für Vorsegel oder hoch am Wind segelnd benutzt werden.

Ein Spinnakerbaum in Gebrauch der sich unterhalb einer horizontalen Projektion der unteren Großsegelmaßmarke befindet, muß einen minimalen Enddurchmesser von 50 mm haben und muß so geformt oder geschützt sein daß keine scharfen Ecken vorhanden sind.

(ii) In der eingefahrenen Position darf der Spinnakerbaum nicht mehr als 900mm über die vorderste vertikale oder Querschiffsausdehnung des Buges hinausragen. Der Spinnakerbaum muß eingefahren sein, wenn der Spinnaker nicht benutzt wird. Der Spinnakerbaum braucht nicht am Mast befestigt oder angeschlagen sein, wenn er benutzt wird.

(F) Wenn ein Spinnaker, auf einer Wettfahrt einmal gesetzt wurde, darf im Verlauf einer Wettfahrt kein anderer Spinnaker benutzt werden (siehe auch Regel 14 (d) (ii)).

REGEL 14 SEGELFLÄCHE:

(A) Die Fläche des Vorsegels wird bestimmt durch $0,5 \cdot L \cdot LP$, wobei L und LP in Regel 15 (B)(i) und 15 (B)(ii) definiert sind. Die Fläche muß auf den nächsten $0,01m^2$ abgerundet und Segel damit in der Nähe des Schothornes auf der Backbordseite mit Nummern nicht kleiner als 76mm hoch und mit einer Strichdicke von mindestens 6mm in einer Kontrastfarbe unauslöschbar eingetragen sein.

(B) Die Fläche des Großsegels wird bestimmt durch $0,25A \cdot (G1 + G2 + G3 + 0.5B)$, wobei A und B in Regel 15 (C)(i) und Regel 15 (C)(ii) und G1, G2 und G3 (die Großsegelgurtmaße) in Regel 15 (C)(v) definiert werden. Diese Fläche muß auf den nächsten $0.01 m^2$ Wert abgerundet und im Meßbrief festgehalten werden und das Segel damit in der Nähe des Schothorns auf der Backbordseite beschriftet sein. Oberhalb dieser Ziffern muß ebenso die in Kombination mit diesem Großsegel maximal erlaubte Vorsegelgröße (z.B. 18,58 m^2 minus gemessene Großsegelfläche) aufgemalt sein. Diese beiden Nummern dürfen nicht kleiner als 76mm sein und müssen eine Strichdicke von mindestens 6mm in einer unauslöschlichen Kontrastfarbe haben.

(C) Unterschiedliche Kombinationen von Großsegel und Vorsegel sind erlaubt, vorausgesetzt die vermessene Gesamtfläche überschreitet bei Gebrauch zu keinem Zeitpunkt 18,58 m^2 .

(D) (i) Nicht mehr als zwei neue Spinnaker dürfen im Meßbrief eines Bootes innerhalb von 12 Monaten eingetragen werden. Die Spinnaker müssen chronologisch nummeriert werden, mit Datum vom Vermesser auf der Backbord Seite des Schothorns unterschrieben werden. Die Beschriftung muß mit wasserfester Farbe erfolgen, die einen deutlichen Kontrast zum Segel ergibt. Alle Daten müssen in den Meßbrief übertragen werden.

(ii) Während einer Wettfahrtserie darf nur ein Spinnaker ge-

Rule 15 Sail Measurement

(a) Method

(i) Measurements are taken with the sail smoothed out on a flat surface and with just sufficient tension to remove wrinkles across the line of the dimension being taken. All measurements are to be taken over the full width including tabling and roping with the battens in position.

(ii) The head of the mainsail is defined as the point on the Luff, or its extension, level with the highest point of the sail projected perpendicular to the Luff or its extension.

(iii) The clew of the mainsail is defined as the aftermost part of the sail projected to the foot or its extension, including foot rope, if any.

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

(v) All reinforcement shall be capable of being folded in any direction, measuring no more than 13mm across the fold inward from the folded edge. Any finishing material or coating applied to the sail material shall not prevent the reinforcement being folded. This rule shall not apply to headboards, clewboards, or any other fittings attached to the sail with a maximum dimension of less than 102mm.

(b) Headsail

(i) The Luff length L shall be measured from the bottom edge of the sail at the tack to the top edge of the sail at the tack to the top edge of the sail at the head. The measurement L shall not be exceeded whilst racing.

Either the headsail shall have a check wire of minimum diameter 1.25mm attached to the head and tack of the sail whilst racing, to ensure that measurement L is not exceeded at any time, and the distance between the tack and head attachment points shall not exceed measurement L; or if the headsail is presented for measurement without a check wire fixed at the head and tack, then L shall be measured with a tension of 5kg. applied to the Luff, and the measurement L shall be marked within 150mm of the tack on the port side in letters of minimum dimension 25mm high.

(ii) The length LP shall be measured from the outside edge of the clew to the nearest point of the Luff. The clew is defined as the intersection of the foot and the leech, extended as necessary.

(iii) Headboards are not permitted. Clewboards having a maximum dimension of 229mm are permitted. Clew boards are defined as being incapable of being folded by hand.

(iv) The Leech of the headsail must be a straight line or a concave curve.

(c) Mainsail

(i) The dimension A is to be measured between the upper edge of a lower band painted on the mast and the lower edge of an upper band painted on the mast. The upper edge of the lower band is to mark the lowest position where the line of the top of the boom when at right angles to the mast cuts the mast. No part of the headboard of the sail shall exceed in height the lower edge of the upper band.

(ii) The dimension B is to be measured from the inner edge of a band painted at the outer end of the boom, along the top of the boom, to the after side of the mast and track excluding any local curvature. No part of the sail shall extend beyond the inner edge of this band.

(iii) The measurements A and B are to be stated on the Measurement Certificate.

(iv) The headboard of the mainsail shall not exceed 102mm in width, measured at right angles to the mast.

(v) The girth measurements G1, G2 and G3, indexed from the head, shall be taken from their respective points on the Leech to the nearest point on the Luff of the sail including the bolt rope. The half height on the Leech shall be determined

fahren werden.

Wird dieser Spinnaker während einer Serie derart beschädigt, daß er nicht mehr repariert werden kann oder geht verloren, so besteht die Möglichkeit diesen durch einen anderen zu ersetzen, indem ein Antrag an den Wettfahrtausschuß gestellt wird, der diesen nach Ermessen annehmen oder ablehnen kann.

REGEL 15 SEGELVERMESSUNG:

(A) Vorgehensweise:

(i) Zur Vermessung müssen die Segel auf einer ebenen Fläche ausgebreitet werden, mit gerade soviel Spannung entlang der Vermessungslinie, daß alle Falten geglättet sind. Alle Maße müssen über die gesamte Breite einschließlich aller Säume quer zur Vermessungsrichtung und Liekbänder mit den Latten in Position genommen werden.

(ii) Der Kopf des Großsegels ist definiert als der Punkt des Vorlieks oder dessen Verlängerung, der auf der selben Höhe liegt, wie die senkrechte Projektion des höchsten Punktes des Segels auf das Vorliek oder dessen Verlängerung.

(iii) Das Schothorn des Großsegels ist definiert als der hinterste Teil des Segels projiziert auf das Unterliek oder dessen Verlängerung, einschließlich Liekband, falls vorhanden.

(iv) Jedes Segel ist zu vermessen. Bei Erfüllung der Regeln muß der Vermesser die Fläche des Segels gemäß Regel 14 (A) für das Vorsegel und Regel 14 (B) für das Großsegel auf der Backbordseite des Segels am Schothorn markieren, datieren und unterzeichnen. Das Datum und die Nummer des Segelmachers müssen im Meßbrief des Bootes festgehalten werden.

(v) Alle Verstärkungen müssen in alle Richtungen zu falten sein, über die Falte innerhalb der gefalteten Ecke gemessen darf diese nicht dicker als ein 13mm sein. Jedes Material zur Oberflächenbehandlung oder jede Beschichtung die auf das Segelmaterial aufgebracht wird, darf die Faltung der Verstärkung nicht verhindern. Diese Regel darf keine Anwendung finden bei Kopfbrettern, Schothornbrettern oder jeden anderen Beschlag der am Segel mit einer maximalen Ausdehnung von weniger als 102mm befestigt ist.

(B) Vorsegel

(i) Die Länge des Vorlieks L muß von der unteren Ecke des Segels am Hals bis zur oberen Ecke des Segels am Kopf gemessen werden. Das Maß L darf während des Rennens nicht verlängert werden können.

Entweder muß das Vorsegel während des Rennens einen Kontrolldraht mit einem minimalen Durchmesser von 1,25mm befestigt am Kopf und am Hals des Segels haben, um sicherzustellen, daß das Maß L zu keiner Zeit vergrößert wird und der Abstand zwischen den Hals- und Kopfbefestigungspunkten das Maß L nicht überschreiten kann; oder falls das Vorsegel bei der Vermessung ohne einen am Kopf und Hals befestigten Kontrolldraht vorgelegt wird, dann muß L mit einer Spannung von 5 kg am Vorliek gemessen werden, und das Maß L muß innerhalb von 150mm vom Hals auf der Backbordseite mit einer Mindestgröße von 25mm vermerkt sein.

(ii) Die Länge LP muß von der äußersten Ecke des Schothorns zum nächsten Punkt des Vorlieks gemessen werden. Als Schothorn im Sinne dieser Regel wird definiert der Schnittpunkt von Unter- und Achterliek, wenn nötig verlängert.

(iii) Kopfbretter sind nicht erlaubt. Schothornbretter die eine maximale Größe von 229mm haben, sind erlaubt. Als Schothornbrett gilt alles, was nicht mit der Hand gefaltet werden kann.

(iv) das Achterliek des Vorsegels muß eine gerade Linie oder eine konkave Kurve sein.

(C) Großsegel

(i) Das Maß A wird zwischen dem oberen Rand einer unteren auf den Mast gemalten Marke und dem unteren Rand einer oberen auf den Mast gemalten Marke gemessen. Der obere Rand der unteren Markierung bezeichnet die unterste Position, wo die Verlängerung der Oberseite des Baumes bei rechtem Winkel den Mast schneidet. Kein Teil des Kopfbrettes des Segels darf in der Höhe über den unteren Rand der oberen Markierung hinausragen.

(ii) Das Maß B wird von dem inneren Rand einer auf dem äußeren Ende des Baumes gemalten Markierung, entlang der Oberseite des Baumes, zur Hinterseite des Mastes und der Nut gemessen, ausschließlich jeder lokalen Krümmung. Kein

by folding the head to the clew and the quarter and three quarter height Leech points by folding the clew and the head respectively to the half height point on the Leech. If there are any hollows in the Leech of the sail, these shall be bridged by straight lines and the girth measurements taken from these straight lines.

Rule 16 Boom

The boom, excluding fittings, shall be capable of being passed through a circle of 102mm diameter. The total accumulated length along the boom of any part of all attachment surfaces which fall outside the 102mm diameter circle, shall not exceed 152mm.

Rule 17 Distinguishing Marks

(a) On each side of the mainsail shall be the insignia 14 and beneath this the national letter and the class number of the boat as stated on the Measurement Certificate, thus:

14
GBR 1355

The figures shall be not less than 300mm in height and shall be disposed in accordance with IYRR 25.

(b) Each boat shall bear a permanent distinguishing mark on the transom, hog piece or thwart in figures not less than 19mm high, which shall be either

- (i) The complete class number, e.g. GBR 1355, or
- (ii) The manufacturers code, in which case this code shall appear on the boats Measurement Certificate.

Rule 18 Prohibitions.

The following are prohibited:

- (a) Mast or boom designed or built with a permanent bend.
- (b) Rotating masts.
- (c) Bumpkin.
- (d) Double luffed sails.

Rule 19 Crew

Shall be two, including the helmsman. If a member of the crew during the course of a race leaves the boat voluntarily, he shall be deemed to have been lost overboard within the meaning of IYRR 57.

Rule 20 Equipment for Crew

- (a) Both members of the crew shall be in contact with the hull, fittings or gunwhale assembly. Either, or both, may use a trapeze, individually or simultaneously.
- (b) The trapeze belts when wet, must float and shall not weigh more than 5kg. each.
- (c) A competitor shall not wear or carry clothing or equipment for the purpose of increasing his / her weight. The total weight of clothing or equipment worn or carried by a competitor shall not exceed 15kg. when weighed as provided in Appendix 10 of the Racing Rules.

Rule 21 Certificate

- (a) The Measurement Certificate and Form shall be approved by the World Association.
- (b) No boat shall be allowed to race in the Class unless it has a valid Measurement Certificate. Application for measurement and registration shall be the responsibility of the Owner who shall apply to his National Authority for a Sail

Teil des Segels darf über den inneren Rand dieser Markierung hinausragen.

(iii) Die Maße A und B müssen im Meßbrief festgehalten werden.

(iv) Das Kopfbrett des Großsegels darf in der Breite, senkrecht zum Mast gemessen, 102mm nicht überschreiten.

