Ralf Meier
Lüdemannstraße 44
2300 Kiel 1
Telefon 04 31/87 67 19

Der 14 Doppelsteher

MITTEILUNGSBLATT DER
DEUTSCHEN INTERNATIONAL-14 KLASSENVEREINIGUNG E.V.

14 2·96

Ausschreibung zur Euro

Der neue Phil Morrison



Regattaberichte von Kiel, Warnemünde, Utting

Die Deutsche Klassenvereinigung der International 14

1. Vorsitzende: **Christian Holscher**
Samwerstr. 9
24118 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

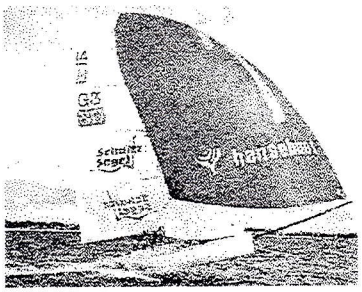
Vermesser **Bernd Zeiger**
Schauenburger Str. 37
24105 Kiel
Tel:0431/562676

Vermesser **Christoph Hagenmeyer**
Kellergartenstr. 19
86919 Utting
Tel:08806/2891

Infowart, Internet, Gebrauchtboote,
Flotte Bayern: **Martin Blum**
Lilienstr. 51
85591 Vaterstetten
Tel: 08106/7084 fax: 08051/62994
eMail: Martin.Blum@eikon.e-technik.tu-muenchen.de

Flotte Bodensee: **Stefan Ritsche**
Arsenius-Pfaff-Str. 1
78315 Radolfzell
Tel.: 0 77 32/1 01 12

Flottenobmann Mitte
Werner Gieser
Werderstr. 68
69120 Heidelberg
Tel:06221/475080



Flottenobmann Ost
Stefan Heim
M.-Kazmierczak Str. 14
04157 Zwochau
Tel:01 72/3 42 19 29

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: Dezember, Redaktionsschluß: 11. November
Alle Klassenmitglieder sind zur Mitarbeit aufgerufen. Vielen Dank an Chris, Ralf, Elfi, Jörn, Susi, Denis und Christian, die diese Ausgabe ermöglichten.
Anzeigenpreise: 1/2 Seite 50DM,
ganze Seite 100DM

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

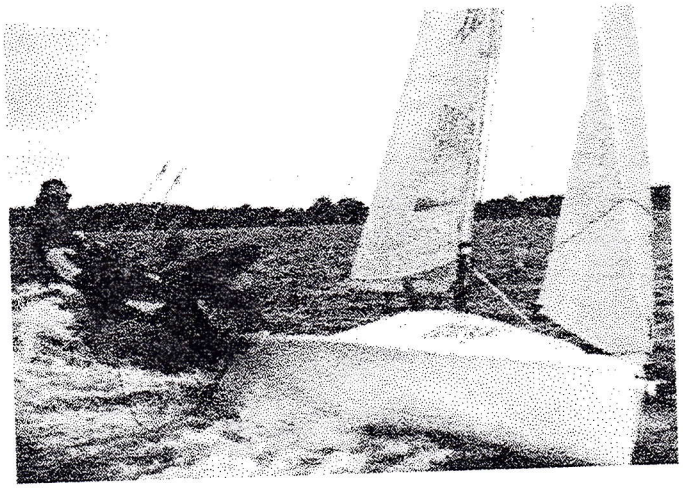
Inhaltsverzeichnis

President´s Part	3
Kieler Woche Supercup	4
German Open, Warnemünde	7
Ergebnis Riva Cup	12
Alcatel Grand-Prix, Utting	13
Olympia "en vogue"	15
Ergebnis Zeller Pfingstcup	16
14-Welt in Zahlen	16
Grandfathering der Australischen 14s	16
Der neue Phil Morrison	17
Ergebnis Supercup Ammersee - Dießen	18
Frau Witta Pohl	18
Einsteiger - Bericht	18
Meckerecke ("Leserbriefe")	19
Statisten für 14er - Film	19
Regatta - Ausschreibungen	20
Ostern auf der Ile des Embriez	21
Gebrauchtboote	23, 26, 28
Fotos vom Paul Bieker	24
Presseraktionen Kiel	24
Die aktuelle Regelfrage	24
Inserat Rod Simpson	26
Mitgliederverzeichniss	27
Regattakalender	28

Wir machen Euch frisch!

Da fällt einem ja gar nichts mehr zu ein! Die 96´er Saison wird immer spannender! Zunächst einmal sind bisher 3 fast neue 14s aus Australien eingeschifft worden und man kann sich vorstellen mit welchem Interesse diese Geschosse auf den Regattabahnen begutachtet worden sind! Schneller ? Und: Schwieriger zu segeln? Bis her eine nicht ohne weiteres zu klärende Frage.

Die neuen Serienboote aus Europa und den USA werden spätestens zur Europameisterschaft den direkten Vergleich antreten müssen! Auch nicht langsam und vor allem erstklassig zu segeln sind die modifizierten Boote - Peter Roocks hat schließlich mit einer solchen Schleuder mit seinem Sieg beim Riesenspektakel vor Utting die Flugtickets zur 97´er WM gewonnen! Womit wir auch schon bei den Events sind: Denis Authier hat uns wohl mit der Ammersee-Regatta gezeigt, daß und wie es möglich ist ein wirkliches "Riesenspektakel" mit einer 14 Regatta aufzuziehen!



Professionalität, Medien und Gaudi schließen sich also bestimmt nicht aus, eher kommt das eine zum anderen! Auch der Kieler Woche SuperCup war in diesem Jahr mit einer Beteiligung aus 5 Nationen und kräftig Fete ein noch weit größerer Erfolg als zuvor! Direkt im Anschluß begeisterte das Probesegeln zur Kieler Woche bestimmt 20 sehr interessierte Jungs und Mädels von jung bis reif! Begeistert waren auch die Teilnehmer der ersten Zeller Pfingstregatta am Bodensee! Toll was da aus dem Stand heraus gewuppt worden ist! Als letztes und größtes Highlight im deutschen Regattakalender und ebenfalls mit Probesegeln und Info für Interessenten hatte uns Warnemünde zur German Open vom 11. bis 14. Juli einiges zu bieten! Segeln direkt vor den Zuschauern, Kommentator und Tribüne, Parties an 3 von 4 Abenden(!!!), Medientrubel und ein spannender Mix aus olympischen Dreieckskursen, SuperCup-Wettfahrten sowie ein effektvoller Showdown in Form einer Langstrecke mit Ziel unter Spi direkt vor dem Strand verlocken mit Spaß und Feez für Einsteiger und junggebliebene alte Hasen!

Anschließend werden ein paar 14s sich auf den Weg nach Waren an die Müritz machen, um dort im Rahmen der Gemeinsamen Deutschen Jugendmeisterschaftender Europe, Laser, 420er, Pirat und Raceboard den jungen Nachwuchs zu begeistern und einfach zu zeigen, daß es unsere Klasse im Gegensatz zu einigen Nachahmern richtig gibt! Im August folgt die Euro in Maccagno in Norditalien, wohl der bedeutendste Event in diesem Jahr in der International 14 Szene weltweit! Die Veranstaltung wird von den Schweizern gemanagt, was für Präzision, Schokolade und Löcher im Käse spricht. Wahrscheinlich wird der Startschuß durch drei Albhornbläser gegeben... Na denn. Hinfahren und Mitspielen wird sich sicher lohnen!

Schließlich werden vom 4. bis 8. September am Gardasee die Evaluations für die "High-Performance-Dinghy"- Bewerber für Sydney 2000 gefahren. Aus Sicht der 14 World Association die mit der mehrheitlichen Deutschen Position weitgehend übereinstimmt, kann man unsere Position wohl so beschreiben: Olympic classes come and go - 14s are forever! Seit 1928.

Chris Holscher - 1. Vorsitzender

1	DEN	9	Flemming Claussen	Soeren Claussen , modified Hovlett	2	7	DNF	2	7	1	2	5	3	1	6	6	35.00
2	DEN	11	Thomas Ebler	Claus Pedersen, modified Böresen	1	1	5	1	PMS	8	9	9	1	7	2	4	39.00
3	GER	19	Martin Holste	Roland Prehls, Hovlett	9	10	3	6	4	2	3	6	4	2	7	3	40.00
4	GER	5	Werner Gieser	Stefan Heim, australian Ice design	6	3	6	5	5	4	5	8	6	8	5	1	46.00
5	GER	3	Ralf Meier	Urs Wihlfahrt, modified Morrison 5	8	13	4	4	1	5	1	10	2	12	1	DNF	48.00
6	GER	91	Oliver Voss	Chris Holscher, australian Ice	5	8	1	11	10	7	6	2	7	5	4	5	50.00
7	GER	13	Martin Blum	Petra Thuemmler, new Marolli	14	2	7	13	2	3	4	3	12	6	3	8	50.00
8	DEN	14	Jesper Bröndum	Claus Dyrmose, modified Hovlett	10	5	11	9	9	PMS	12	1	5	4	8	9	71.00
9	USA	1097	Michael Pedersen	Henrik Larsen, Böresen	11	12	8	8	DNF	9	7	7	10	3	12	2	77.00
10	GER	11	Thortsen Drews	Robert Asbeck, Böresen	3	11	9	12	6	11	10	4	8	10	11	7	79.00
11	GER	96	Joern Schulze	Hannes Voigt, JJ-1	DNF	6	10	7	8	6	8	11	13	9	10	10	85.00
12	DEN	13	Niels Refsgaard	Niels Heeser, modified Hovlett	4	4	2	3	3	DNF	DNF	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	111.00
13	GER	110	Bjoern Frasch	Oliver Peter, Hovlett	7	9	13	DNF	DNF	DNF	13	12	9	11	9	12	114.00
14	SUI	8	Bobbi Schiess	Roland Frei (Swiss), Hovlett	12	15	14	10	13	10	11	13	11	13	13	11	117.00
15	DEN	1	Jakob Held	Jesper Morgensen, Benedict 4	13	16	DNF	DNF	12	12	DNF	14	14	DNF	DNC	DNC	157.00
16	GBR	1193	Roger Woollam	Hank Hancock, Benedict 6	15	14	12	DNF	11	13	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	160.00
17	GER	33	Jens Rueter	Elfi Littmann, Benedict 4	DNF	DNF	15	DNF	DNF	DNF	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	186.00
18	GER	12	Dirk Rother	Volker Hinrichsen,	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	190.00