(v) Die Gurtmaße G1, G2 und G3, vom Kopf aus nummeriert, müssen von ihren entsprechenden Punkten auf dem Achterliek auf den nächsten Punkt des Vorlieks des Segels einschließlich des Liektaues gemessen werden. Die halbe Höhe des Achterlieks muß durch Falten des Kopfes auf das Schothorn und die Viertel- und Dreiviertelhöhenpunkte durch Falten des Schothorns und des Kopfes auf den entsprechenden Halbehöhepunkt des Achterlieks bestimmt werden. Falls irgendwelche hohlen Linien im Achterliek des Segels vorhanden sind müssen diese durch gerade Linien überbrückt werden und die Gurtmaße von diesen geraden Linien aus genommen werden.

REGEL 16 GROSSBAUM:

Es muß möglich sein, den Baum, ausschließlich der Beschläge, durch einen Ring mit dem Durchmesser 102mm zu führen. Die gesamte zusammengenommene Länge entlang des Baumes eines jeden Teiles aller Befestigungsflächen die außerhalb des 102mm Kreisdurchmessers fallen, darf 152mm nicht überschreiten.

REGEL 17 UNTERSCHIEDUNGSZEICHEN:

(A) Auf jeder Seite des Großsegels muß die Inschrift 14 und unterhalb dieser der Nationalitätsbuchstaben und die Klassennummer des Bootes wie im Meßbrief festgehalten stehen, also:

14
GER 3

Die Zeichen dürfen nicht weniger als 300mm hoch sein und müssen gemäß I.Y.R.U. Regel 25 angeordnet sein.

(B) Jedes Boot muß ein dauerhaftes Unterscheidungszeichen auf dem Spiegel, Kielschwein oder Querdacht tragen, dessen Zeichen nicht weniger als 19mm hoch sind, welche entweder

- (i) die gesamte Klassenbootnummer, z.B. GER 140, oder
- (ii) den Herstellercode, in diesem Fall muß dieser Code im Meßbrief des Bootes aufgeführt werden.

REGEL 18 VERBOTE:

Folgendes ist verboten:

- (A) Masten oder Bäume, die mit einer dauerhaften Biegung entworfen oder gebaut sind
- (B) drehbare Masten
- (C) Vorsegelholepunktausbaumer oder Ausrigger
- (D) Segel mit doppeltem Vorliek

REGEL 19 BESATZUNG:

Sie muß aus zwei Personen einschließlich des Steuermanns bestehen. Falls ein Mitglied der Besatzung während des Rennens das Boot freiwillig verläßt, muß es wie ein Überbordgefallener im Sinne der I.Y.R.U. Wettfahrtsregel 57 behandelt werden.

REGEL 20 AUSTRÜSTUNG DER BESATZUNG:

(A) Beide Mitglieder der Besatzung müssen in Kontakt mit dem Rumpf, den Beschlägen oder dem Schanzkleid sein. Einer oder beide dürfen ein Trapez, einzeln oder gleichzeitig benutzen.

(B) Die Trapezgurte müssen in nassem Zustand schwimmen und dürfen jeder nicht mehr als 5 kg wiegen.

(C) Das Segeln mit Kleidung oder Ausrüstung, deren Zweck in der Erhöhung des Mannschaftsgewicht liegt, ist verboten. Das Gesamtgewicht der Kleidung oder Ausrüstung die von einem Teilnehmer getragen oder mitgeführt wird darf 15 kg, gewogen wie in Anhang 10 der Wettfahrtsregeln festgelegt, nicht überschreiten.

REGEL 21 MESSBRIEF:

(A) Der Meßbrief und das Vermessungsformblatt müssen von der Weltvereinigung genehmigt sein.

(B) Kein Boot darf in dieser Klasse segeln, wenn es nicht einen gültigen Meßbrief hat. Der Antrag auf Vermessung und Registrierung untersteht der Verantwortung des Eigners, die-

Number and Measurement Form.

(c) The Owner shall arrange for the attendance of an Official Measurer who shall complete the Measurement Form and Measurement Certificate, and, if satisfied, shall certify thereon that the boat complies with the Class Rules.

(d) The Measurement Form and Measurement Certificate, when complete shall be returned by the Owner to his National Authority together with any registration fee required by the National Authority. The National Authority shall then endorse the Measurement Certificate.

(e) Change of ownership invalidates the Measurement Certificate, but re-registration may be effected by the new owner in accordance with procedures laid down by the National Authority.

(f) A Measurement Certificate issued or endorsed by the National Authority shall remain valid so long as the boat continues to comply with these Rules, and the details shown on the Measurement Certificate and providing that there is a current buoyancy endorsement. (See Rule 12(c)).

(g) The Owner of the boat is responsible for ensuring that the Measurement Certificate is not rendered invalid from any cause.

(h) If any details on the Measurement Form or Measurement Certificate are altered the owner shall arrange for an Official Measurer to re-measure the altered items. The Measurer shall, if satisfied, complete the relevant section of a Measurement Form or Measurement Certificate and the Owner shall process this as laid down by the National Authority.

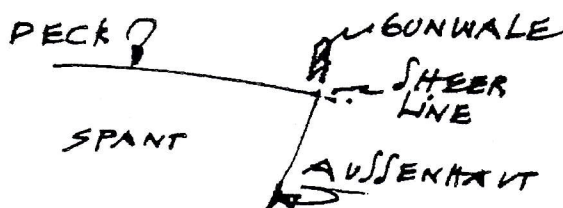
(i) These Rules are effective from the 1st January 1996 and shall apply to all boats first measured on or after that date. Boats whose rigs and sails were measured in accordance with the Rules effective from 1st March 1976 to 28th February 1982 may continue to use those rigs and sails, but must conform with the 1st January 1989 Rules if any alteration to their rig is made or any additional sails used.

A boat first measured before 1st March 1976 shall comply with the Rules in force at the time she was first measured.

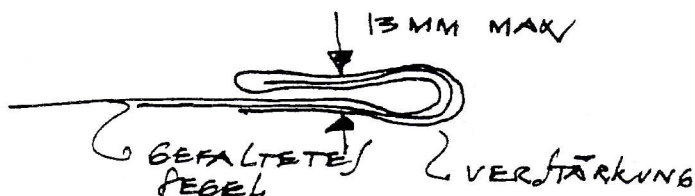
Any alterations, replacements or repairs shall at the Owners option, comply with either the Rules in force at the time she was first measured or with these Rules.

However, if any alteration is made in accordance with these Rules to the sail plan or to the spars, all the sails and spars shall be measured in accordance with these Rules and a new Measurement Certificate shall be issued.

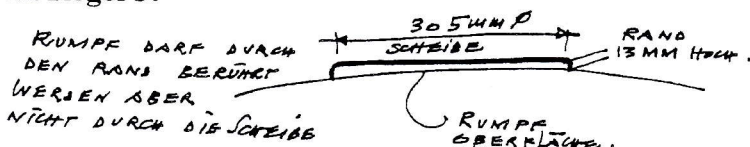
zu Regel 4:



zu Regel 15:



zu Regel 3:



ser muß den Antrag auf eine Segelnummer und den Meßbrief bei seinem nationalen Verband stellen. Anmerkung: in Deutschland werden die Segelnummern durch die Deutsche Fourteen Klassenvereinigung vergeben, der Antrag auf einen Meßbrief hingegen muß an den DSV gestellt werden.

(C) Der Eigner hat dafür Sorge zu tragen, daß ein offizieller Vermesser das Meßblatt und den Meßbrief ausfüllt und, sofern zutreffend, darin bestätigt, daß das Boot den Klassenvorschriften entspricht.

(D) Der ausgefüllte Meßbrief muß durch den Eigner an den nationalen Verband zusammen mit der jeweiligen von dem nationalen Verband geforderten Registrationsgebühr zurückgegeben werden. Der nationale Verband versieht den Klassenmeßbrief mit einem Gültigkeitsvermerk.

Anmerkung: im Bereich des DSV wird zusammen mit einem „Internationalen Bootsschein“ ein DSV Meßbrief ausgestellt.

(E) Bei Wechsel des Eigners wird der Meßbrief ungültig, kann jedoch durch Einreichen des alten Meßbriefes, zusammen mit einem schriftlichen Antrag der den Namen und die Adresse des neuen Eigners enthält und der entsprechenden Gebühr, falls gefordert, bei dem nationalen Verband neu ausgestellt werden.

(F) Ein Meßbrief, der von dem nationalen Verband ausgestellt wurde, ist so lange gültig, wie das Boot diesen Regeln und den im Meßbrief festgehaltenen Einzelheiten entspricht, vorausgesetzt, daß ein gültiger Auftriebtestvermerk (siehe Regel 12 (C)) vorhanden ist.

(G) Der Eigner des Bootes ist dafür verantwortlich, daß der Meßbrief nicht aus irgendeinem Grund ungültig gemacht wird.

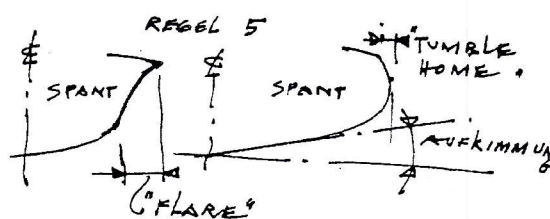
(H) Falls irgendwelche Einzelheiten, die im Vermessungsformblatt oder Meßbrief festgehalten sind, verändert werden, muß der Eigner einen offiziellen Vermesser beauftragen, die abgeänderten Punkte nachzuvermessen und falls diese den Regeln entsprechen, die betreffenden Teile des Vermessungsformblattes oder des Meßbriefes zu vervollständigen. Der Eigner muß dann mit den Vermessungsunterlagen und dem alten Meßbrief wie in seinem nationalen Verband festgelegt, verfahren.

(I) Diese Regeln sind vom 1. Januar 1996 an für alle Boote, die an oder nach diesem Datum erstvermessen wurden, gültig. Boote deren Riggs und Segel in Übereinstimmung mit den Regeln, die vom 1. März 1976 bis zum 28. Februar 1982 gültig waren, vermessen wurden dürfen weiterhin benutzt werden, müssen jedoch den Regeln vom 1. Januar 1989 entsprechen falls irgendwelche Veränderungen am Rigg gemacht werden oder zusätzliche Segel benutzt werden.

Ein Boot, das vor dem 1. März 1976 erstvermessen wurde, muß den Regeln entsprechen, die zu dem Zeitpunkt der Erstvermessung in Kraft waren. Ob irgendwelche Veränderungen, Erneuerungen oder Reparaturen das Boot mit den zur Zeit der Erstvermessung gültigen Regeln oder mit diesen Regeln übereinstimmen, liegt im Ermessen des Eigners. Falls irgendwelche Veränderungen an den Spieren oder dem Segelplan vorgenommen werden, müssen alle Segel und Spieren gemäß diesen Regeln vermessen und ein neuer Meßbrief ausgestellt werden.

Ralf Meier 1996

zu Regel 5:



The Bethwaite/Ovington 49er (über den Zaun geschaut)

Length.....4.995m
Beam, Hull.....1.690m
Beam, with wings.....2.900m
Hull weight.....65-70 kg.
Draft, maximum.....1.500m
Mast, above shear.....8.100m
Spin pole, extended.....1.700m
Sail Area, main.....15 sq. m
jib.....6.2 sq m
spinnaker.....38 sq m

Designer: Julian Bethwaite plus Ovington plus Otani...

Although Olympic status was far from being on the agenda when the boat was first conceived four and a half years ago, designer Julian Bethwaite, his father Frank and the international consortium preparing to launch the one design world-wide, are now promoting it as a candidate for the Sydney 2000 Olympics.

- The boat would be truly international, representing all the innovations and advances that the team could contribute, including thoughts on hull shape, sail plan and design, rigging and materials.

- Incorporate all of the performance advantages and benefits of a high-performance, light skiff while retaining a strict one design principle at an affordable price.

A prototype was launched in October 1994, trialled throughout the summer by various sailors including some from overseas in Sydney for the 18-footer season: Jon and Charlie McKee and Chris Lansinger from the USA, Anders Lewander and Peter Mikos (Sweden).

Ovington, Otani, Johnstone also sailed the boat, along with locals from expert skiff sailors to dinghy club racers of varying experience and ability. The testing spanned all conditions, from drifters to 38 knot winds, testing some components to destruction. A wishbone boom was discarded after a topmast breakage in strong winds.

"It's been just a continual refinement, taking into account all of today's modern technology. The boat is light - 65kg - has sensational performance and we should be able to produce them for a very feasible price," says Julian. The expected Australian retail price is \$16,000, complete, except for the trailer.

The performance during the trialling was recorded by GPS units carried either around the neck of the skipper or on a trapeze belt. Julian Bethwaite says that in 15 knots (plus or minus 2 knots), the boat sits on about 10 knots upwind without any great difficulty and has a tacking angle of 42-47 degrees. Downwind in the same conditions, the speed ranged between 17 and 21 knots at about 150 degrees.

Lighter wind figures included: Upwind in 7-8 knots average, with two on trapeze in flat water, speed was 9.3 to 9.8 knots and downwind speed was generally 12 to 13 knots with a maximum of 16 knots. The fastest clocked speed was 25.2 knots. "I'm sure we have been much faster, but you are not inclined to look at a GPS when you just want to enjoy the ride," Julian says. He believes the 49er is 15 to 20 per cent faster than a B14 upwind and similarly fast downwind. The 10 knots upwind speed in moderate winds is similar to that of the 18s, he says, but the 49er would be pointing five degrees lower.

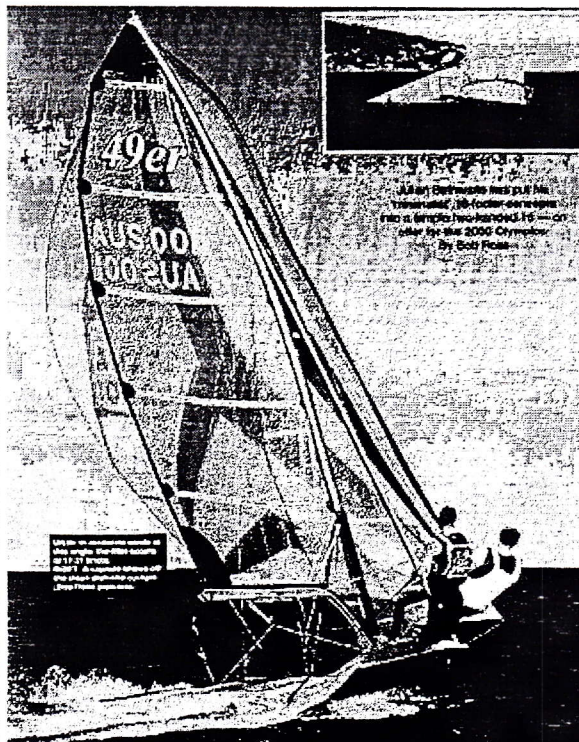
The hull is hard-chined, fine and narrow on the waterline. "In the same way as the modern 18s, it is a minimalist boat," Julian Braithwaite says, "I mean the wings are as short as they can be, not as big as they can be. The boat is as small as

it can be and the sails are as small as they can be to do the job. The fittings are...the boat is extremely clean. There are very, very few bits of string. Everything is extremely functional and does the job." The entire deck area, from bow to stern is concave. There is no centre case structure - it is unnecessary because the distance from the cockpit floor is 350mm.

The hull and deck are made in female moulds with bi-axial E-glass and carbon fibre unidirectionals in stressed areas laminated using epoxy resins around a rigid PVC foam core of between 5mm and 8mm thickness, contoured in some of the tight areas. The laminate, with polyester gel coat, is then baked. Internal framing, of similar laminates, is similar to those of the current 18ft skiffs with an X frame under the mast, enlarged breast hood and aft sub X frame. Hull weight of around 65-70kg is anticipated for the production boats.

The building method is similar to the ones Starboard Products uses to build the Tasar and B14 dinghies and they expect the hulls will have five to seven years of top racing life.

Ovington will build the boats for Europe and East Coast USA. Starboard Products will besides Australia supply markets South Africa and Asia and probably west coast USA.



Foils are of similar construction to the hull but incorporate uni-directional R glass and carbon fibre. They are fully cored and built to a section and profile proven over the years in the skiffs. A dagger rudder, preferred because of the more positive feel it gives over a swinging blade type, has a simple fail-safe mechanism to handle grounding.

The back of the box is an open structure covered by two Velcro tabs. If you hit the bottom with the blade at speed, the back of the box will blow out, instead of the back of the boat! You simply re-attach the Velcro to continue. The wings are solid, of similar construction to the hull. Foot rails were added to the wings during the trialling period to help ergonomics. The wings slot into simple slider tracks with nylon guides on the deck. The arrangement allows different wing widths to suit varied crew weights.

The boat is suitable for light crews, in the 120kg to 160kg bracket for appeal in Asia. "In Australia, you are going to sail 140 to 180kg probably because we have a slightly higher average wind speed but you could still survive at 120 because of springiness of the rig - the rig can be flattened out and the

wing span can be adjusted."

The mast has a very long spun fibreglass flexible tip, running from the top to just below the lower spreader. The lower section is 70mm x 1.7mm wall alloy. It is rigged with two complete sets of spreaders and cap, primary and intermediate shrouds which give a large range of control and adjustment plus safety, allowing a mast head spinnaker. It also has a "ram" vang which pushes down on the top of the boom rather than the conventional arrangement of holding it down from the bottom. The ram vang, proven on the 18s AAMI and Nokia, saves the mast from inverting and allows the forward hand much more freedom of movement around the mast area. "The mast does bend the same as an 18 which may scare some people. While a 16 mast bends at 2.5, 2.6, this one bends at 5.8 which is what all the fast 18s now bend at, which is going to make people feel a bit nervous. The mast isn't going to fall down and once they learn to use it, it is going to be so much easier for them to sail." The mainsheet, with three purchases aft between blocks on the boom and a long wire bridle from the transom, leads straight off the boom to the hand, as in the 18s. This and the high set boom allows an uncomplicated run from wing to wing during tacks.

The jib is a self-tacker, with the lead on a curved traveller spanning the deck ahead of the mast.

NEU

Der Ovington A

Dave Ovington, perhaps Britain's foremost high-tech dinghybuilder, launched the prototype of the Ovington A, his firstever design, in front of an appreciative, knowledgeable 14 audience at the recent Itchenor Frostbite meeting over Guy Fawkes weekend.

The Ovington A, drawn to fit the new International 14 rules effective from January 1996, has the input of Dave's many years of experience in building to the Merlin Rocket, International 14, 18ft Skiff and many other designs, and his 20 or more years of experience in all these classes and others. Andrew Cuddihy, a Moth designer and Champion, champion of the wild Aussie 12 footer - 30ft masts, unlimited sail area, 13ft asymmetric poles setting 700 sq ft spinnakers - is an experienced skiff designer, engineer and sailmaker and comes to Ovington Boats from a stint at the America's Cup with Sid Fisher's team.

The design is reminiscent of the 18ft Skiff, with a shallow rocker, narrow entry flaring out into a full bow above the waterline for reserve buoyancy. The new shape bow is expected to initially cut through waves with low drag, lifting as the immersion increases. Careful attention has been paid to the heeled rocker lines, developing a shape that ensures controllability when hard pressed under the new, bigger spinnakers. Mathematical manipulation of the curve of areas and sectional shapes ensures premium displacement performance and a smooth and controllable transition to full speed planing. The topsides - lower than current rules boats and making the boat look sleeker as a result - carry flare throughout to take advantage of the new maximum beam allowance, with an arched bottom shape developing from the fine bow and running aft with a smoothly curved chine line. To those accustomed to the pronounced rocker of the current 14s the flat keel line of the new boat promises greater speed in marginal planing conditions and easier control. The onset of marginal planing will be earlier than ever in the new boat thanks to the new, bigger rig.

The new rules 14 sets a white sail area of 200sq ft on a 25ft mast and an unmeasured spinnaker that, in its



first guise from Hyde Sails, weighs in at 378sq ft - a cool 100sq ft plus more than before. The new design has the mast 12in further aft than old rules 14s, with the centreboard a corresponding distance further back in the boat and the exquisite foam and mahogany rudder from Rollo Pyper being set on a gantry to maintain distance between rig, board and rudder.

The interior is beautifully clean, with the new rules additional 6in of beam being used to give plenty of working space despite the mast position. The crew will no doubt be spending more time right aft with the new configuration. Mast design borrows from current 18ft skiff practice, with a metal matrix tube from Spun Spars of Australia being mated to a glass top - manufactured to Ovington designs by a Newcastle-based fishing rod manufacturer. It is supported by conventional shrouds, uppers and lowers - referred to perhaps incorrectly by skiffies as D2s. The lowers, adjustable as is all standing rigging, run from the root of the lower spreaders and are used to control mid mast bend, transferring bend and gust reaction to the soft 'glass topmast.

The Hyde sails showed a remarkable range of shape when the rig was manipulated through its full repertoire, with the Kevlar/mylar main having a purposeful, high aspect ratio look. The minimal overlap jib is sheeted far closer than recent 14 practice thanks to the aft mast position and has a round entry shape that promises speed and a wider groove than the current flat entry sails. The huge new shape spinnaker sets on a retractable pole a foot shorter than the allowed 9ft to maintain balance in a hard reach.

One interesting feature of the new boat is the adjustable jib lead system adapted by Australian Andrew Cuddihy from Aussie 12 footer ideas. This simple alloy triangle slides on the spaceframe and is adjustable both transversely and vertically for the perfect lead angle. It minimises the distance from clew to lead block, making gust response, but demanding a new technique from the trapezing crew as it has to be cleared to windward.

Unfortunately the winds were light for the boat's outing at Itchenor, but it was clear from the swift acceleration in any gust, that the new rules 14s will be very quick around the course. The narrower waterline beam of the Ovington A seems to compensate for the greater light wind drag of the flat rocker shape, when compared to the older boats, but in any puff that allowed both crew onto the wire, the improvement in speed was noticeable.

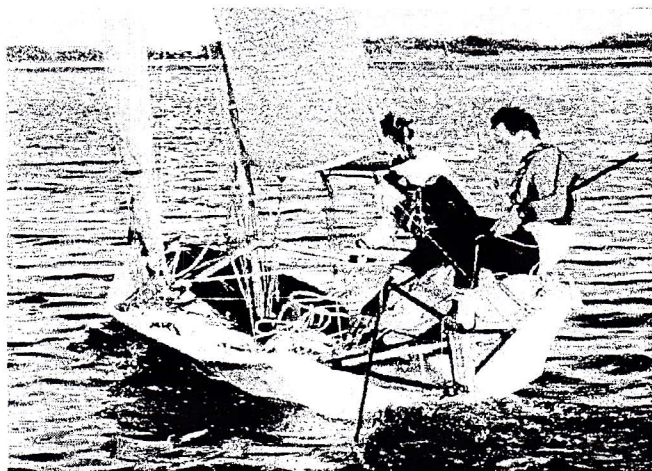
Under spinnaker - well, what would you expect from a 100sq ft increase?

Enquiries: Ovington Boats, Mariners Lane, Tynemouth, Tyne & Wear NE30 4AT. Tel: 0191 257 6011, fax: 0191 257 8489. Email: 100623.1425@Compuserve.com

Dick Johnson

Undercliff Gardens, Leigh-on-sea Essex SS9 1ED, England

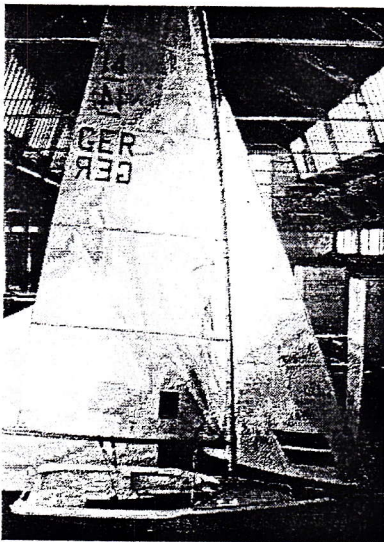
...geklaut im Internet bei Tristans International-14 Site.
http://www.paw.com/sail/int14



NEU

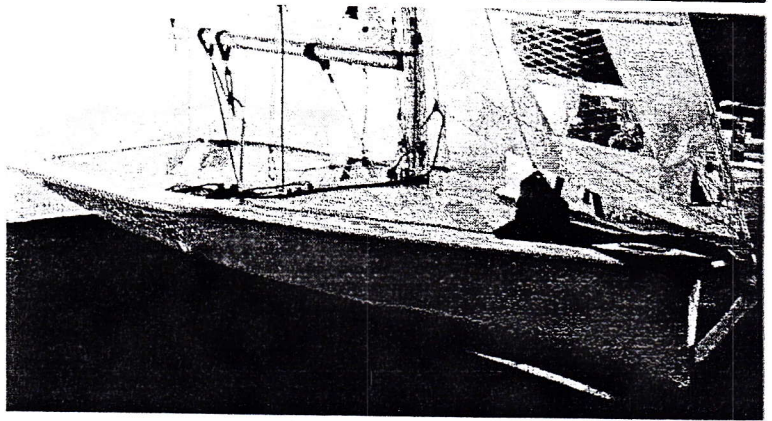
Der Enzo Marolli 14

Enzo Marolli hat seinen 14 schnell an die neuen Regeln, und damit an die Maximalmaße angepasst. Aussen blieb der Rumpf unverändert (schnell). Der Bug ist beiderseitig glatt; weiter hinten, etwa nach einem Meter, beginnt der Knick etwas über der Wasserlinie, der bis zum Heck immer stärker wird, um das Spritzwasser vom Schiff abzulösen. Vorne wurde die Rumpfhöhe um ca. 5 cm, hinten um 7 cm abgesenkt. Auf die neue Breite kommt das Schiff mittels fest laminierter Ausleger, die von der Want bis zum achteren (abgeschrägten) Eck des Schiffes auf konstanter Breite bleiben. Der Prototyp aus Vinyl ester, der auf der Messe stand, hatte gut 5kg Untergewicht! Gebaut wird die Serie in Epoxy, Sandwich.