Ach du dickes Ei! Der Kieler Woche SuperCup 1996

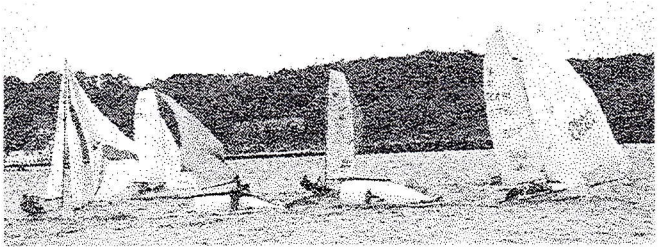


Eigentlich tut mir alles weh... Meine Hände von mehreren hundert Metern Spifall rauf und runter, mein Rücken von 2 Tagen und 12 Wettfahrten voller Böen, Schweinedrehern und Leewatschen, meine Knie vom graziösen Rumgestolper in mißglückten Panikmanövern und mein Kopf von der Fete Samstag Nacht kombiniert mit Olli´s Hinterteil bei einer der letzten Kenterungen! Der Kieler Woche Supercup ´96 hinterließ so manche Spur...

Eigentlich ist das nämlich ein Revier, auf dem man gar nicht segeln kann. Der Parkur ist idyllisch direkt hinter Kiel´s einzigem Berg samt Bewaldung gelegen, was für allerlei überraschende Bewegung in der Luft sorgte. Insbesondere deren ungeahnte Heftigkeit aus noch verblüffenderen Richtungen führte zu Kommentaren wie: "Zubetonnieren, einfach zubetonnieren!" (allerdings mit einem breiten Grinsen über alle 4 Backen, nachdem er gerade seine Kiste direkt vor der sich freuenden Zuschauerpromenade wiederaufgerichtet hatte)

Nun gut - es ging hoch her. Aber der Reihe nach: Ab Freitag Abend so gegen 5 durfte ich mit den Parkplatz direkt neben dem Kieler Yacht Club für die anreisenden 14s per elektro-Schranke öffnen. Dieser Platz lag günstig im Zentrum unserer Aktivitäten. Die Segelarena etwa 100 m links, Slipbahn etwa 150 m rechts davon. Recht bald hatte sich auch bereits ein guter Teil des anreisenden Segelzirkus eingefunden, so daß noch am Abend die ersten Boote aufgeriggt waren. Noch um 11 Uhr nachts holte Ralla unsere britischen Freunde vom Flughafen in Hamburg ab. Ihnen sollten die Dänen ein Boot mitbringen, damit für sie die Anreise erleichtert würde.

Samstag morgen war dann richtig Trubel auf dem kleinen Platz, direkt an der Kiellinie. Da mischten sich Dänisch und Deutsch, Schweizerisch und Bayerisch mit bestem Englisch zu schönstem Segel-Kauderwelsch. Jedenfalls verstanden wir uns alle prächtig, auch wenn uns die vorbeipromenierenden Touris recht skeptisch auf unserem direkt an der Frittenbuden-Linie liegenden Platz musterten. Auch der ein oder andere Mitarbeiter des Instituts für Weltwirtschaft, zu dem der Parkplatz gehört, verfiel in Panikausbrüche als er das bunte drunter und drüber aus Boo-



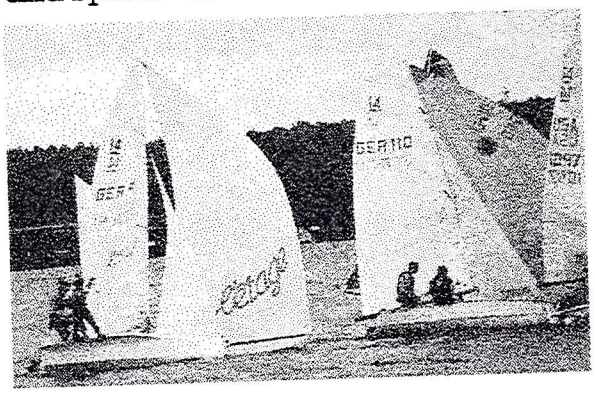


ten, Segeln, Anhängern, Sprachen, Autos und Segelklamotten bei uns sah und sich das alles auf "seinem" Parkplatz gar nicht erklären konnte und schon gar nicht wollte. Dann stellten wir fest, daß die Dänen das Boot für Karen und Tristan, unsere Engländer, zu Hause gelassen hatten! Vergessen? Oh shit. Karen und Jesper hatten am Telefon wohl aneinander vorbeigeredet und nu´ saß das englische Team auf dem Trockenen...

Ich glaube Flemming hatte die rettende Idee, daß jeder von uns den beiden einmal reih´um sein Boot für eine Wettfahrt leihen sollte. Das klappte dann auf dem Wasser auch hervoragend. Wettfahrten waren am Samstag 7 und am Sonntag 5 geplant. Nach kurzer und äußerst demokratischer Steuermannsbesprechung, in der eigentlich die Segler eher der Wettfahrtleitung mitteilten, wie sie denn gerne segeln würden, ging´s gegen 11 Uhr mit den 14s quer durch und über die Volksfestmeile zum Slip und raus auf die Bahn. Es wurden zunächst 4 Läufe gesegelt, danach gab es eine Pause an Land und anschließend weitere 3 Läufe. Wind von 0 bis 4 mit oft fatalen Drehern sorgte für erschwerte Bedingungen zumal Luv- und erste Raumtonne etwa 30 m vor der Zuschauerpromenade lagen.

Die Begeisterung dort war natürlich groß, auch weil unser Komentator über Lautsprecher stets anzusagen wußte, wer sich da gerade wieder effektvoll überschlagen hatte... Gesegelt wurde auf einem M Kurs, der aufgrund der recht variablen Winde auf den Raumgängen so seine Tücken aufwies. Da wurden plötzlich und ganz unverhofft Innenpositioooonen erreicht und so manchem im Windloch fluchenden 14er wich jeglicher Lebensmut aus dem Gesicht als sich das Getöse und Geschrei hinter ihm als drei Verfolger entpuppte, die da mit Doppelsteher und flatterndem Groß munter auf ihn zu flogen... Ach du dikkes Ei !!!

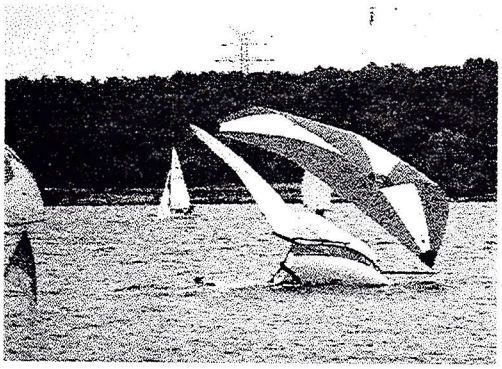
Das Bootfahren ging jedenfalls tierisch in die Knochen und über die Pause an Land und die umliegenden Crepes-, Bratwurst- und Getränkebuden waren alle heilfroh! So um 5 Uhr nachmittags waren wir schließlich auch mit dem zweiten Teil des nassen Programms durch und konnten uns nach heißer Dusche und in frischen Klamotten der Feuchtigkeitsbehandlung von innen widmen... Gegen 7Uhr hatten wir alle Teilnehmer, Groupies, Angehörige und später auch dieWettfahrtleitung im



"1´étage", der Kneipe des Event-Sponsors, versammelt. Dort gab´s bei bester Stimmung Spare-Ribs mit Backkartoffeln und Freibier. Stefan, der Inhaber des Lokals spendierte Sauren Apfel, erntete Hipp Hipp Hurraa und die Stimmung stieg... Anschließend gab´s allerlei selbstgezauberten Kuchen, Fruchtsalat, Götterspeise, Mascarpone-Creme und was weiß ich nicht alles für Leckereien... Irgendwann wurde es draußen auf der Dachterasse kühler, so daß wir uns an den Tresen im Inneren verlagerten. Die Musik wurde lauter, die Stimmung immer besser und irgendwann sangen die Dänen schon den Blues-Brothers Text mit! Noch später ging ein großer Teil der Leute noch in die Stadt wo zur Kieler Woche Live-Musik und Tausende von Menschen sich tummeln und einfach überall die Hölle los ist. Am nächsten Morgen waren die Augenringe tief...

Zum Glück hatte der Wind etwas am Berg vorbeigedreht und war daher ein wenig (weniger un-) konstant als am Vortage. Außerdem war´s auch ein bisschen mehr

geworden. Trotzdem gab es Luvkenterungen, Panikmanöver und zu spitze Spigänge mit flatterndem Groß, flatternder Fock und halb eingeklapptem Spi... Die Wettfahrtleitung machte ihre Sache wieder hervorragend. Eigentlich war nach 3 Läufen wieder eine Pause geplant, aber dann entschieden wir uns auf dem Wasser, die letzten 2 Läufe dann doch direkt dranzuhängen, um besser im Zeitplan zu liegen und nicht an Land erst wieder kalt zu werden. Da lief der Schweiß in Strömen und in den letzten Raumtonnen-Manövern ging nicht selten die laute Parole rum "no trouble friends - it´s the last race!"...



Nach dem Zusammenpacken der Boote und der heißen Dusche gab´s dann noch eine super knappe aber dafür schnörkellose Siegerehrung ohne doofe Reden und Gesabbel. Gewonnen hatten Flemming Clausen vor Thomas Ebler und auf Platz drei folgte als bester Deutscher Martin Holste mit Ersatzvorschoter Roland Prehls. Tolle Leistung mit einem unmodifizierten Ovington 1b mit kleinem Rig!

Alles in allem war der Kieler Woche SuperCup eine sehr gelungene Sache die mir viel viel Spaß gemacht hat, die aber, wie jede Regatta auch, einiges an Organisation erfordert hat. All denen, die dazu in irgend einer Form beigetragen haben, möchte ich deshalb danken! Allein euer Elan, die manchmal geradezu enthusiastische Hilfsbereitschaft, das hat uns riesig geholfen und deshalb freue ich mich auch schon auf´s nächste Mal !

Chris Holscher

Kiel Week 1996

The Kiel Week 1996 has 300 less entries than 1995 but is with about 2000 competitors still the biggest sailing event in the world. After some years of struggling the Fourteens are offical entry since last years. The Kiel Week this year was a great success for the class. The type of race is Supercup racing in the inner bay of Kiel very close to the other Kiel week activities (Kiel Week is not only sailing, many places of the town are a big fair). The races were commented by the best commentator for sailing events in Germany, Christoph Schuhmann. The weather was very cold this year, so we only had some hundreds of spectators, with sunshine there would have been about thousand!

The wind conditions on both days were very special (Tristan Nelson (Queen Mary experienced) „a nightmare", the wind conditions changed from forth 0 to 5 with 50 degrees changes and all this every 30 seconds! Every race took about 20 minutes on a M-course. We would have had 20 entries, which would have been the upper limit for this sort of supercup racing, but two competitors went ill and the british Tristan Nelson/Karen Evans had no boat by a misunderstanding. So they sailed the first day (7 races) on different boats changing around. The race conditions were very hard, every competitor had one or more capsizes. The Claussen brothers had a special on, they capsized over a mark and after they got the boat upright again the buoy was between on the foredeck between mast and jib and they had some trouble to get the buoy out of the boat. As you imagine, this was a big fun for the spectators. The results (I added the boat type) :

The Kiel supercup was announced also for the Laser 5000. But the Lasers only had 3 entries and they were not started. This was the best what could happen for us, watch the press article in the offical Kiel Week magazine Nr. 1 (daily edition during Kiel week): Coming Class for the Olympics ? The show program of the Laser 5000 in front of the Hindenburgufer was cancelled. Only 3 competitors wanted to start in Kiel. This shows the Laser 5000 incompetence, which has like her little brother olympic

goals. On the other hand, the once not much loved International Fourteens had 18 entries and showed the people at the Hindenburgufer how spectacular sailing in front of terraces. This was not a recommend for the Laser 5000 in Kiel for the choice of the new olympic classes. There are still this other classes who compete for the next olympics: Topper Boss, Topper ISO, B-14, One Design 14, FD, 49er, 505er, International Fourteen, A14, Mach 2 and the Jet. Later in the Kiel Week, we did some test sailing in Kiel Schilksee, where all the dinghy classes are. We have had some interest from norwegian sailors. There are even now 4 home built International Fourteens in Norway, Chris took up the adresses. I sailed with a 470 sailor from Finland, he is very interested but I think he has not the money at the moment (the finmark is very low)

Ralf Meier

DM in Warnemünde

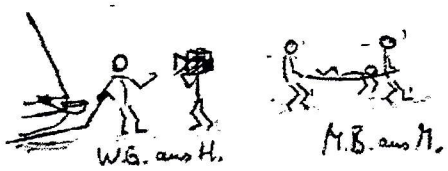
- ab jetzt eine feste Veranstaltung im 14-Regattakalender !

Etwas zu pünktlich - nämlich eine Viertelstunde zu früh - stehen wir „Mädels“ bei Jörn Schulze am Mittwochnachmittag auf der Matte, was Jörn total aus dem Konzept bringt, da er gerade seinen Astralkörper duscht. Wir werden derweil von Mutter Schulze mit der Aufforderung „das muß doch weg!“ mit leckerer Pizza und herrlicher roter Grütze mit Sahne versorgt und lassen uns nicht zweimal bitten (bei Schulzes ist das Zufrühkommen äußerst lohnenswert ...), während ein pudelnasser Jörn völlig gestreßt fortstürmt, um sich noch ein Haargummi (!) zu kaufen. Mit Hilfe von Björn und Ollo, die eigens zum Hochwuchten von „Lucinda“ vorbeigekommen sind, hieven wir das Boot auf den Doppeltrailer, dann verschwinden die beiden in Hannes' (ausgeliehenem) Auto, dem ein Paar völlig verängstigte Argusaugen folgen („Mein Auto, mein Auto !“).

Die Anfahrt erfolgt nicht auf ganz direktem Wege, weil man nach Schwerin einfach länger Autobahn fahren kann. Dafür holpern wir anschließend über verwunschene, feldwegähnliche Nebenstraßen, die Boote hüpfen gar lustig auf dem Trailer und schließlich kommen wir sogar in Warnemünde an, wo wir mit Bus und Doppeltrailer erst mal diverse kleinere Einbahnsträßchen abklappern, um mal zu gucken, wie die Leute in diesem von uns doch überwiegend noch recht unerforschten Teil Deutschlands denn so leben. Als wir genug geguckt haben, entschließen wir uns, nach dem Yachthafen zu fragen, werden aber von der befragten Dame zur Mitsuche nach ihrer entlaufenen Katze animiert, während die Auskunft eher diffus ist. Beim zweiten Mal haben wir mehr Glück und erhalten eine ziemlich konkrete Wegbeschreibung.

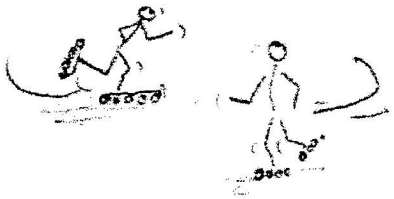
Tausend Boote, tausend Leute, viele bekannte Gesichter und buntes Treiben. Also alles auspacken, Standplatz suchen, Zelt aufbauen (offensichtlich eine Herausforderung der besonderen Art !) und erst mal die Lage peilen. Alles ist relativ nah beieinander, auch der Bierstand befindet sich in unmittelbarer Nähe der Toiletten, was sich als sehr praktisch erweist.

Am nächsten Tag weht es aus allen Rohren, es pfeift in den Wanten, und selbst aus der Ferne kann man die Schaumkronen in der Hafeneinfahrt erkennen. Frau Basler und Frau Littmann schauen sich erst mal vom



"Jo, ich weiß nicht, ich habe geredet und geredet und geredet, und plötzlich blutet der aus dem Ohr...???"

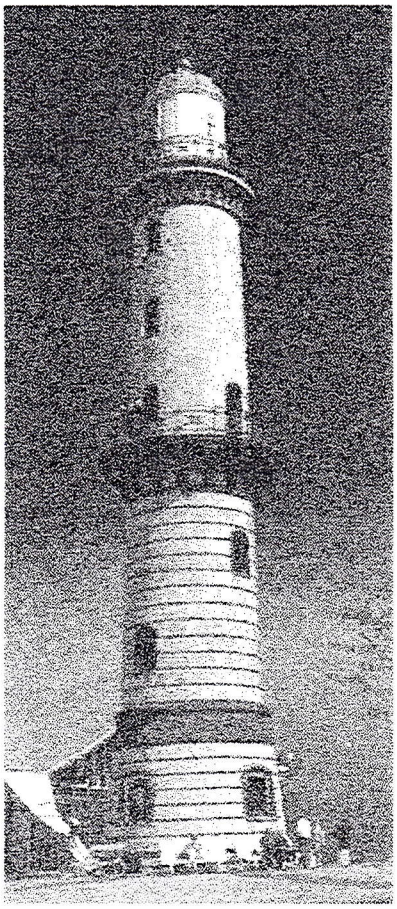
Leuchtturm aus an, wie der Seegang so aussieht, den die 8-10 Windstärken vom Vortag hier hinterlassen haben, und beschließen, daß das hier eine Nummer zu groß für uns ist. Heute scheint wohl „Harte-Männer-Tag" zu sein. Also bleiben wir - wie auch Jesper und Marianne - an Land, staunen darüber, daß die anderen tatsächlich alle auslaufen (selbst die, die noch nie zusammen gesegelt sind !), und warten einfach ab, bis die ersten wiederkommen, was ziemlich bald passiert (Peter Humpel wegen Seekrankheit, Roger + Jens Rohn wegen Wendeproblemen). Sogar Jörn und Hannes, die wir sehr für



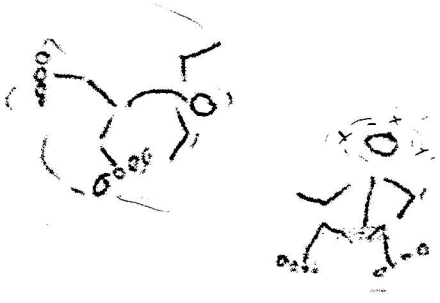
ihren Mut bewundern, bei dem Wetter rauszugehen, kommen irgendwann pitschnaß und völlig geschafft wieder, nachdem sie genug gebadet und die Cracks ca. 2 Runden Vorsprung haben. Heute kommen nur die ganz Harten in den Garten, so z.B. Dänen und ähnlich wikingermäßig geartete Kerle. Pech haben Manni und Burki, die den ganzen Parcours prima durchstehen, aber leider falsch herum fahren und beim zweiten Durchgang „ein Knäuel machen". Wegen letzterem gibt's bei ihnen heute ein bißchen Ehekrach. Es sollen aber tatsächlich auch einige Boote ins Ziel gekommen sein.

Am nächsten Tag gibt's Schimpfe von der Regattaleitung: Wenn schon Regatta ist, dann sollen doch bitteschön auch möglichst viele mitfahren, damit sich das auch lohnt ! Wir wollten sowieso schon immer mal bei ordentlich Welle segeln, und heute sieht das Ganze recht segelbar aus. Also geht's über die hohe Dünung in der Hafeneinfahrt raus und hinein in die Welle. Wir haben richtig Spaß, vor allem, weil ich mich endlich mal darauf konzentriere, das Boot gerade zu halten (vielen Dank für den Tip mit dem besagten Buch, Werner !), und kreuzen lustig hin und her bis zur Startlinie. Da es noch zu früh ist, beschließen wir, abzufallen und den Spi zu ziehen, womit das Verhängnis seinen Lauf nimmt.