Das Vorschiff ist nun geschlossen, der Mast steht auf dem unterstützten Vordeck. Genakertrompete ist im Vordeck weit vorne eingelassen. Der Spibaum wird durch einen runden Klüver am Bug mittig ausgefahren. Nach unten ist dieser form-schön abgespannt, darauf sitzt nun der Hals des Vorsegels, 30cm vorm Bug.

Das Cockpit ist drastisch frei. Was bei seinem ersten Schiffen (nach meinem Eindruck) nicht schön war, die Breite des Hecks und des Cockpits, macht sich jetzt, bei dieser Form sehr gut und sieht GEIL aus. Enzo installierte auch Fußleisten zum besseren ins-Trapezgehen. Genakerbaum und Genaker selber laufen durch Säcke. Über dem Schwert sitzt ein nicht sehr hohes Tunnel, das Christoph nochmals ein wenig verkleinern will. Die Fockschotklemme ist wie beim Ovington relativ weit hinten angebracht. Der Holepunkt der Fock wird mittels Barberholern eingestellt. Die Trapeze hängen im Normalfall sehr weit aussen, und das für den Vorschoter zudem weit vorne an der Want, daß der beim Rückwärts-rausgehen nicht hängen bleibt.



Auf dem Vordeck haben nun mehrere Rigg-Verstellmöglichkeiten Platz. Beim Messe-Schiff waren hier die Oberwanten und der Cunningham nach aussen geführt. Der Baumniederholer war etwa auf Höhe der Großschot im Cockpit beidseitig auf Klemmen geführt, wahrscheinlich wird das bei den kommenden Modellen mittels Drehblock gelöst, so daß man den Baumniederholer an das Ende der Großschot knoten kann. Christoph möchte das Boot mit Heckschotführung ausliefern.

Der Mast ist von Levi mit Glasfasertop, sauleicht, auch Maximalmaße. Ein Alu-Rundprofil mit aufgesetzter Vorlieksnut. Oberwanten werden durch die untere Saling geführt. Unterwanten greifen etwa 20cm über dem Baum am Mast (stützend nach hinten) an. Wanten sowie Unterwanten verschwinden unter dem Deck.

Importeur und Alleinvertrieb für Deutschland ist Christoph Hagenmeyer/Steinlechner Werft, der sich jetzt auch um den Vertrieb der Hyde-Segel in Deutschland kümmert, und diese sehr knapp kalkuliert anbietet.

Martin Blum

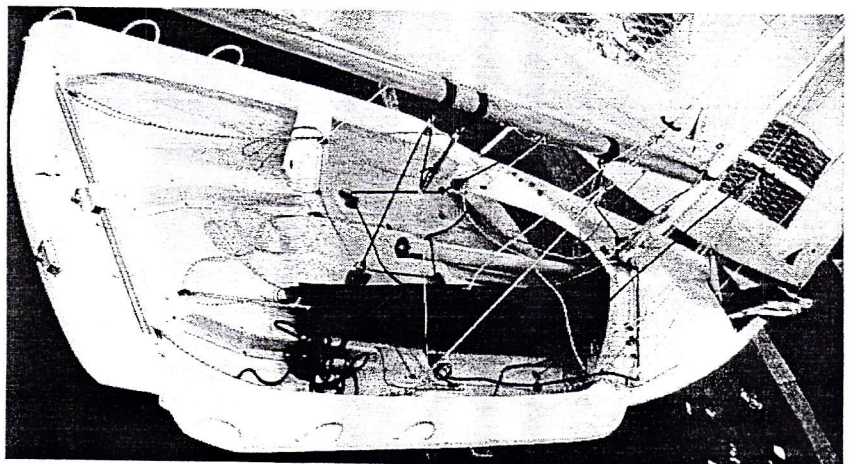
Boot: 14.990.- (ohne Segel)

Hyde-Segel: 3.890.-

Einzelpreise: Mast 2.480.-

Steinlechner Bootswerft GmbH; Seestr. 8, 86919 Utting/ Ammersee

Tel. 0 88 06/ 76 21 Fax: 0 88 06/ 15 33

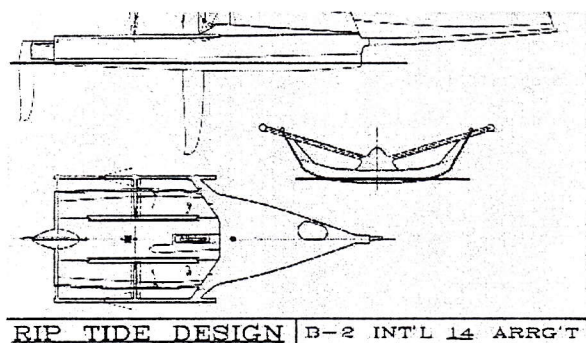




Der Paul Bieker 14

Paul Bieker, 14 Designer/Builder from Seattle, shares his thoughts on the next generation boats to the new rules.

Rigs: The new rules allow a maximum rig height 2.5ft taller than the existing rigs with a modest upwind sail area increase from 190 to 200 square feet. The new sail plan will be higher aspect ratio, resulting in faster upwind speed and better pointing. These rigs will have shorter booms and lighter



mainsheet loads than the present rigs. Since the new rig will provide much more available power, sails will not need to be as full as those in our current boats.

The removal of the J measurement restriction will allow the masts to move aft in the boat. From my discussions with members of the Australian 14 fleet (where the J measurement is unrestricted) I gather that the boats with larger J measurements (and consequently less jib overlap) tend to be quicker in strong winds. Conversely, boats with smaller J measurements (and more jib overlap) tend to be quicker in light air.

I suspect that the fleet will eventually gravitate towards moderate mast positions, probably somewhere around 5.75ft aft of the bow +/- three inches. This should give good performance over the full range of conditions.

Existing boats may opt for increasing J by moving the tack of the jib out onto a short bowsprit (which has been allowed in the rule proposal for this reason). However, this may require that the board be moved further forward in the boat than most trunks permit without structural modification.

Downwind, there is no limit on spinnaker area, a major change in the ground rules for spinnaker design in the class.

The obvious tendency will be towards large kites. Spinnakers will, however, have to be small enough and flat enough to be able to hang in there on the tight reaches - a rules requirement.

I suspect that this will result in moderately sized sails which are relatively flat compared to the current ones used in the class.

These new rigs will be tougher to sail on the tight reaches, but should provide plenty of good times on the leeward legs!

The transition to taller masts is likely to be coincident with a wholesale change to carbon masts, since the weight of the new rigs built in carbon will be about the same weight as the present aluminium rigs, or perhaps less. Crew weight in Fourteens is not as critical as in most classes, however, I would say that optimum crew weight with the present rig is somewhere around 330lb (23.5st). Judging from that, the optimum crew weight for mixed conditions with the proposed rigs should be around 360lb (25.75st).

Hull Shapes: Complete removal of gunwale design restraints means that the gunwales no longer have to be within three inches of the hull surface. The result is that the width of the fair body is no longer linked to the maximum hull beam.

In the past, designers have had to incorporate a significant amount of flare into the sides of the boats in order to get the gunwales near maximum beam aft of the chainplates. In the interest of reducing hull weight and resistance in waves, I believe that hulls designed under the new rule will tend to be narrower at the gunwale level than existing hulls. As the forebody becomes more fine, however, the boat will show an increasing tendency to nose-dive in waves.

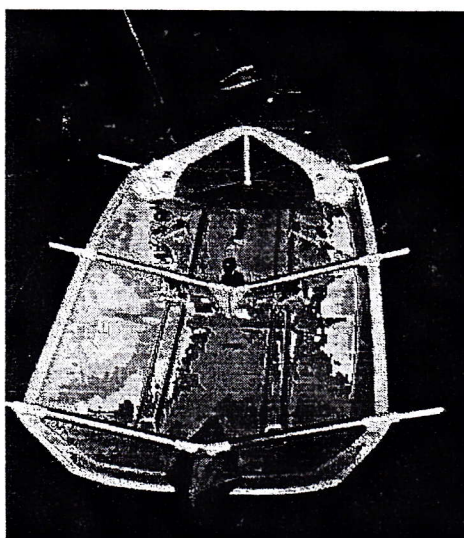
I suspect that it will take some time to determine the proper forebody proportions for seakeeping and good speed. Another change is a reduction in „rise of floor“ by 4in. This is a reduction in the chine beam at midships.

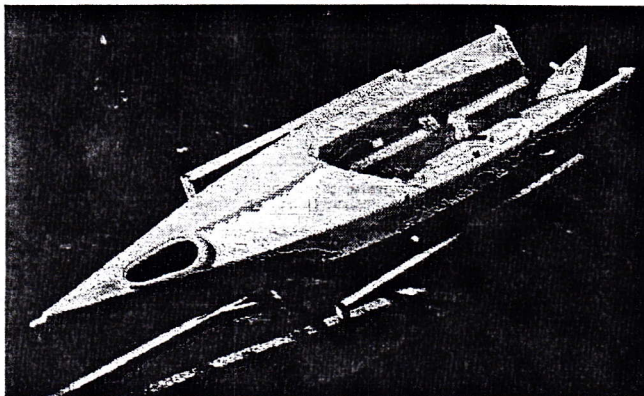
Under the present rise of floor measurement, designers have tended to distort the hulls around the measurement points.

Another reason for the change is that it takes our

class to a middle ground between the International 14 and Australian 14 rules in order to facilitate a future amalgamation of the classes. A boat built with a narrower waterline beam will tend to be bit quicker upwind, especially in heavier air. Care will, however, have to be taken to give the boat sufficient buoyancy to avoid sitting too low in the water in light winds.

The increase in maximum beam to six ft will give a modest increase in the power-to-weight ratio, resulting in earlier transition from displacement





toplaning mode. Since this will increase the proportion of sailing spent in planing mode, the hull shapes will probably be oriented a bit more towards planing. This means the new hulls will have somewhat less rocker and slightly wider, more powerful sterns.

Since most regattas are spent in mixed conditions, however, new hulls will have to be competitive with the existing hulls in light wind and consequently, the actual changes to rocker and section shapes will most likely be subtle rather than dramatic.

Construction: In the past, 14 hull design has been strongly affected by the restraints imposed by the gunwale width and shape rules as well as the prohibition on foredecks.

The most important aspect of the new rules is that it removes both of these restraints on hull structure. This will allow designers and builders to devise hull and interior configurations to suit modern construction techniques. The result should be lighter, stiffer, stronger and less expensive hulls. I look forward to the flow of creativity which will be released by the removal of these restraints.

Handling Characteristics: In general, the present International 14 rig could be summarized as being a short rig on which we pack the maximum amount of power. The new rig could be summarized as a tall rig on which we maximize the ratio of forward drive to side force.

Upwind, boats built or modified to the new rule will be faster and easier to sail. Mainsheet loads will be lighter and hence sailing in gusty conditions should be a bit less work for the helmsman.

On tight reaches the boats will be a bit tougher to sail than the existing rigs. However, when most of the fleet makes the transition to the new rigs, this just means that the reach marks will be set at somewhat lower angles.

On leeward legs boats with the new rigs will be quite a bit faster. However, the taller rig will tend to force the boats to sail with their bows a little closer to the water and hence they will require a little more attention in breezy, lumpy conditions.

Paul Bieker, Technical Adviser to the U.S.I.P.A.,

Rip Tide Design, 5301 Shilshole Ave NW, Suite 200, Seattle, WA 98107, USA.

Tel: +206 789-7165 fax: +206 789-7865

Regatta Ausschreibungen

German Open '96 in Warnemünde

Tiefblaues Ostseewasser - sommerliche

Temperaturen - gleichmäßiger easy sailing Wind

- hohe, lange Wellen... Deutschlands bestes

Regattarevier lädt ein zu 4 Tagen Segeln pur!

Nachdem im vergangenen Jahr die German Open '95 am Walchensee in Bayern ein riesen Erfolg waren, wollen wir dieses Jahr noch eins draufsetzen! Warnemünde - ehemaliges Trainingszentrum des DDR Olympia-Kaders hat sich um die Ausrichtung der German Open '96 bemüht und auf der Jahreshauptversammlung im Oktober letzten Jahres den Zuschlag erhalten! Damit konnten wir wieder eine exzellente Arena für die bekannt gnadenlosen Gladiatoren-Kämpfe um den begehrten Pokal des besten deutschen 14 Teams gewinnen!

Zu befürchten ist wohl, daß außer allemannischen Clowns & Helden auch wieder das komplette französische Aufgebot uns alle in Gesang und Gelächter versetzen wird. Dennis - alter Stechfix - wehe Du erscheinst nicht vollzählig! Sonst wird's hart, (zu Wasser wie zu Land) gegen die dänischen Pölser (die sich schon in wilden Horden angekündigt haben) zu bestehen! Wäre toll, wenn sich auch die Schweizer Garde, unsere Wienerle und der italienische 14 Clan mit ins Getümmel stürzen würden! Je bunter, desto Spaß!

Der eigene 14 Kampfplatz direkt vor dem Strand, ein Wettfahrt-Mix aus Supercup, Olympischen Dreiecksregatten und einer Langstrecke, spektakulären Raumschots-Zieleinläufen direkt vor der Mole und weitgehende Mitgestaltungsmöglichkeiten für Präsentation und Aktionen der 14 Klasse - Was Besseres konnte uns für die German Open '96 wohl kaum passieren! Die Veranstalter der Warnemünder Woche geben sich wirklich die größte Mühe, uns einen tollen Event auf die Beine zu stellen! Das früher bemängelte Platzproblem

hat sich gelöst, da dem ausrichtenden Verein das frühere Gelände der Fährlinie zur Verfügung steht. "Es können jetzt Parkplätze für PKW, Wohnmobile und Trailer in unmittelbarer Hafennähe angeboten werden." (J.Etzold, Organisation der W. Woche) Das Startgeld wird etwa bei 80 bis 100.- DM liegen. Angesichts eines 4 wileTage (und 3 Nächte besser ohne Adjektiv) umfassenden Events sollte dies den letztjährigen Teilnehmerrekord von 21 Booten massiv gefährden! Laßt krachen! Je früher wir melden, desto besser kann auch geplant und organisiert werden! Meldestelle:

Regattaausschuß Warnemünder Woche
Yachthafen Mittelmole
D 18119 Warnemünde
Tel: 0381 52346 oder 52384
Fax: 0381 52346

Da zu diesem Regattaspektakel ein riesen Haufen Segler vieler Klassen aus aller Welt rumlaufen wird und deshalb mit richtig Thermik zu rechnen ist, konnte ich für diejenigen unter uns, die sich in Pensionen, Privatzimmern oder Hotels einmieten wollen, hier sicherheitshalber auch schon zwei Reservierungsadressen organisieren:

Kuramt Warnemünde, Gästeservice Heinrich Heine-Straße 17
D 18119 Warnemünde
Tel: 0381 51142
Fax: 0381 51342
Warnemünder Zimmervermittlung Reisedienst
Am Bahnhof 1
D 18119 Warnemünde
Tel: 0381 59176
Fax: 0381 59176
Der Zirkus Maximus erwartet uns !

Christian Holscher

Messina/Sizilien TV-Cup vom 4.-11. April

- Fähre von Genua und Hotel bezahlt -

Enzo Marolli legte sich ziemlich ins Zeug, mit dem Tourismusverband Palermo eine Wettfahrtserie in Sizilien zu organisieren. Daß die Informationen darüber schleppend kamen, liegt erstens an dem Sprachproblem - Enzo muß erst auf/von Englisch übersetzen lassen - , und zweitens daran, daß er im Winter umgezogen ist. Am 4.April um 9Uhr haben die Interessenten in Genua zum Check in zu sein. Das Schiff fährt um 12Uhr ab nach Sizilien und ist um 12 Uhr des nächsten Tages dort. Wettfahrten werden dann die ganze Woche in Messina mit Fernsehübertragung (Eurosport) stattfinden. Am 11. April ist die Föhre dann wieder in Genua.

Die Kosten der Fähre für Auto und Schiff, sowie Hotel ohne Essen/Trinken werden vom

Touristenverband getragen.

Diese Wettfahrt könnte auch die nächsten Jahre zu einer festen Einrichtung werden, wenn wir sie ausreichend besuchen. Die Veranstaltung ist auf 17 Schiffe limitiert, nur 3 Plätze sind schon an die Italiener vergeben. Ich brauche euch nicht zu sagen, daß da in Messina im Frühjahr schon das Paradies herrscht, und im Gegensatz zur nördlichen Mittelmeerküste ein reiner aber kräftiger Thermikwind bläst. Zudem sehen die Italiener Wettfahrten eh nicht so ernst, so daß es sich auch für Saisonanfänger lohnen würde...

Meldungen bitte dringendst an *Enzo*. Tel/
Fax: 0039 332 77 16 52

Supercup Ammersee 20./21.April

- Qualifikation für Kiel, Brauerei mischt mit -

Von Christoph Hagenmeyer in Dießen ausgerichtet. Wir werden hier die 14-Saison eröffnen, so wie wir sie jedes Jahr am Chiemsee beenden. Mit viel Laune, Bier, Gaudi, Neuigkeiten und ungezwungenes Supercup-Segeln bei wenig Wind, oder ungezwungenes Supercup-Segeln bei viel Wind.

Für die Süddeutschen wird hier die Qualifikation für die Kieler Woche ausgefahren, falls es ein Gedränge um die 20 Plätze geben sollte. Falls jemand sein Boot zu diesem Termin noch nicht zur Verfügung hat, kann er sich noch am Riva-Cup nachqualifizieren....

Melden und weitere Anfragen bitte direkt an *Christoph Hagenmeyer, Steinlechner Bootswerft 08806/7621 Fax: 08806/1533*

Kieler Woche Supercup '96

Dieses Jahr werden wir 20 Boote zum Supercup stellen. Trotzdem werden müssen wir in dem Fall, daß zu viele kommen wollen Qualifikationen ausgefahren haben. Die Norddeutschen wenden sich an Raller, die Südlicheren an mich, wobei da der Termin Dießen, Ammersee am 20./21. April und riva-Cup sein wird. Die Wettfahrt in utting am Ammersee ist leider zu spät, um noch vernünftig planen zu können.

Utting am Ammersee

15./16. Juni

- reichhaltige Belohnung -

An Denis' Heimatclub machten wir schon letztes Jahr sehr gute Erfahrungen. Zu dem schönen Gelände (das Clubhaus hat irgend jemand mal als Penis bezeichnet) und der Aufgeschlossenheit der Clubmitglieder uns gegenüber kommt dieses Jahr hinzu, daß sich die Wettfahrtleitung wegen der Kurssetzung nach uns richtet. Die Regatta war früher für 20erJollenkreuzer und für Strale ausgeschrieben, jetzt haben wir Priorität.

Obwohl im Sommer unsere Bayerischen Seen nicht gerade mit Orkanen gesegnet sind, lohnt es sich trotzdem hierher zu kommen: Die Italiener organisierten einen TV-Cup, nach 18-Footer Vorbild, mit 2 Events in Italien, einem in der Schweiz und das vierte zu diesem Termin am Ammersee.

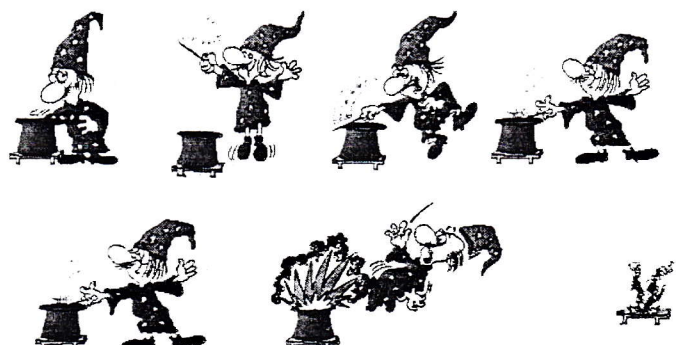
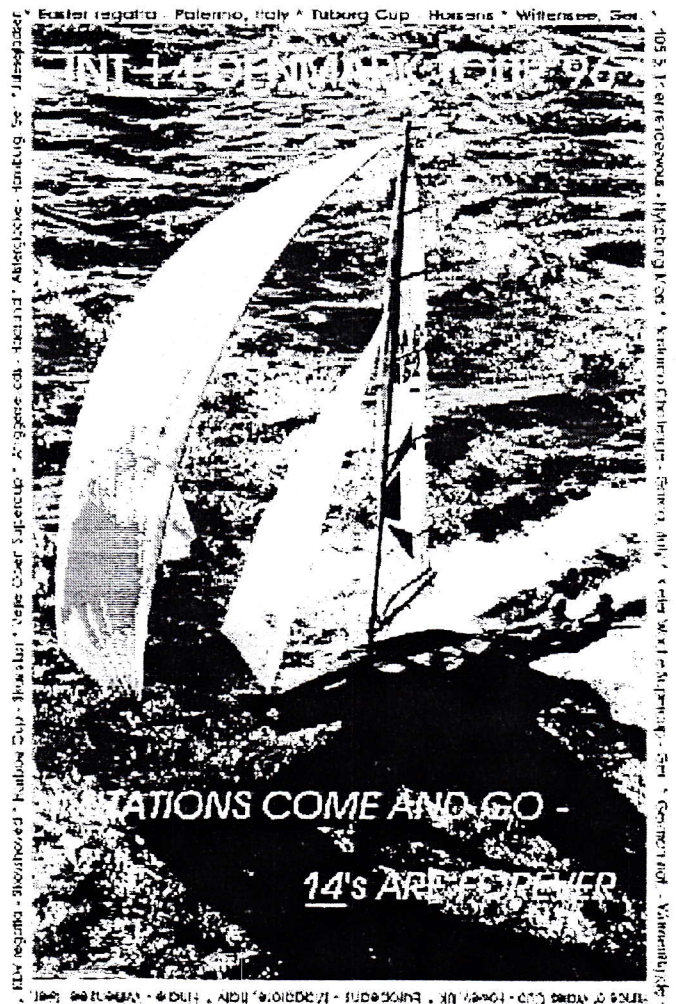
Zudem hat Denis bei seiner neuen Firma ALCATEL folgendes lockergemacht: zumindest 2 Flugtickets 1997 für den Gewinner nach San Francisco, ein hohes Budget für Pokale, Jazzband am Abend; zur Zeit steht er in Kontakt mit dem Andechser Kloster, wegen Durst.

Denis meinte es könne sein, daß sein Brötchengeber vielleicht noch spendabler wird.

Ausschreibungen werden zugesannt, wenn ihr euch bei mir oder Denis oder *Horst Schneider, Bussardstr. 46, 82008 Unterhaching, Tel: 089/6115641*

T-Shirt zur Denish 14-Tour

Jesper Holst hat total hübsche T-Shirts zur Denish 14-Tour entworfen. Auf der Vorderseite ist in Brusthöhe das kleine Logo der Dänen gedruckt, auf der Rückseite in DINA4 das große Bild unten. Auf dem Bild ist der von den Dänen importierte Australien 14, drumrum alle Stationen der Denish 14-Tour: Dänemark, Kiel, Warnemünde, Lago Maggiore... Bestellungen durch 35DM im Umschlag (Bankweg zu teuer!) an *Jesper Holst, Jernbanegade 27, 8800 Viborg, Denmark*



Die 10 typischsten Kenterungen im Fourteen

Dezember 1995, Ralf und Susanne bei Oma und Opa auf dem Sofa: 'Früher war Kentern in der Jolle eine Schande; wenn wir gekentert waren, brauchten wir uns gar nicht an den Steg zu trauen' erzählte Susanne's Oma. 'Richtig', fügte ihr Opa hinzu, 'außerdem konnte man es sich gar nicht leisten zu kentern; die Boote gingen auf Tiefe und die Bodenbretter schwammen weg'. Susanne und ich blickten uns an. Obgleich wir bisher nur mit Absicht und Ansagen gekentert waren, war uns beiden klar, daß in 1996 irgendwann sich die erste unbeabsichtigte Kenterung einstellen würde. Harte Zeiten früher.

Januar 1996, Vorstandssitzung in Kronshagen: 'Schreib doch mal über Trimm und Technik für unsere Neueinsteiger, Du hast doch schon mal was geschrieben' sagt Chris. 'Genau', sagt Dorothee, 'warum nicht was lehrreiches vor dem ersten Mal segeln, zum Beispiel über's Kentern'. 'Richtig', dachte ich, 'die drei häufigsten Arten zu kentern. Am typischsten ist doch der sogenannte Double Tea Bag' 'und der Nose Dive' (Chris) 'und die Fock muß aufgemacht werden' (Dorothee) 'und, und ...'. So sprudelten plötzlich die Ideen, aus den drei häufigsten Arten wurden die 10 Gebote auch damit kamen wir nicht aus - klar wurde jedenfalls, daß jeder Fourteen Segler diese Arten der Kenterungen schon am eigenen Leib erfahren hat, die Unterschiede liegen allenfalls in der Häufigkeit.