Klatsch - liegen wir im Bach, der Spi läßt sich grade mal zu einem Drittel reinziehen, weil sich vorne alles komplett vertütert hat und der Spi mehrfach wie eine nasse, schwere rosa Krake den Bugspriet umschlingt. Irgendwie kriegen wir das Boot doch noch hoch und schieben kräftig Lage nach vorne unten, weil da ja wie der riesige Bugwulst bei einem Tanker der vollgelaufene Spi dranhängt. Party-Birgit turnt nach vorn und hievt die paar Zentner mühselig rein, dann streben wir schon wieder gen Hafen, um das Gedödel zu klarieren, bevor die Regatta überhaupt für uns angefangen hat. Da ich das mit dem Boot-Gerade-Halten jetzt ja kann, werde ich übermütig und fange an zu „rallern", was mir „Lucinda" so ganz ohne Spi auf Raumschotkurs unverzüglich übelnimmt. Mit einer Hand an der Großschot und der anderen an der Pinne (bloß nicht loslassen !) werde ich ein paar Meter durchs Wasser gezerrt; kurz darauf stehen schon wieder zwei Mädels auf dem Schwert und ruckeln.



Im Hafen lecken wir erst mal unsere Wunden und unser angekratztes Ego und legen Spi und Schiff trocken.



"Nee, du, Warnemünde is nich mein Pflaster..." P.R. aus R.

Eigentlich wollen wir endlich auch mal bei richtig Wind und Welle segeln, aber das Schicksal ist wohl (noch - aber na warte !) gegen uns. Heute findet auch ein großer Vorschotertausch statt: Roger hat sich die Hand zersägt und fällt ganz aus, sein neu erworbener Schotte Jens Rohn steuert, Peter Humpel fährt sein Schiff jetzt von vorne (und wird in dieser Position immer seefester), und Jens Holscher springt bei Olli für den grippal infizierten und derb darniederliegenden Chris ein. (Vielleicht war's auch anders, aber ich habe bei der Tauscherei irgendwie den Überblick verloren.). Denis dagegen behält seinen Vorschoter, den er hier sozusagen „schanghait" hat, und hat damit offensichtlich ein Schnäppchen gemacht, denn der „Local Hero" Matthias - ansonsten Lasersegler und ohne jede Trapezerfahrung, erweist sich als absolutes 14-Talent und wird nach diesen spannenden Rennen sicher für eine exzessive Verbreitung unserer rasanten Bootsklasse in den NBL sorgen. Auch der zur Zeit bootlose Jens Rohn, der gerade zum zweiten Mal auf einem Fourteen sitzt und dann gleich in einer Regatta ganz spontan steuert und nur einmal umfällt, ist schon infiziert und wird sich auf jeden Fall keinen völlig untertakelten 470-er mehr kaufen !

Am Abend ist Stimmung angesagt: Bei sanfter Gitarrenmusik von harten Männern wie dem falschen Manni („Ich kann nur so softe Sachen !" - wer hätte das gedacht !) und dem echten Burki, Rotwein, Bier und nachhaltig juckenden Warnemünder Mücken (ich kratze mich noch heute) verbringen wir die Nacht und stimmen uns ein für den Supercup am nächsten Tag.

Am Samstag müssen sich Dirk und Volker, die am Vortag vorneweg fuhren, mit gebrochenem Schwert reinschleppen lassen. Pech auch für Olli und Jens, denen das Vorstag gerissen ist. Als der Wind nachgelassen hat und



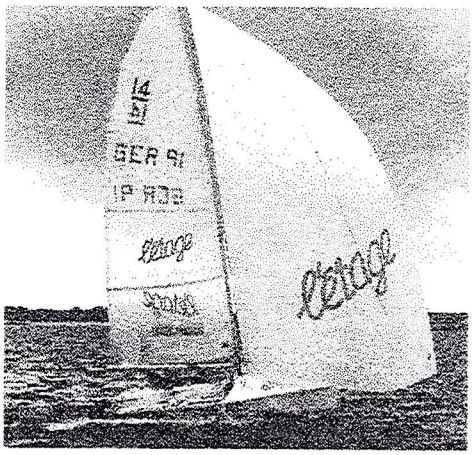
die anderen gerade wunderschön unter Spi um den Leuchtturm biegen, fahren wir raus, um wenigstens endlich auch mal zu segeln, begleitet von der charmanten Ansage eines uns wohlbekannten Herrn, seines Zeichens Präsident der KV und eigentlich grippal infiziert, aber dennoch ungebrochen einsatzfähig - wenn schon nicht als Drahtseilartist, sondern als Sportreporter, aber nicht minder professionell und überzeugend ! Chris hat mal eben dem Supercup-Moderator das Mikro abgeschnackt und lockt den ganzen Tag über Tausende von Zuschauern in den Bannkreis des Leuchtturms, indem er eine absolut fesselnde Reportage liefert: „... hier wird um jeden Zentimeter gekämpft, jetzt geht es um Sekundenbruchteile, meine Damen und Herren !"

Wir fahren ein paarmal - völlig ungestört von anderen Fourteens - um die Tonnen rum, dann kommen die anderen wieder. *(Pausenclowns??: Die Redaktion)* Diesmal schaffen wir's endlich auch mal zu starten, ohne vorher umzufallen, und fahren dabei sogar richtig im Feld mit (beim Baltic-Race waren wir noch happy, einigermaßen den Anschluß zu halten !). Leider bleiben wir bei beiden Läufen dann aber an der Spibergetonne kleben, und die anderen sind über alle Berge. An der Kreuz holen wir erstaunlicherweise wieder etwas auf (Großschotklemme und Heckschotführung haben sich wirklich bewährt), was uns aber nicht daran hindert, Letzte zu werden.

Heute abend gibt's einen Empfang mit Freibier und Räucherfisch sowie schicken T-Shirts extra für uns auf einem Traditionssegler - allen gefällt's prima (Pech für Hannes, daß er ausgerechnet Fisch nicht so gern mag). Manni (der echte) fährt mit Roller Blades in die Toilette und kann sich dort laut Aussage von Beobachtern nicht entscheiden, woran er sich festhalten soll. Denis reißt reihenweise lokale Mädels auf und spritzt mit Schampus herum, zunehmend umlagert von anderen Jungs,

Ergebnisse: (2 Streicher, Wtf 5 bis 10 zählen halb, Wtf 11 1,5)

1.	DEN	9	Flemming Clausen, Soeren Clausen	SYC	1	2	1	DNS	3	4	2	2	2	7	2	13,00
2.	DEN	11	Thomas Ebler, Klaus Pedersen	SNV	6	7	6	2	1	1	1	1	1	4	4	17,90
3.	GER	3	Ralf Meier, Rolf Beyer	TSVS	2	3	3	4	6	9	4	3	8	1	1	20,01
4.	GER	5	Werner Gieser, Martin Blum	WHW	4	4	5	5	4	2	8	5	4	2	5	25,50
5.	GER	11	Jan Christiansen, Robert Asbeck	FSC	3	5	4	6	7	3	6	6	9	5	7	30,00
6.	DEN	14	Niels J. Flohr, Niels Lykke Refsgaard	HSK	DNF	8	7	1	2	5	7	4	3	8	6	30,25
7.	GER	88	Peter Roocks, Burkhart Zander	SVW	RET	9	2	3	5	6	10	7	5	3	8	31,00
8.	GER	51	Oliver Voss, Jens Holscher	KYC	5	6	DNF	DNS	11	7	3	9	11	11	3	41,50
9.	DEN	2	Jesper Holst, Marianne Bengtson	AS	DNS	DNS	9	7	DNF	DNS	5	8	7	6	DNF	62,50
10	FRA	1	Denis Authier, Mathias Rieck	CVS	7	10	11	8	8	DNF	13	13	14	DNF	11	62,50
11	GER	96	Joern Schulze, Hannes Voigt	NRV												
12	GER	110	Bjoern Frasch, Oliver Peter	SVW												
13	GER	17	Dieter Leptien, Armin Helwig	KYC												
14	GER	12	Dirk Rother, Volker Hirichsen	KYC												
15	GER	8	Peter Humpel, Chris Holscher	SMYVB												
16	GBR	1193	Roger Woolam, Jens Rohn	BDYC												
17	GER	33	Elfi Littman, Birgit Basler	WSCW												



die auch von der Situation profitieren möchten (von Schampus und Mädels). *(In der nächsten Ausgabe erscheinen die Ergebnisse von Denis´ privater Wettfahrten: Red.)*

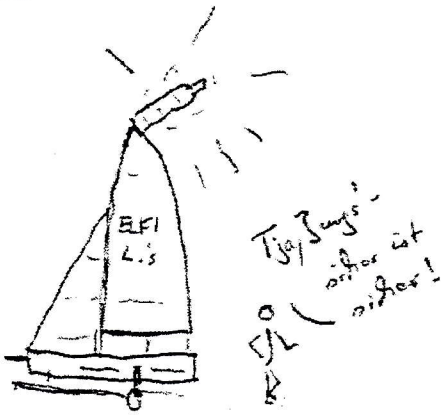
Von der Langstrecke am letzten Tag bei Superwind und Supersonnenschein kommen alle mit verklärtem Blick zurück wie Kinder von der Bescherung am Heiligabend - ein wunderschöner Abschluß einer tollen Veranstaltung, die sicher nicht die Letzte dieser Art an diesem Ort sein wird. Bei der Siegerehrung ringsherum glückliche Gesichter in Anbetracht dieses rundum gelungenen „Versuchsballons" - eine absolut souveräne Regattaleitung (Klaus Krogmann vom NRV), das schönste Startschiff aller Bootsklassen („Flying Cloud") mit seinem netten Skipper, der mit uns gebibbert hat, ob „die Mädels es vor dem Start noch schaffen, das Boot wiederaufzurichten", sehr nette, entgegenkommende und jetzt offensichtlich auch voll 14-infizierte Organisatoren, großzügige Sponsoren, Geschenke für alle Teilnehmer (Mützen, *(Handtücher, CDs: Red.)* Schnapsbecher und andere nützliche Dinge, Urkunden und für uns als einzige Damencrew sogar noch Sträußchen und Küßchen), dazu der nette Abend auf dem Traditionssegler, ein hervorragend sozusagen exklusiv aus erster Hand moderierter Supercup - eine äußerst gelungene Veranstaltung in nettem



Ambiente (im Gegensatz zur tourimäßigen Kieler Woche ging es hier wirklich in erster Linie ums Segeln) mit einem herrlichen, aber auch anspruchsvollen Segelrevier. Wer hier Meister der 14-German Open wird, kann ziemlich gut segeln !

Dieser Erfolg ist denn auch den immer ganz vorn zu findenden Clausen-Brüdern voll zu gönnen, die sich nach 15 gemeinsamen Jahren auf Trapezjollen inzwischen vermutlich wortlos verständigen (was bei Flemings Gesprächigkeit auch irgendwie angesagt ist, - aber vielleicht sagt er auch deshalb so wenig, weil er aufgrund der jahrelangen wortlosen Verständigung an Bord etwas mundfaul geworden ist), gefolgt von Thomas und Claus - Dänenpower im Doppelpack sozusagen. Den "Bugspriet" bekommen Fleming und Sören allerdings erst, nachdem die Wikinger uns versprochen haben, nächstes Jahr eine „Danish Open"-Meisterschaft auszurichten, bei der auch Deutsche was gewinnen können. Erste richtig echte deutsche

Sieger sind Rallerroller bzw. Meierbeyer, die sich schon rein brillenmäßig einander angenähert haben und wohl auch sonst ein Herz und eine Seele sind.
In Warnemünde wird übrigens ein neuer Yachthafen geplant, dessen lange Mole eine Riesentribüne für mehrere Hundert Zuschauer aufnehmen kann, die dann alle beim Supercup zuschauen können - die Veranstalter zählen darauf, daß wir uns beim Bürgermeister dafür stark machen !
Also unbedingt vormerken: Die nächsten „14 German Open" anläßlich der 60. Warnemünder Woche finden vom 5.-11.7. 1997 statt !
Effi



German Open '96 at Warnemunde Week july 11th - 14th

Listen 14s worldwide: We had another marvelous regatta in the very north of germany! The spot is located at the baltic sea in the former German Demokratic Republic (GDR) which is probably better known as former „East Germany". Years ago the club was the olympic-training-center of east germany- and believe me, it's plain to see why! Warnemunde is undoubtedly the best place for sailing in Germany! A straight and flat shoreline and deep water close to the beach. On-shore winds all the time with huge waves define the lokal standart conditions. Sure we knew how to make use of these goodies!
First of all we had a new innovative mixture of different sorts ofrace-types: The schedule was the following: Thursday, July 11th: 2 Standart Races (up and down, triangle, up and down, up and finish) Friday, July 12th: 2 Standart Races (up and down, triangle, up and down, up and finish) Saturday, July 13th: 8 SuperCup Races (each of approximately 20 min. on M-course, two laps) Sunday, July 14th: 1 Long Distance Race in order not to overrate the SuperCups in the overall results because of their big number and in order to make the long distance race even more exciting we valued the different race-types by multiplying the results with different factors: Standart Races - points by low-point-system multiplied with 1.0 SuperCup Races - points by low-point-system multiplied with 0.5 Long Distance - points by low-point-system multiplied with 1.5.
We had close to 30 (!!!) Boats in Germany, Austria, Switzerland, France,Denmark and England who wanted to participate. Unfortunately almost half of them had to write exams at the same time that the regatta would takeplace... Nosedive... However - there were still 18 boats on the list! On the first two days of sailing we had a lot of air in motion (something around 10+ meters/second) which in combination with the abovementioned waves made regatting quite thrilling! The race commitee soon had to recognize that14s are really quick boats because in spite of racing on a far bigger course than all the other classes we could return to the harbour hours earlier than any other sailor who didn't return for physical or financial reasons... Sowe allways had hot showers and free choice of where to place the skiffs on shore in pool position - ha! There was music through loudspeakers all day long with regatta reports in between and every night there was some good party. Thursday we all had freebeer, friday there was an open air disco and on saturday we had an International 14 Party on an old ship right in the center of the harbour with free beer and free food, afterwards there was good live music! Every 14sailor recieved a real nice t-shirt „international 14, German Open 96" Of course the 14s were all the time in the middle of all that and interested sailors and media got testrides and information as they liked!

Sure one of the most exciting highlights of the event was the SuperCup on Saturday which was to be sailed directly in front of the beach and the mole! Since our german class president had a bad flue and couldn't sail, he pushed himself up with some pills and presented these SuperCup races to an audianceof more than 400 people who were listening with big ears to his enthusiastic comments sounding through big loudspeakers all over the place and watching with big eyes what happened on the water only some few 30 to 150 meters infront of them! Fortunately we had a little less wind that day... (At the pricegiving the sponsor of the whole event, the club-president and the event-organizers were so faszinated of this spectacle that they invited the14 class to repeat the regatta in the future with big stands for all the spectators!!!) The race-schedule was planned quite well. The competitors all liked it a lot!

After two days of usual racing and getting used to the place and it's sailing conditions everybody was fit and hot on the SuperCup races! After these when the sailors got a little worn out by all that tough sailing inheavy conditions the final Long-Distance race gave them a real nice showdown to enjoy some easy sailing on the last day. The fact that start and finishline were located directly in front of the harbour ensured on one hand loads of interested spectators which was quite important for sponsors,organization and the city - on the other hand there was definetly NO distance to sail to reach the course. So the competitors needed to leave the harbour only some few minutes before the 10 min. signal! Finally after 4 days of excellent racing and lots of fun on and off the wire the pricegiving ceremony looked rather like a celebration of the good time we all had...We invite every interested 14 to join next year's Warnemunde Week dating july 9th to 13th! Be sure to enjoy some great days of racing and party withus there!

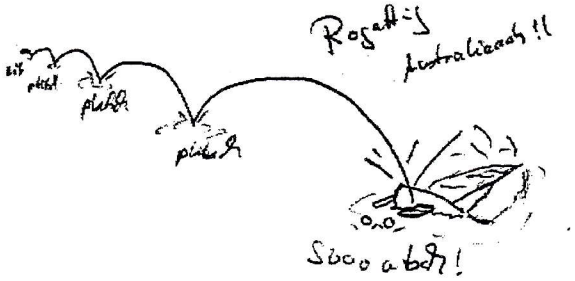
Chris Holscher, President
c.holscher@kiel.netsurf.de

International 14 Riva Cup 1996

Fraglia della Vela * Riva del Garda

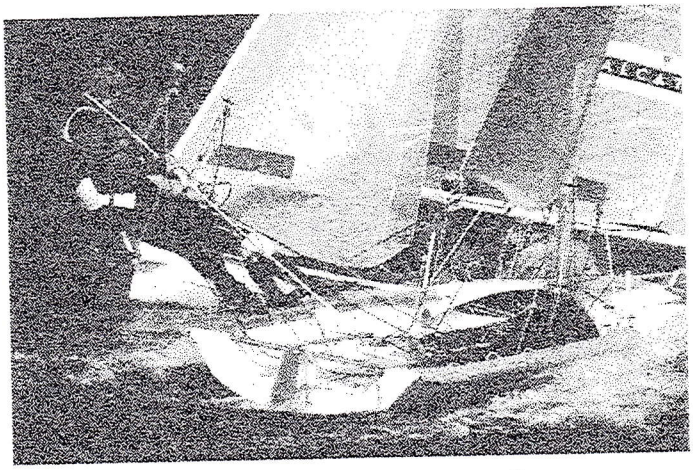
16-19 Maggio 1996

1. GBR	1365	Hartley James	Tillet Ian	Itchenor SC	1	DNC	3	3	1	1
2. SUI	8	Gasser Andreas	Kaenzig Philipp	ZYC	5	4	2	2	2	4
3. GBR	1339	Bagwell Peter	Westlake Nigel	BSC	3	1	12	5	5	9
4. GBR	1312	Sibthorp Jeremy	McKenna John	ISC	6	7	6	7	6	2
5. GBR	1279	Reeve Ed	Walker Doug	Itchenor S.C.	12	5	8	8	3	5
6. GBR	1355	Bridge Roddy	Goodchild Adam	ISC	2	2	1	1	DNC	DNC
7. WA	67	Gieser Werner	Heim Stephan	WHW	8	6	7	6	7	DNC
8. GBR	1352	Nelson Tristan	Evans Karen	MNSC	7	3	5	4	DNC	DNC
9. GBR	1342	McDanell Philip	Bearidge Mathew	ISC	DNF	DNF	4	9	4	3
10.GBR	1347	Penman Andrew	Robinson Graham	Itchenor S.C.	DNC	DNC	9	10	8	6
11.DEN	1	Held F. Jacob	Morgensen M. J.	SNV	4	DNF	14	DNF	13	10
12. K	1337	Shumsmith Thomas		ISC	9	DNC	11	DNC	9	12
13.SUI	2	Schiess Bobbi	Frei Roland	SCC	10	DNF	DNC	11	11	14
14.GER	1305	Ritsche Stefan	Welsch Kurt	MWSC/YCRa	DNC	DNC	DNC	12	10	7
15.GBR	1258	Waters Mark	Leslie Andrew	BSC	11	DNC	10	DNC	DNC	DNC
16.GBR	1260	Smith Colin	Tunney Peter	LCSC	DNC	DNC	DNC	DNF	15	8
17.K	1329	Hitsch Robert	Mueller Joschua	OSV	DNC	DNF	DNC	DNC	14	11
18.K	1286	Biller Denise	Albrecht Edi	YCRa	DNF	DNC	DNC	DNC	12	15
19.GER	77	Teichmann Ralf	Disck Jean Paul	WSK	DNC	DNC	DNC	DNC	16	13
20.GER	92	Hagenmeyer Christoph	Friedrich Max	DSC	DNC	DNC	13	DNC	DNC	DNC
21.GER	138	Mueller Gerd	Weirich Michael	WHW	DNC					
21.USA	70	Abbatiello Grogor	Manuscalco Marco		DNC					
21.GBR	1341	Ravenhill Paul	Gosford Caroline	OSC	DNC					
21.SUI	5	Billing Caroline	Fischer Claude	SCC	DNC					
21.K	1231	Wieland Marcus	Kraemer Armin	WVF	DNC					
21.GBR	1227	Lewin Alex	Hawes Michael	KCSC	DNC					



Ein anderer Blickwinkel auf die Situation auf der letzten Seite...