Also, number one: *Der Double Teabag* (Die typische Fourteen Kenterung.); Situation: Mit oder ohne Spi, man fährt im Doppelstehgeruhsam übers Wasser, da läßt der Wind ganz langsam nach und plötzlich hängen Vorschoter und Steuermann mit dem Hintern im Wasser. Die Fahrt ist aus dem Schiff, verkrampft wird das Ruder auf 90 Grad Abfallen gestellt, jedoch zu spät, eine unsichtbare Kraft zieht einen stetig nach vorne, so langsam kommt einem das Boot entgegen. Ursache: Der Win-

kel für den Trapezdraht (von der Seite aus gesehen) ist relativ groß, da der Ansatzpunkt der Trapeze recht weit vorne ist. So steht immer ein gewisser Zug nach vorne. Mit zunehmender Krängung kommt auch das Ruder immer mehr aus dem Wasser, ohne Fahrt im Schiff ist die Wirkung nahezu null. Abhilfe: Aufmerksam segeln. Schon wenn das Schiff nahezu gerade liegt, bereit sein anzuhocken. Die Trapezerelativ hoch fahren (im Fourteen wird aufgrund der Gefahr genau dieses Double Teabags an der Kreuz recht hoch gehangen).

number two: *'Stützruder !!!'*; Situation: Schnelle Fahrt mit buntem Segel, beide Artisten am Draht. Die Halse naht. Leider wird die Drehung zu weit durchgezogen, so daß den Artisten auf der neuen Luvseite nur der Abgang ins Sprungtuch bleibt. Ursache: Nach der Schifte wird kein Stützruder gelegt. Abhilfe: Immer an den A-Schein denken: Klar zur Halse, klar ist, rund achtern und Stützruder!

number three: *Fock auf, Fock auf* (Hobie Tricks?); Situation: Das Boot kippt an der Kreuz oder beim Abfallen nach Lee um, obwohl der Steuermann das Groß vollgefiert hat. Ursache: Aufgrund des durchgelatteten Großsegels läßt sich das Groß nur bis zu einem gewissen Punkt entlasten. Gleichzeitig muß der Vorschoter die Fock aufmachen und gegebenenfalls in Trapez springen. Abhilfe: Immer an die alte Fiven Weisheit denken: 'Die Fock haut ihn um'. Bei Segeln mit Vorschotern aus untertakelten Booten (420, 470) den Vorschoter möglichst namentlich daraufhin ansprechen, die Fock zu bedienen. Vorsicht beim Mitnehmen von Hobie Vorschotern, der Trick mit der back gehaltenen Fock führt im Fourteen ziemlich sicher zur Eskimorolle.

number five: *Drop the mainsheet*; Situation: Der Vorschoter beobachtet an der Kreuz konzentriert Kompaß und Fäden in der Fock. Plötzlich liegt er mit dem Brem-

ser in Luv im Wasser und das Boot kippt auf die beiden herauf. Ursache: Dem Steuermann ist die Großschot aus der Hand gefallen. Abhilfe: Den Steuermann am Einpennen hindern. Am besten ist es, ihm ein Gespräch aufzuzwingen (Frauen, Autos, Fußball). Ansonsten ist blitzschnelle Reaktion des Vorschoters gefordert, der ins Boot nach Lee krabbeln muß. number six: *der Nosedive*; Situation: Sehr schnelle Fahrt mit buntem Segel, beide Artisten am Draht, Welle. Plötzlich steckt die Kiste den Bug in den nächsten Wellenberg und bremst abrupt. Dadurch werden beide nach vorne geschleudert, das Boot zeigt senkrecht mit dem Rüssel nach unten und legt sich dann langsam nach Lee ab. Ursache: Bug unter Wasser. Abhilfe: Gewicht ganz nach hinten, beide in die Fußschlaufen, konzentriert steuern. Bei soviel Angst bleibt der Steuermann sitzen und der Vorschoter steht breitbeinig hinterm Steuermann. Wenn die Kiste bohrt, sofort auffrieren. Mast abraken und obere Salinge ansetzen. Die Nose Dive Gefahr hängt stark vom Rumpfdesign ab!

number seven: *die Überrollwende*; Situation: Wenig Wind, Fourteen unerfahrener, motivierter Vorschoter. Bei einer Rollwende kippt das Boot auf dem neuen Bug nach Lee und kentert. Ursache: Die Formstabilität des Bootes wurde überschätzt. Ab einer gewissen Krängung kippt die Kiste unrettbar um, da das Boot keine Seitentanks wie 420, 470 und 505 besitzt. Abhilfe: Vorsicht bei Krängungen! Der Vorschoter muß sich bei der Rollwende sehr präzise, ruhig und immergleich bewegen, damit der Steuermann sich entsprechend mit bewegen kann.

number eight: *die Capri Fischer*; Situation: Beim Spibergen verabschiedet sich ein Boot aus dem Pulk, ein Mann muß auf's Vorschiff und den Spi zusammenpacken. Das ganze endet damit, das einer unterm Boot schwimmt und den Spi wegzieht während der andere auf dem Schwert die Stellung hält. Ursache: Typischerweise läßt sich der Spirunterholer die ersten Meter sehr leicht ho-

len, da zunächst erst einmal die Lose durchgeholt wird. Dann jedoch geht es schlagartig schwerer, für unerfahrene Vorschoter ist dies der Moment, indem sie ängstlich nach vorne schauen und aufhören zu ziehen. In diesem Moment haben sie auch schon verloren, da der Spi im Wasser liegt. Nun läßt sich erstens der Spi erst recht nicht mehr am Niederholer reinziehen und zweitens gibt der Wassersack am Bug dem ganzen ein Fahrgefühl wie auf rohen Eiern. Dies wird noch krimineller, wenn der Vorschoter zum Bergen nach vorne geht, weshalb die Endsituation meistens die oben beschriebene ist. Abhilfe: Den Vorschoter vorher auf die Situation vorbereiten (zieh um den Leben). Aufmunternde Rufe von hinten helfen beim Ziehen, dafür wischt der Steueremann auf der Kreuz dann auch dem Vorschoter den Schweiß von der Stirn. Das Spifall muß leicht und sauber laufen. Silikonisierte Tuche und große Öffnungen für den Spi erleichtern das Bergen ungemein. Lieber den Spi etwas früher bergen.

number nine: *ausgekippt!* Situation: Beim Abfallen vom Amwindkurs bei mittel bis viel Wind fällt die Kiste plötzlich um und kippt die Mannschaft praktisch aus. Ursache: Fock und Baumniederholer werden beim Abfallen nicht bedient, so kann der Druck nicht aus dem Groß. Vorschoter aus untertakelten Booten (420, 470) schwingen hinein und lassen die Fock dicht, um sich danach gleich wieder im Großsegel wieder zu finden. Abhilfe: Fock und Baumniederholer bedienen.

number ten: *Spin-Out*, Situation: Schnelle Fahrt mit buntem Segel, beide Artisten am Draht, Wind, Welle, spitzer Spi-Gang. Plötzlich zerlegt es einen nach Lee, die Kiste macht einen Sonnenschuß und legt sich ab. Ursache: Strömungsabriß am Ruder, dadurch keine Ruderwirkung mehr und unkontrolliertes Anluven mit Abgang. Abhilfe: Auf spitzen Spikursen ist bei Welle äußerste Vorsicht geboten. Während man bei flachen Wasser durchaus

raumschots ordentlich Lage schieben kann, um die Höhe zu halten, sollte man bei Welle das Risiko kalkulieren. Ein Strömungsabriß ist nicht zu korrigieren. Hier helfen auch keine langen

Ruderblätter. So viel Spaß beim Aufrichten, immer dran denken, es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen und das Ganze ist schließlich ein WASSERSport. Ralf

Internet und eMail - nicht mehr nur 'anstatt Fernsehen' -

Die 14s haben Weltweit das groesste und beste Segel-Info-Angebot im Internet. Darauf können wir stolz sein. Auf unserer neuen Website (Adresse, Computer an der man Infos, Text, Grafiken und Videos abfragen kann) haben sich seit 1. Januar über 1500 Interessierte eingewählt. Damit haben wir in Deutschland das meist frequentierte Informationssystem über das Thema Segeln.

Selbst die Website der Zeitschrift SEGELN wurde erst 900mal angewöhlt. Ich bemühe mich diesen Stand zu halten, dazu später. Dank meines großzügigen Lehrstuhls kann ich eine Festplatte ständig und unbegrenzt für unsere German International 14 Homepage (Homepage= grafisches Inhaltsverzeichnis, was an Info da ist) nutzen.

Wir bieten Info aus Deutschland, Schweiz, Österreich und bald auch Italien an. Man wählt sich durch ein beliebiges Internet-Provider-Netz (in dieses kommt man über Modem und Telefon) an die Adresse <http://www.eikon.e-technik.tu-muenchen.de/int14>.

Man kann die wichtigsten Informationen auch in Englisch haben, muss dazu nur eine Taste drücken. Überhaupt ist das sehr praktisch, weil die Infos eh alle über Internet auf meinem Computer landen und ich sie bloß noch ein bißchen aufbereiten muß, bis ich sie weitergeben kann.

Das Hauptverzeichnis unseres Infoangebotes, mit vielen Fotos aktualisiere ich in etwa alle 2 Wochen, bei wichtigen Sachen öfters. Mein Vorbild war die englische Website von Tristan und Karen Nelson, die seit über einem Jahr wirklich profihaft geführt wird.

Im Internet gibt es keine Adressbücher; man wendet sich entweder an Suchmaschinen (Datenbanken, die ständig aktualisiert werden; da sind wir überall eingetragen), oder man findet eine Homepage, die Links (Hinweis auf andere Websites) aufweist, mittels denen man sich durch ein Thema durchhangeln kann (surfen). Das passiert eben beim Thema Segeln: Die Leute finden irgend eine Website zum Thema Segeln; da sind dann Links zu anderen Websites zu finden, die suchen sie dann auch nacheinander durch, und merken sich die, die gutes Infoangebot haben.

Darauf baue ich auf: Ich gebe immer aktuelle Infos über 14s, IYRU und halte ein großes aber ausgesuchtes Repertoire an weiteren Links bereit. Die Surfer (die, die rumsuchen) gewöhnen sich daran, bei uns immer Aktuelles zu finden, und wählt uns immer gleich als eines der ersten an. (Daher die hohe Besucherzahl).

Spezielle Anfragen über die Klasse habe ich 23 bekommen, den meisten hab' ich einen Folder geschickt, anderen mußte man schon speziell antworten.

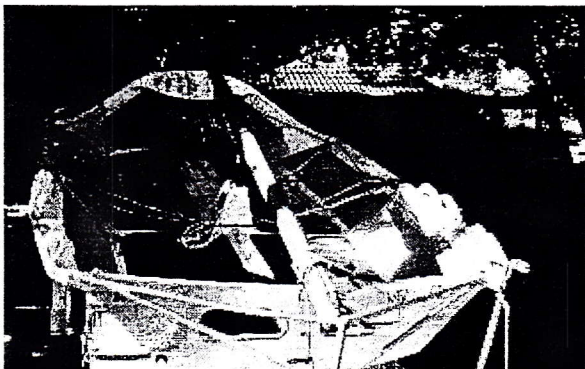
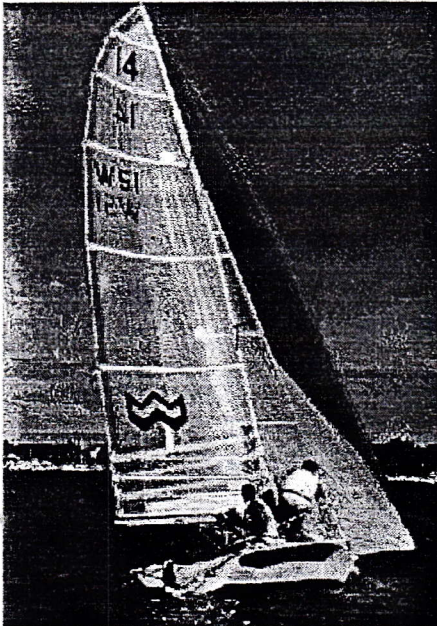
eMail: Dieses Infosystem, auch über Internet Kurzbrieft (lange Briefe und sogar Grafiken, Texte,...) zu verschicken, nutze Ralf schon lang vor mir. Man kann halt an seinem Arbeitsplatz schnell mal eben fragen, was denn die T-Shirts in Dänemark kosten, und wie's mit dem Bild für den Doppelsteher steht. Ohne eMail wäre dieser Doppelsteher wahrscheinlich nicht herausgekommen. Information, die man hereinbekommen hat, kann man mittels weniger Tastendrucke an andere weiterleiten.

Die 14s haben eine weltweite eMail-Liste. Man schickt zu

Rand@world.com (Rand Arnold, USA) eine Ausschreibung, Kommentar, Frage, Gebrauchtboot, er setzt es (beinahe täglich) an alle ab, die sich auf seiner Liste befinden (zur Zeit 140 14-Segler weltweit).

eMail-Adressen aus Mitteleuropa:
 C.Holscher@kiel.netsurf.de
 Ralf.Meier@kiel.netsurf.de
 Martin.Blum@eikon.e-technik.tu-muenchen.de
 kuehne@access.ch (Ruedi Kuehne, CH)
 101326.3365@compuserve.com (Denis Autier)
 a9300668@unet.univie.ac.at (Clemens, Österreich)
 deif-udv@inet.uni-c.dk (Jesper Holst)
 oder für die Deutsche Website:
 intl4@eikon.e-technik.tu-muenchen.de

Ein paar Fotos von Ollis neuem A14:



Das Australische Dilemma

- wollen die oder wollen wir? -

Diejenigen (leider wenigen), die Internet-Anschluß besitzen, haben in den letzten Monaten das langweilige Thema der Vereinigung der International 14s mit den Australien 14s mitbekommen. Fast täglich hat jemand seine (meistens) Abneigung und seinen subjektiven Senf dazugegeben.