„Lieber Gott schenk´ uns Sonne, Wind und Sieg....“ und ´ne Menge Freibier...



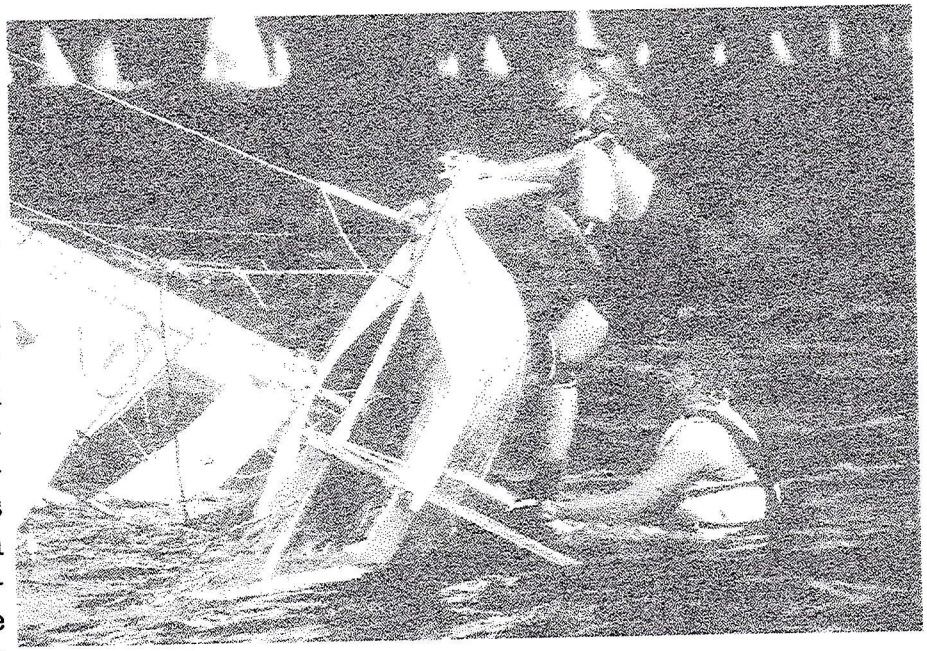
Mit Gottessegen aus dem Mund von unserem Bierfreund, Sponsor und Schirmherren Pater Anselm vom Kloster Andechs wurde der **1. Alcatel Grand Prix** eröffnet.

Alles fing schon am Freitag, 14.Juni an. In fröhlicher Stimmung kamen alle der Reihe nach bis spät (oder früh) in der Nacht. Peter Rooks und Ollo Peter machten mir die große Freude anwesend zu sein. Ich war so begeistert, daß ich als Mufti sofort die Jungs von sämtlichen Alkohol-Kosten für die Dauer der Veranstaltung befreite, was Peter eindeutig zu schätzen wusste... Lob für die Beiden, die weder Hochzeit, Diplom oder sonstige Zahnarzttermine hatten. Aus dem Ausland darf man natürlich nicht unsere italienischen, schweizerischen und österreichischen Freunde vergessen. Alle hatten auch gewaltige Strecken zu fahren, umso größer war meine Freude. Die Italiener kamen sehr zu meiner Überraschung mit einem Ovi, Enzo Marolli kam aber auch alleine... Zumindest konnte er die hervorragende Leistung seines Bootes in den Händen von Martin Blum oder „Ström“ Hagenmeier bewundern. Unsere Freunde aus Wien waren wie immer großartig. Die Leistung war erstaunlich wenn man bedenkt, daß beide erst vor einem Jahr angefangen haben. Einziges Manko: Wenn es um Fußball geht verlieren beide sämtliche Geduld... sehr zur Freude aller Mithörer! "Rapid" sag ich nur....

Die Schweiz hat mit einer starken Fraktion beeindrucken können. Ruedi und Philippe waren leider nicht anwesend, der neue Ovi war leider noch nicht geliefert.

Diese 2 Regatta-Tage hatte ich schon seit Monaten geplant (kein Scherz) und ich muß mich an dieser Stelle bei den zahlreichen Helfern bedanken, die mein nerven-treibenden Enthusiasmus nicht nur ausgehalten haben, sondern auch noch gefördet haben. Wir haben am Ende 25 Helfer gezählt und alle fanden den 14-Footer große Klasse. Alle Schauspieler waren nun da, es konnte los gehen.

Nach stundenlangen Diskussionen (in der Wochen vor der Regatta) haben wir beschlossen, einen Up and Down Kurs zu segeln. Unser Wettfahrtleiter, der „Mackl“, war nämlich nach 25 Jahre Olympischer Dreieck für die Tornado Regatta „Ranga Niketi“ schwer geschädigt... Aber er ist ein

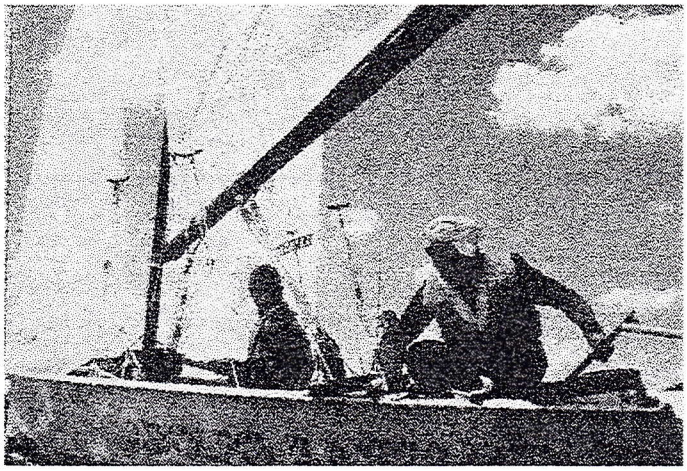


Jugend trainiert für Olympia

toller Typ und er lenkte ein. Doch M-Kurs nur über seine (Wasser-) Leiche. So wurde Up and down entschieden. Es ist tatsächtlich das Beste für unsere (leider) Schwachwindreviere, wo die Wind Richtung leider etwas kapriziös ist. Ich glaube, daß jeder mit der Wettfahrtleitung sehr zufrieden war (*und ob: die Red.*). Kein Protest, gut so. Mir haben die Jollenkreuzer und Strale leid getan, aber was soll´s, auf Einzel- Schicksale kann keine Rücksicht genommen werden. Die Teilnahme-Entwicklung der 3 Klassen in den letzten 2 Jahren führte dazu, daß nächstes Jahr nur die 14´s am Start stehen werden. 12 Boote 1995, 23x 1996, 1997?
Die Presse hat diese boomende Klasse als sehr attraktiv erkannt. Die drei anwesende Fernseh-Sender waren begeistert und haben schöne Bilder geliefert. Deren Participation nächstes Jahr ist gesichert. Basierend auf deren Bildern werden wir eine VHS Kassette rausbringen, die jeder für seine Sponsor-Suche benutzen kann. Zu dem Thema Öffentlichkeitsarbeit glaube ich, die richtigen Mittel angewandt zuhaben. Ein steht fest, die Mischung Prominenz + Sport zieht an. Nächstes Jahr wird´s noch heftiger, ich schwör´s... und noch professioneller. Ich weiß, daß es viele Freaks nervt, aber anders werden wir nie die von allen gewünschten Sponsoren bekommen. An dieser Stelle möchte ich ganz heftig polemisieren: ich lass mich nicht von sämtlichen Seglern, die nicht einmal da waren, kritisieren, wie und an wen ich meine Preise verteile, man möge es bitte dort nachmachen, ich lass mich gerne überraschen (*!!!!!!! die Red.*) . Wenn ich denke, daß fast 75% von meinen teuren Poster nördlich des Weißwurst-Äquators hin gingen, und sich nur EINER dafür bedankt hat, bin ich immer mehr der Überzeugung, daß wir uns doch auf einen internationalen Alp Cup konzentrieren sollten... Soviel zum Thema Deutsch-Deutsche (Französische) Freundschaft.
Also einen riesen Dank an alle die da waren und besonders unser Lübecker Peter und ich hoffe, daß wir nächstes Jahr die 30 Boote Grenze überschreiten werden, mit noch mehr Social Life und geilen Sponsoren. Ich schwör´s auch, es wird nächstes Jahr Unterwäsche für die Männer geben....

Denis

(Denis kann sich ja wohl kaum selber loben: HIERMIT VIELEN DANK!!!!
Was Denis mit den Sponsoren meint, sollten wir alle Ernst nehmen; er hat uns die Möglichkeit gegeben, unsere Klasse wahrscheinlich sogar über Wert in der Öffentlichkeit zu Verkaufen. Nutzen müssen wir es selber, wenn dann jetzt; bessere Chancen, Material für Verbreitung und Sponsoren zu bekommen, wird es schwer geben... Martin)



Boebbi mit "Contessa" aus der Perspektive des Fotografen im Taucheranzug.

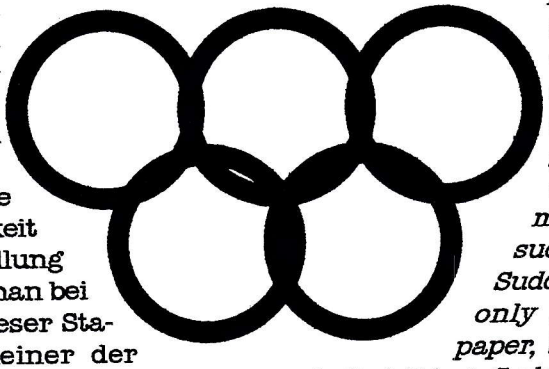
Ergebnisse:

1	GER	88	Rooks Peter, Peter Oliver	2	1	2	3	2	2	3	1	9.50
2	GER	1305	Ritsche Stefan, Martin	4	3	7	1	1	7	4	4	16.50
3	WA	67	Gieser Werner, Heim Stefan	8	7	4	9	4	1	1	3	19.50
4	GER	13	Blum Martin, Thuemmler Pet	1	PMS	1	2	8	4	5	10	20.50
5	GBR	1286	Biller Denise, Albrecht ED	7	6	6	4	3	6	6	5	30.00
6	GER	92	Hagenmeyer Christoph, Frie	3	PMS	5	6	7	5	9	6	32.00
7	AUT	1	Hitsch Robert, Fritsch Cle	5	8	13	7	5	8	7	8	40.00
8	GER	8	Wilferth Klaus, Humpel Pet	TTYC								
9	GER	123	Poehlmann Steffen, Kessler	MYC								
10	ITA	2	Soldano Paolo, Weizman Dan									
11	SUI	5	Billing Caro, Mueller Josc									
12	FRA	1	Authier Denis, Renner Frie	SGU								
13	SUI	8	Wieland Marcus, Kraemmer	WVF								
14	GER	22	Buck Bernd, Steger Karin	SCW								
15	SUI	2	Schiess Boebi, Angela									
16	GER	138	Mueller Gerd, Weirich Mich	WHW								
17	GER	120	Jordan Helmut, Ploessner M	YCSS								
18	K	1325	Wolf Christian									
19	GER	77	Dicks Jean-Paul, Stenger A	YCG								
20	N	232	Paffrath Juergen, Eder Tho	SGW								
21	GER	145	Fries Christian, Dreier Su	YCSL								
22	G	13	Weiss Alex, Angsbach Peter									
23	GER	11	Ude Gerorg, Kuriat Christi	YCU								

Olympia "en vogue"

Seit die IYRU damals beschlossen hat, ein "High Performance Dinghy" ins olympische Programm aufzunehmen, brennt auf dem Herstellermarkt die Luft. Der World Council der Int. 14 World Association hatte bereits beim Meeting in Vallensbaek während der letzten WM entschieden, auch für den Int. 14 eine Olympia-Bewerbung abzugeben, einfach um nicht gänzlich aus der Mediendiskussion zu verschwinden.

Man wollte sich aber nicht weiter um das Thema bemühen, um nicht versehentlich am Ende doch augewählt zu werden.Nun hat ein jeder Bootsbauer der etwas auf sich hält das, was er unter "High Performance Dinghy" so versteht, auf den Markt geworfen. Was dabei unter den Namen Iso, Boss, Laser 4000/5000, Mach 2, Jet, 49er, usw. herausgekommen ist, prügelt sich seit dem um den Zuschlag, im Olympiageschäft kräftig mitverdienen zu dürfen... Geld regiert die Welt und die des Sports schon lange.



Zunächst lautete das wichtigste Kriterium für die Olympiafähigkeit eines solchen Kandidaten: Erfüllung des internationalen Status. Als man bei der IYRU jedoch merkte, daß dieser Status außer vom Int.14 von keiner der Nachahmerklassen erreicht werden konnte, stellte man kurzerhand neue Regeln auf. Es reichte folglich, den Status "recognized class" zu erfüllen, was prinzipiell das gleiche wie "international class" ist. Zur Erfüllung sind aber weniger registrierte Boote in weniger Ländern auf weniger Kontinenten notwendig. Aber - auch diesen aufgeweichten Status konnte keine Clone-Klasse erreichen. Das hatte schließlich eine weitere Änderung zur Folge, womit nur noch gefordert wird, daß die zukünftige Olympiaklasse mit Wahrscheinlichkeit internationalen Status innerhalb einer absehbaren Zeit nach ihrer Olympianominatur erreichen kann... Jeder der mehr als ein nasses Brötchen im Kopf hat, merkt, daß damit jedes Badeboot dieses Bewerbungskriterium erfüllen kann... Ganz schön mau - aber eigentlich ist es auch egal.

Natürlich hat in der Zwischenzeit unter den Int.14s eine deftige Diskussionmit allerlei Argumenten und Gegenargumenten zum Thema Olympiabewerbung des Int. 14 die Runde gemacht. Grundsätzlich ist wohl keiner so richtig für Olympia aber es wird wohl befürchtet, der 14 könnte durch eine andere olympische "High-Performance" Klasse Anhänger verlieren. Ich habe meine Gedanken dazu einmal niedergeschrieben. Da dies bereits vor ein paar Wochen für die Diskussion mit 14 Seglern rund um den Globus geschehen ist, ist der Brief auf Englisch. Natürlich nicht in perfektem Oxford-Stil, dafür aber hoffentlich einigermaßen lesbar:

Hi folks!

It's already been some time ago, that there was a little discussion aboutthe Olympic fever to which the sailing-world seems to loose itself at the moment. Well - after all the enthusiasm towords the 14 as an olympic class, I'd like to mention some points which I feel are worth thinking about: First of all I do not see our class to completely consist of people who arekeen on racing in an olympic class. Me personally, I chose the International14 especially because it was (and so far IS) a fun-class to sail. There simply isn't the stress and strange atmosphere like it covers classes like the 470.

Don't get me wrong: Before I came to the Int.14 I've done lots of racing in several classes. I started out in Optimist and found a big passionfor serious racing there. Later, I raced in the Europe Dinghy, 470, 11m OneDesign, IMX and others. I just love it. Nevertheless there is one thing the attends to be lost when „regatting" in an olympic class: the fun to have competition „TOGETHER" with good fellows disappeares. Suddenly some take it all far more serious than others and suddenly the air smells strange. Suddenly there is protesting not only for that damned insurance paper, but just for kicking some guy out. Sad thing. Suddenly prices rise - and if they don't, people will suddenly find out that their sails will last only one orhalf a summer, just like it is necessary to buy 2 sets of sails each year in the 470 if you have the ambition to sail within the first half of the fleet. Fact. There will sure be a lot of movement between the trapeze classes after the decission about the olympic performance dinghy. Taken the situation, that the Int.14 is not chosen, some people might leave the class in order to sail olympic. We can't avoid that and it is ok that way because our class aims tobe attractive to a different group of sailors:

We are a developement-class.We are a fun class. We are a class in which people solve their crashes, which they had on the course, helping each other to repair the boats and afterwards enjoy a pint at the bar. We are a class in which the WorldChampion discusses with some green newcomer and explains and explains andexplains... Until now we are a class in which a good position in a race referes to skillfull boathandling rather than to a brand new set of sails within every few months. I do not want a bigger class, if the growth consists only of people who don't love the boat but only see the olympic "flair". Did the 505s die when the 470 became olympic? No they didn't and today they are known to be a real nice class in which people can enjoy good racing with good competition and have a good time sailing.

Why not let some Laser 5000(kg) be chosen olympic and remain the fun class, growing for only one andsolid reason: faszination of the 14-feeling! After all the new olympic class will soon lose it's attraction simply forthe reason that the 14 will continue it's developement towards the future in sailing, which an olympic class will never be able to. You know: Imitations come and go... Olympic classes come and go.
What happened to the Flying Dutchman after it lost it's olympic status - what will happen to the Finn-Dinghy after it get's kicked out some day? Olympic status means a lot of popularity for a while and after some years a sudden death when other classes are further in their development. Looks like being olympic is strongly „en vogue" now - but remember folks: fashion is so bad that it needs to be created newly every half a year...Olympic classes come and go - 14s are forever! Tell me if I'm wrong.
Bye for now!

Kann es nicht auch passieren, daß wenn eine Klasse wie der Jet oder der 49er olympisch wird, plötzlich irre viele Segler auf den Int.14 umsteigen, um ineiner interessanten Klasse Spaß zu haben, weil sie merken, daß es die Olympiaklasse einfach vom Spaßfaktor her nicht bringt, sie aber von Doppeltrapez-Rüsselbooten nicht mehr wegwollen? Oups - was machen wir denn dann?! Vom 4. bis 8. September sind die Evaluations am Gardasee und am 8. November gibt die IYRU ihre Entscheidung bekannt... Auch die nächste Saison verspricht also einiges an interessanter Entwicklung und bestimmt wieder viele neu hinzukommende Gesichter auf den Regattabahnen! Mit einem 14-Grinsen von Ohr zu Ohr und ohne Olympia-Stress.