Zusammengefasst: Die Australier haben 5 Flotten; zwei sind von vornherein dagegen, den letzten Schritt zur gemeinsamen Klasse zu gehen; zwei sind relativ dafür, und die fünfte schwankte, je nach Aussage ist sie dafür oder dagegen.

Die Begründung der (sagen wir mal) Konservativen ist, wir seien zu schwer, zu arrogant und haben in der Historie die Australier nur adaptiert, aber nie einen Schritt auf sie zugemacht. Weitere Gründe, wie Water-Sheerline werden angeführt, bla bla bla...

Ich dachte Anfangs, das Problem ist nur, daß die Australier die Engländer als einzige, die I14s vertretende, Spezies sehen, und habe mich in die Diskussion eingemischt, um ihnen zu zeigen, daß es noch andere gibt, daß bei uns mehrere Länder und Sprachen viele gemeinsame Regatten fahren. Ich habe sie von Ruedi aus nach St.Moritz einladen dürfen; ich denke gezeigt zu haben, daß es nicht nur UK14s gibt.

Doch das ist anscheinend nicht das Problem, sie sind einfach extravagant und wollen es um 2cm und um 10kg bleiben.

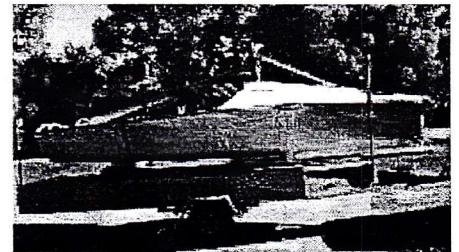
Sie verstehen so kleine Sachen nicht, die wir in die Schiffe bauen, weil wir sie brauchen: Großfall - die tun sich leicht, die Slippen immer am Strand, ich bin letztes Jahr aber keine Wettfahrt gefahren, wo ich mein Schiff zu zweit, ohne Schaden zu nehmen an Land hätte umlegen können, um das Groß aufzuziehen.

Sie haben gute Schiffe, das ist sicher wahr, doch wir haben für unsere Regeln und für unsere Bedingungen auch gute!

Ich freue mich, daß welche von uns (Werner, Olli,) sich als interessiert an der anderen Klasse gezeigt haben, und sich deren Schiffe anschauen.

Harte Worte fand dann Tom Traveleyan: „Ihr wolltet Internationalen Status - wir brauchen euch nicht...“ (mit Süddeutschen Englischkenntnissen übersetzt); Insofern denke ich, die Diskussion ist gelaufen und vorbei, die Wortwahl wird immer unschöner, die Fronten härter.

Martin Blum



CORUM - SUPERCUP - ST. MORITZ

Tatort: St. Moritz, 1800m Schweizer Engadin, St. Moritzsee

Tatzeit: 31. Juli, 1. August jeweils Nachmittags

Täter: 10 Mannschaften: Ruedi Kühne (Anstifter), Dieter Brunner, Caro Billing, SUI-2, Christoph Hagenmeyer, Denis Authier, Andy Penman, Gerd Müller, Eckehart-Brüder, Martin Blum

Tatwaffe: 3 Ovingtons, 1 Morrison, 1 Hagenmeyer

Tatopfer: 2 CORUM-Uhren für je ca. 2.800 DM

Tathergang: Montag: Vorausscheidungen 2 Gruppen à 5 Schiffe, pro Gruppe 4 Wettfahrten; die zwei Punktebesten einer Gruppe kamen in das Finale: Ruedi, Brunner, Penman, Blum

Dienstag: Hoffnungslauf mit 5 Schiffen, 4 Wettfahrten, Sieger ins Finale: Hagenmeyer;

Finale: mit 5 Schiffen, 4 Wettfahrten

1 Platz: Penman Andy/... und Dieter Brunner/Känzig Philipp

3. Platz: Martin Blum/Petra Thümmeler

4. Platz: Ruedi Kühne/Müller Josch

5. Platz: Christoph Hagenmeyer/...

Tatkurs: Super-Cup, Up-and-Down, Gate ca. 10m vor der Uferpromenade, Ziel im Gate beim zweiten Down-Kurs

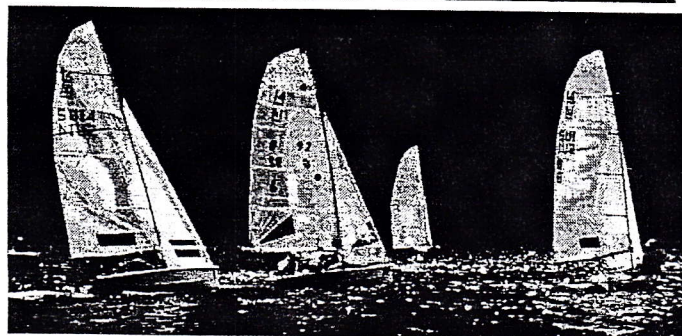
Tatzeugen: Sehr guter Wind, Sonne!

Tatbemerkung: Dringend für das nächste Jahr vorzumerken!

Ich hab's ja nicht geglaubt, daß da ein See ist, im Winter sieht man nämlich nichts: aber: mitten in St. Moritz, in der Talsohle, unter den großen Super-Chalets und Hotels von St. Moritz, ein kleiner türkiser See. Steiles Ufer, Promenade direkt am ca 700m langen, 300 m breiten See entlang, Ab Mittags ein schöner Wind. Es macht Spaß, da oben zu segeln: die Luft ist viel dünner, und bei gleicher Luftgeschwindigkeit ist der Druck und Widerstand geringer. Mir kam es vor, als würde man wie bei gut 4 Beaufort dahinzischen, nur brauchte man viel weniger Kraft dafür - ein segeln wie - naja, man kann da nichts vergleichen - ja: wie Tiefschneefahren.

Der Segelclub St. Moritz hat sehr hübsche Anlagen, ein nettes Café und einen total süßen Kellner. Im Clubraum wurde uns auch ein hervorragendes "Nachtessen" serviert, incl. Nachschlag. Wohnen war etwas teuer: Sogar in Jugendherberge St. Moritz wollten die 60 Sfr, ca. 72DM pro Nacht. Wir haben dann am Malojapass ein Jugendherberge für ich glaube ca. 30 DM gefunden.

Alle zwei Wettfahrten wurden

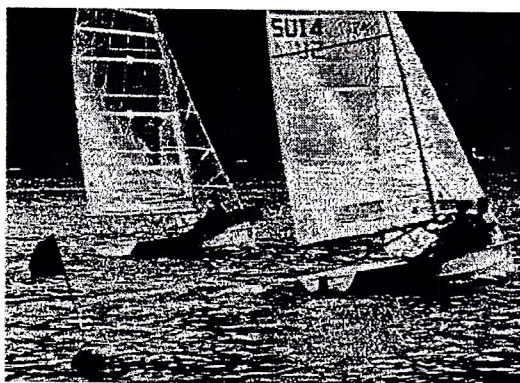


die Boote nach einem ausgeklügelten und beinahe undurchschaubaren System getauscht, wobei keine große Zeitverzögerung entstand, weil die Sliprampe nur 30m von der Startlinie entfernt war. Ich muß euch schon mal sagen: Kaum war eines der Schiffe in irgend einem Detail ein bißchen anders als der orig. Ovington, so konnte keiner mehr fahren. Nächstes Jahr werde ich meine CarstenSpartanischUndÜberhauptAnders-GebauteSchüssel zur Verfügung stellen, dann werdet ihr aber schauen! Doch an Gerd's (Holstes Ex-) Schiff war wirklich alles zu kurz, Am Wind mußte ich die Pinne mit den Zehen fahren (und nichts sagte einem, wo die Pinne zu Ende ist), Raumwind habe ich eine Sorgleine gelegt, daß ich die Großschot wiederbekomme. Es war eine riesen Gaudi! Dank der kurzen Distanz zwischen Tor und Promenade war es auch für die andere Gruppe und die Zuschauer amüsierend.

Die ca. 200m lange Startkreuz war leicht taktisch zu segeln, denn wenn sich der Wind einmal drehte, konnte man sich relativ lange darauf verlassen, daß er so blieb. Zudem sah man die Böen am Wasser hier sehr leicht. Es lohnte sich also immer, dem Wind zu folgen, oder Drehungen auszunützen. Raumschots war dann das Feld nie so weit auseinander, daß man sich dem Wind, als eher dem Gegner widmen musste. Das Tor war auch so gesetzt, daß man eigentlich immer genau am Tor halsen musste, um davor und danach optimalen Wind zu haben. Bis auf die Hoffnungsläufe, die als einzige am Vormittag gefahren wurden, waren (Nachmittags) immer gute Doppelsteher. Die Disziplin mit den fremden Booten war glaube ich hervorragend, jeder hat das fremde Boot so behandelt wie sein eigenes, und Schäden gab es nur wenige: ein Pinnenausleger, Spifall, div. Gummis. Auch beim Abbauen haben alle zusammengeholfen. Das System könnte Schule machen, da

man auf diese Weise leicht weit entfernte Teilnehmer motivieren kann, für manche auch mehr Chancengleichheit gewahrt ist und einfach mehr Leben drin ist. Leider wird dieses das nächste Jahr wegen der Übertragung im TV vielleicht in St. Moritz nicht möglich sein.

Martin Blum Q13



IYRU-Ausschreibung für das High-Performance-Dinghy

At the November 1995 Meeting of the IYRU Council it was agreed that one of the disciplines to be included in the 2000 Olympic Regatta would be 'dinghy open high performance'. This description opens the door for a wide variety of classes to bid for this slot, including those not currently holding international status.

The IYRU Executive Committee, at their meeting of 3-4 February 1996, agreed that an open invitation be offered for boats to be observed and evaluated for this discipline, according to the following criteria:

- Two Person
- Trapeze
- Gender Equal and for a broad range of size.
- Must have the ability, without question, to meet the requirements of International Class status within a reasonable time.
- World-wide availability of material and opportunity for construction

An evaluation team will produce a report from the observation to provide guidance to the IYRU Council in their deliberations in November 1996, when the boat to be selected in this discipline will be decided.

The observation evaluation and the criteria set do not preclude any boats outside the above criteria from being selected in November, so long as they fit the description 'dinghy open high performance'. Several countries have expressed their interest in hosting the evaluation and to date offers have been received from 9 countries. It is likely that the evaluation observation will be held as soon as is practically possible after the 1996 Olympic Regatta, hopefully in August. The venue will be decided by the IYRU Council at their May 1996 Meeting.

Some suggestions that were put forth at the Executive Committee meeting were to have the winner of the 1996 IYRU World Youth Championships and the 470 Women's World Champion as part of the evaluation team.

Gebrauchtbootliste

International 14 G-13

- Rumpf BBC1, sehr gute Substanz, Baujahr 1990
- Superspar Mast, Baum
- Schultz Groß, 2 Focks, Genaker
- Slipwagen, Oberpersenning
- Carbon verstärktes Schwert
- Preis: 8.500 DM

Martin Blum Lilienstr. 51 85591 Vaterstetten
08106/7084

International 14 aus Zeitmangel zu verkaufen:

- Ovington Hovlet 1B GER-121 (GER-3)
- Baujahr 1993
- 2 Satz Segel, 2 Masten,
- Bloodaxe Foils,
- Slipwagen, Ober- und Unterpersenning,
- Minimumgewicht

16.000 DM

- weitere Segel zu verkaufen....

Ralf Meier in Kiel 0431/676719

International 14 G-99

- Ovington Howlett 1b Bj. 6/1994
- 1 Saison gesegelt, 1a Zustand, sehr gepflegt
- Hyde Groß und Fock, Sobstad Spinnaker
- Genakerbaum Kohlefaser
- Ober- und Unterpersenning
- Herbeck Trailer verzinkt mit Trolly
- Preis: VHB 20.000 DM

Mario Mannes Am Ländbach 24 82481 Mittenwald

Tel. 08823/2018 Fax. 08823/3794

Ovington Howlett 1b GER-119

Bj. Ende 1991 wg. Zeitmangel

bis Aug. 1994 nur ca. 15x auf dem Wasser gewesen, Super-Zustand, von leichter Crew gesegelt (130 kg)

- Super Spars Rigg (M6),
- Kohlefaser Bugspriet,
- 2 Satz Segel, Ober- und Unterpersenning

VHB 15.000 DM

Martin Holste; Hasselkamp 113; 24119 Kronshagen; Tel./Fax 0431 / 58 84 74

International 14

- Børresen Bj. 6/1992
- Rumpf und Deck komplett Kohlefaser und Epoxy
- Goldspar Mast, Carbon Baum und Spibaum
- Beschläge Harken und Frederiksen
- 2 kompl. Segelsätze + 1 Fock + 1 Diamond Spinnaker '95
- Ober- und Unterpersenning, Slipwagen
- Preis: VHB 12.900 DM

Jan Christiansen Grüner Brink 9 24955 Harrislee
Tel. 0461/72852

-Hello Martin. My name is Mark Krstic and I sail a Aust 14 out of Melbourne, Victoria, Aust.

Boat Details:-Weight-145 pounds (spot on Aust weight limit) Age-1.5 years old Sails-Irwin Mast-Carbon Hull-Epoxy Glass/carbon/Kevlar Race Record-1994/95 Aust. Champs. 2nd 1995/96 Sth PacificChamps.4th;

Comments:Currently one of the top 2or3 racing 14's in Aust.

For further information phone:IDD PREFIX + 61+3+95983813 and ask for Mark Krstic

ohne	Robert	Asbeck	Wrangelstr. 51	24105 Kiel	0431/80 23 23
ohne (FRA-1)	Denis	Authier	Joseph-Maria-Lutz-Anger 28	81737München	089/67 46 48
GER 129 (20)	Michael	Becker	Lehenweg 21	83734 Hausham/Obb.	08026/87 83
GER 127 (11)	Rolf	Beyer	Eichhofstr. 21	24116 Kiel	0431/ 123 961
GER	Denise	Billar	Scheffelstr. 4	78315 Radolfzell	07732 / 3312
GER 103	Martin	Blum	Lilienstr. 51	85591 Vaterstetten	08106/ 70 84
	Felix	Büchner	Schulstr. 42	80634 München	089/16 75 072
GER 117	Bernd	Buck	Brandenburger Str. 3	78465 Konstanz	
GER 137	Jürgen	Bütow	Südstr. 17	74321 Bietigheim-Bissingen	07142/920 496
ohne (2)	Jan	Christiansen	Schillerstr. 12	24116 Kiel	0431/55 31 17
ohne (77)	Jean-Paul	Dicks	c/o Prinzenhof, Wemberstr. 37	47623 Kevelaer	02832/799842
	Armin	Dorst	Kaulbachstr. 61	80539 München	089/34 16 74 (p) fax 089/397912
	Hauke	Drengenberg	Felix-Mendelssohn-Str.33	24768 Rendsburg	04331/24344 o. 07331 4 07 86
ohne (30)	Thorsten	Drewes	Bystedredder 16	24340 Eckernförde	04351/87443
GER 111	Tim	Eggers	Königsberger Ring 104	24376 Kappeln	04642/8 16 57
	Jörn	Erdmann	von Stauffenbergweg 8	24880 Wedel/Holst.	04103/1 52 94 (p) 040/31191718 (d)
GER 110	Björn	Frasch	Kulenwisch 49	22339 Hamburg	040/538 22 17
	Hartwig	Friederichs	Bockhorst 72	22589 Hamburg	
GER 105 (5)	Werner	Gieser	Werderstr. 70	69120 Heidelberg	06221/47 50 80
ohne (4)	Tom	Gosch	Am Ehrenhain 30	24768 Rendsburg	04331/88074
GER 135 (92)	Christoph	Hagenmeyer	Kellersgartenstr. 19	86919 Utting	08806/2891
ohne (8)	Carsten	Hammer	Hanssenstr. 1a	24106 Kiel	0431/ 333 151
	Rolf	Hansen	Bremerstr. 10	24118 Kiel	0431/80 36 00
	Stephan	Heim	An der Gienicke 13	04509 Zwochau	034207 / 418 76
	Christian	Henjes	Dorotheenstr. 133	22299 Hamburg	040/690 21 61 u. 48 87 03
GER 125 (1)	Niels Oliver	Heyne	Rudolf Höcknerstr. 3	22880 Wedel	04103/ 1 34 91
	Chris	Holscher	Goethestr. 30	24116 Kiel	0431/ 55 61 87
	Jens	Holscher	Seracher Str. 87/2	73732 Esslingen	0711 - 37 98 27
	Dorothee	Holste	Hasselkamp 113	24119 Kronshagen	0431/ 58 84 74 (t+f)
GER 112 (19)	Martin	Holste	Hasselkamp 113	24119 Kronshagen	0431/ 58 84 74 (t+f)
GER 115	Peter	Humpel	Vagenerstr. 11	83063 Bruckmühl	08062/ 52 89 o. 08063/ 10 86
ohne (69)	Holger	Jess	Birkensee	24340 Eckernförde	04351/87237
	Matthias	Jetschke	An Knoop's Park 23	23759 Bremen	0421 / 6361 217
GER 113 (14)	Andreas	John	Gerade Straße 18	21244 Buchholz/Nordheide	04181/ 57 93
GER 120	Helmut	Jordan	Deisenhofener Str. 21	81539 München	089/ 6 92 10 95
GER 132 (10)	Peter	Leicht	Vogelhüttendeich 76	21107 Hamburg	040 / 753 39 01
GER 108 (17)	Dieter	Leptien	Ahlmannstr. 8	24118 Kiel	0431/ 57 75 54
GER 130	Henning	Leube	Moltkestr. 26	24768 Rendsburg	04331 / 149 172
GER 116 (33)	Elfi	Littmann	Frickestr. 58	20251 Hamburg	040/ 48 21 96
	Ralf	Ludwig	Spechtweg 6	78464 Konstanz	07531 / 695 926
GER 114 126	Mario	Mannes	Am Ländbach 24	82481 Mittenwald	08823/2018
GER 121 (3)	Ralf	Meier	Lüdemannstr. 44	24114 Kiel	0431/67 67 19 (t+f)
	Bernd	Mende	Flurstr. 45	40855 Ratingen	02102/99 18 40 fax99 18 41
GER 138 (22)	Gerd	Müller	Zöhringerstr. 27	69115 Heidelberg	06221/28702
	Oliver	Peter	Hinschenrehm 30	22415 Hamburg	040/531 96 81
GER 109 (9)	Ulf	Pleßmann	Jahnstr. 10	21680 Stade	04141/64665 o. 040/430 08 09
GER 123	Steffen	Pöhlmann	Neureutherstraße 33	80798 München	089/272 47 45
	Roland	Prehls	Kolm 5	24340 Eckernförde	04351/4 38 31
	Uwe	Preuß	Berliner Str. 64a	14169 Berlin	030/ 811 75 56
	Benjamin	Rohde	Ried 1a	83134 Prutting	0431/8 38 02
GER 126 (88)	Peter	Roochs	Lindenstr. 84	23558 Lübeck	0451/86 44 78
ohne (12)	Dirk	Rother	Stadtfeldkamp 9	24114 Kiel	0431/ 67 63 06
ohne (7)	Jens	Rüter	Große Burgstraße 20	23552 Lübeck	0451/73 720
GER (96)	Jörn	Schulze	Schurekstr. 12	22309 Hamburg	040 / 631 07 02
GER 124	Axel	Seehafer	Bötelkamp 33	22529 Hamburg	040 / 565 169
	Arne	Semken	Wahmstr. 58	23552 Lübeck	05491/2004
	Martin	Voß	Am Hang 21	24113 Molfsee	0431/65 86 65
ohne (91)	Oliver	Voß	Papenkamp 21	24114 Kiel	0431/67 31 48
	Jens	Weishaupt	Auf dem hohen Uter 72	23759 Bremen	
	Urs	Wihlfahrt	Bartningallee 11	10557 Berlin	030/39 35 35 5
GER 139 (18)	Christian	Wolf	Wallstr. 31	67547 Worms	06241/27082
	Roger	Woollam	Zur Marler Höhe 119	49448 Marl	05443/8790 (p), 05447-453(d) -1554
	Bernd	Zeiger	Schauenburgerstr. 37	24105 Kiel	0431/56 28 76

International 14 SUI-2 Adolfo Bastardo

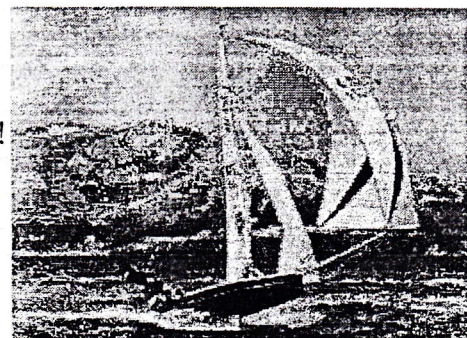
- Ovington Howlett 1b weiss mit mintgruen
- Baujahr 1991
- Superspar Alu Mast, Proctor Alu Baum
- Carbon Bugsprit, Ober- und Unterpersenning
- Gross+Fock BattSails 1995, Gross+Fock Musto 1993, Spi Sobstad 1995
- Regattaklar, sehr guter Zustand
- Preis: ab Cham, Zugersee, Schweiz sFr.8.500.—
Boebby Schiess - Schulhausstr. 14 - CH 6330 Cham
Tel. 0041 (0) 42 36 20 39

Rowell & Morrison gebaut 6/94, ex. GBR 1361

Carbon Rumpf, ident. Weltmeisterboot im Jan/Feb. auf neue Klassenregeln umgebaut: auf max. Breite verbreitert, Fockansatz auf Ausleger vor Bug gebaut, Carbon Mast auf neuer max. Rigghöhe, trotzdem noch ca. 10 kg Ausgleichsgewichte - nur beste Ausrüstung: CarboSpars Bugsprit, verjüngter Carbon-Großbaum, Rowell & Morrison Carbon Schwert und Ruderanlage mit Taschen, Ober-/Unterpersenning, neuwertige Sobstad Segel + 2.

Regattakalender 1996

April	Cham Schweiz	TV-CUP, Fährer von Genua gesponsort!
3.-11.4.	MESSINA, SIZILIEN	Dießen, von Brauerei gesponsort
20./21.4.	SUPERCUP AMMERSEE	Dänemark
27./28.4.	Tuborg Cup, Horsens	
4./5.5.	Wittensee Fight	
16.-19.5.	RIVA CUP, GARDASEE	Vorsicht, Engländer!
18./19.5.	Eckernförde	Langstrecke
25.-27.5.	International SuperCup Alborg	Dänemark
8./9.6.	Baltic Regatta	Kiel
15./16.6.	UTTING AMMERSEE	TV-CUP, Sponsor
22./23.6.	KIELER WOCHE SUPERCUP	Innenförde, Qualifikation nötig
29./30.6.	ASCONA	TV-CUP
11.-14.7.	DEUTSCHE MEISTERSCHAFT	Warnemünde, vor der Promenade
13./14.7.	MOLVENO, ITALIEN	TV-CUP, Termin noch nicht fest
20.-26.7.	Prince of Wales Cup	England
3.-4.8.	ST MORITZ SUPERCUP	Boote gestellt, Qualifikation nötig, Sponsor
17.-18.8.	BRUNNEN SCHWEIZ	
25.-30.8.	EUROPAMEISTERSCHAFT	LAGO MAGGIORE
20./21.9.	Finale 1 Wittensee	
28./29.9.	Harboe Cup, Skaelskar,	Dänemark
28./29.9.	Feuerzangenbowle Starnberg	
12./13.10	Vejle Open SuperCup,	Dänemark
Oktober	Alsterglocke, Hamburg	trotz Yardstick gewinnen
19.-20.10.	SuperCup Chiemsee	Saisonabschluß
Dezember	DUBAI SUPERCUP	Boote gestellt, Pauschalangebote, Sponsor
Dezember	Julesejlad, Kalvig, Dänemark	



Ovington Howlett 1B von Ende 91,
guter Zustand, wenig gesegelt neues Proctor Rigg
von Mitte 95, Batt Segel von 95, Ober-/Unter-
persenning, Slipwagen 13.500

Rowsell & Morrison von 91 Carbon Boot,
Carbospars Mast, Baum und Bugsprit
2 Satz Segel, Slipwagen
Ober-/Unterpersenning 11.500
Ovington Benedict 4 von 89/90 guter Zustand
Super-Spars Rigg, Carbon Bugsprit
div. Segel, Slipwagen
Ober-/Unterpersenning 9.000- DM
Segelsport Jess Birkensee 24340 Eckernförde Tel.
04351 / 87237 Fax 04351 / 87137

Howlett 1b. "Dyndspringeren Thor"

Team Worlds Winner 1995, Build by Ovington
december 1990, 1 M6 mast, 1 Batt mainsail 1995,
2 Batt headsails 1995, 1 Harper kite 1995, trolley
+ trailer.

Carries 1 Kg lead, former GBR 1302, easily
converted. 12.000 DM Niels Jacob Flohr,
Skolegade 13, 9560 Hadsund, Denmark Phone
+45 40714764 E-mail: sulnjf@but.auc.dk

Benedict IV. "The Zebra"

Being a Team World Championship Winner 1995,
the boat is clearly in competitive shape.

Hull: White with orange zebra decoration. Build
by Ovington in 1989. Former K1251, Weight 93
Kg, Diamond, Hyde, Batt Sails 8.000 DM
Niels Heeser Nielsen, Louisegade 4, 4.sal, 9000
Aalborg, Denmark Phone + 45 98168382 (at
home) Fax +45 98158550