Chris Holscher

Die 14-Welt in Zahlen:

Italiener, die auf Regatten gesehen wurden:	0
Laser5000, die sich zur Kieler Woche meldeten:	3
Laser5000, die an der Kieler Woche teilnahmen:	0
cm, um die ein Australien 14 kein 14-Footer ist:	2,5
Faktor, um den Süddeutsche Genaker zu groß sind:	3
14-Segler, die vor dem Segeln Drogen nehmen:	~~2~~ ~~3~~ 4 5...
14er, die nach dem Segeln Drogen nehmen:	~~45~~ ~~48~~ 57...
Frische 14-Kinder (auch die im Werden):	4
Segelsätze, die Markus Wieland günstig erstehen will:	1
Segelsätze, die angeboten werden:	5

Zeller Pfingstcup

am 25.-27.Mai 1996 in Radolfzell

14 Footer (B14 & Int.14)

1 651	Rod Simpson	WSCW	1	3	1	3
2 GER 138	Heim Stefan	HSK	3	1	2	2
3 GER 1305	Ritsche Stefan	YCRa	2	4	4	1
4 GER 5	Gieser Werner	WHW	6	2	5	4
5 643	Dietrich Andreas		D	7	3	5
6 K 1286	Biller Denise	YCRa	4	5	7	6
7 SUI 8	Authier Denis	SGU	5	6	6	8
8 GER 633	Kämpfert Knut	YCRa	D	D	8	7
9 G 137	Bükow Jürgen	STSG	D	D	D	D

Grandfathering Australischer 14s in Deutschland:

14 INTERNATIONAL FOURTEEN FOOT DINGHY

2. Vorsitzender der Klassenvereinigung und Europasekretär:
Ralf Meier, Lüdemannstr.44, 24114 Kiel ,
Tel. & Fax: 0431/676719
Kiel, 8. Juli 1996

To: World Association: Jeremy Pudney, Tom Trevelyan

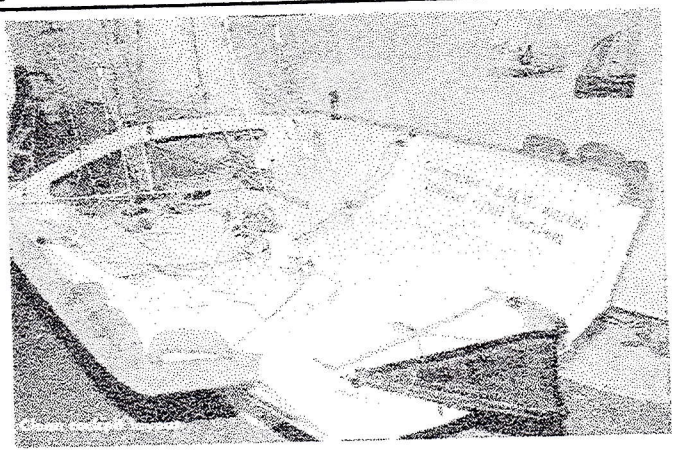
German National Trial for Australian Hulls (Rule 15.3)
The german Fourteen association will start a trial to integrate the numerous imported A14s. The trial will start on the 10.7. 1996, it will go for 12 month unless the australian fourteeners amalgate before and the A14 built before June 1996 are grandfathered. The details are: every australian or new zealand fourteen foot dinghy, which was built before 1. June 1996 may compete the national races, if it is converted to the current International Fourteen rules.
Exceptions are:
** overall length (rule 1 (a))*
** width of hull at waterline (rule 3 (a))*
** sheerline (rule 4)*
** boom diameter (rule 16).*
The reason for this trial is, that the A14 do not pass the I14s rules in the above points. Concerning thetimetable of amalgation those boats will be grandfathered from 1997 on. Our intention is to close the gap between the current rules and the 1997 rules. We have got some experience from racing, there are no typical speed differences between an A14 and an I14. We ask the World Association to make use of rule 16.1 of the constitution for the 1997 Europeans for the above items and to ask the World Association Council to vote above this point.

Best wishes for the German International Fourteen Association:

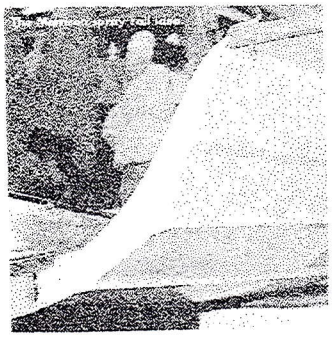
Chris Holscher Ralf Meier Dorothee Holste

NEU

Der Phil Morrison



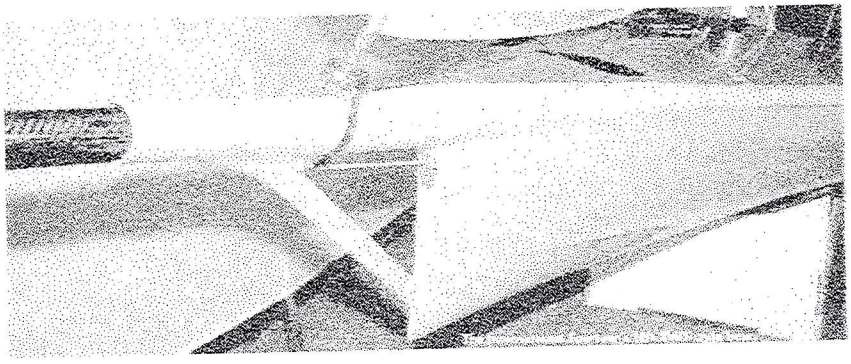
The best boat I saw at the show was the new Phil Morrison designed Mk 7E International Fourteen built by Richard Woof. Designed to make full use of the new class rules, she oozed Morrison quality and, in my opinion, this class has put its feet on the right tracks for a prosperous future.
Morrison has designed the boat to be exceptionally fast in light and moderate weather as well as controllable in strong wind/waves.



One of the most interesting features of the hull is the chine 'spray rail' idea that has been borrowed from powerboats. This should effectively reduce the wetted hull area by a claimed 50 per cent and improve high speed directional stability.
Another natty Morrison idea is the hinged carbonfibre gantry which enables the sailor to launch the boat with a deep fixed rudder hinged forward on the gantry and once you're in deep water you can push the gantry down and lock it in place.
To keep the cost of building this new boat down (approximately £10,000 on the water) she is constructed mainly of glassfibre with Kevlar and carbonfibre reinforcements. Her rig has been carefully developed by Proctor Masts and Hyde Sails, all the fittings are from Holts. Her glass topped Proctor mast (designed originally for the Nautivela Jet) has been developed to take the sting out of the new taller rig.
Clearly the International Fourteen class has put a great deal of time and effort into developing its class and has come up with a superb product. However, the radical rule changes, will without doubt, affect all existing International Fourteens. Already the class has a Classic section (pretwin trapezes and asymmetric spinnakers) so I wonder how long will it be before there is another 'grandfather'wing? Dick Johnson, class publicity officer, has every confidence that many of the present Fourteens will be modified 'People are modifying boats like mad,' says Johnson, 'and the cost? well, the extensions to the beamis about £500, the additional prodder on the bow section is about £50, and then, of course, you need a new mast and new or modified sails.' The modifications are all very well but I wonder how fast the modified boats will be against the new racy machines?
So far there are two builders Rowsell and Morrison and Dave Ovington. At the time of writing, 'Ovi' has 13 boats on order.

For International Fourteen information contact the classassociation secretary, Karen Evans on (0181) 898 0599. SP

(Anmerkung der Redaktion: Dieser Artikel ist 3 Monate alt. Nach Testfahrten überdenkt Phil sein Motorbootkanten-Konzept und baut neu...)



Supercup Ammersee 1996

20./21.April - Bei schönstem Wetter und bei 2-3 Bft. führte der Dießener Segelclub unseren Supercup perfekt zu Wasser und zu Lande organisiert durch.

Ergebnisse:

Mannschaft	1	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	
1 Werner Gieser/Stefan Heim	1	1	1	1	1	(4)	1	1	1	A14 aus Perth
2 Christoph Hagenmeyer/Max	2	2	(3)	3	2	1	3	3	2	Enzo Marolli 14, komplett auf neuen Regeln
3 Robert Hitsch/Clemens	3	3	2	2	4	2	4	4	(5)	Howlett 1b
4 Martin Blum/Petra Thümmler	dnc	dnc	dnc	dnc	3	3	2	2	3	neuer Enzo Marolli
5 Christian Wolf	4	4	4	4	5	5	6	5	(7)	Howlett 1b
6 Markus Wieland	5	5	(6)	6	6	6	5	6	4	Morrison
7 Gerd Mueller	dnf	6	5	5	dnc	dnc	dnc	dnc	6	Howlett 1b

Liebe verehrte Frau Witta Pohl !

Daß Sie in ihrem letzten Doppelsteher so resolut Ihr Mißfallen kundgetan und uns zur Sau gemacht haben, ist uns sehr nahegegangen, obwohl wir verstehen können, daß Ihnen die Hutschnur geplatzt ist. Wir können ja echt verstehen, daß Sie keinen Bock mehr haben, hinter unseren Ergüssen herzulaufen. Aber was machen Sie denn jetzt eigentlich so den ganzen langen Tag ohne diese schöne, ausfüllende Aufgabe ? Bestimmt fehlt Ihnen das doch ein bißchen ! Um Sie wieder in Laune zu bringen und zu verhindern, daß Sie so ganz versauern, hätten wir einen kleinen Vorschlag zu machen:

Was halten Sie denn von einer Leserbriefecke für die Fourteeners ? Leserbriefe sind kurz, kommen zahlreich (weil man nicht so viel schreiben muß), passen auf eine Fax-Seite oder in die I-Meeil, bringen durch öffentlich ausgetragene Kontroversen Pep in die Medienlandschaft und können zur Not auch mal getürkt werden, falls keiner schreibt.

Und Sie bräuchten nur noch die vielen schönen Briefe zu lesen und die bösen zu zensieren und anschließend alle in den Doppelsteher zu setzen - wäre das nicht ganz toll ?

Über ein persönlich von Ihnen unterschriebenes Autogramm täten wir uns sehr freuen !

Ihre sehr ergebenen Fans

E.L. und B.B.

(Und schon haben Sie wieder eine halbe Seite zusammen !)

Ein Einsteiger-Bericht

Nachdem ich im letzten Herbst am Wittensee das erste Mal vom 14 gekostet hatte, stand für mich fest: „Das ist es!“

Im Winter konnte ich dann die ex „Brunhilde“ käuflich erwerben. Leider wurde unser Aktionsbetrieb mit unserem neuen Spielzeug lange von Petrus auf Eis gelegt, umso heißer waren Hannes und ich dann aber, als es losging.

Zum Glück leitete uns Björn bei den ersten Gehversuchen Beistand. Und den konnten wir auch gut gebrauchen. Obwohl ich eigentlich im Trapezen sicher bin, waren meine Beine auf dem ersten Spigang so weich, daß ich kaum stehen konnte.

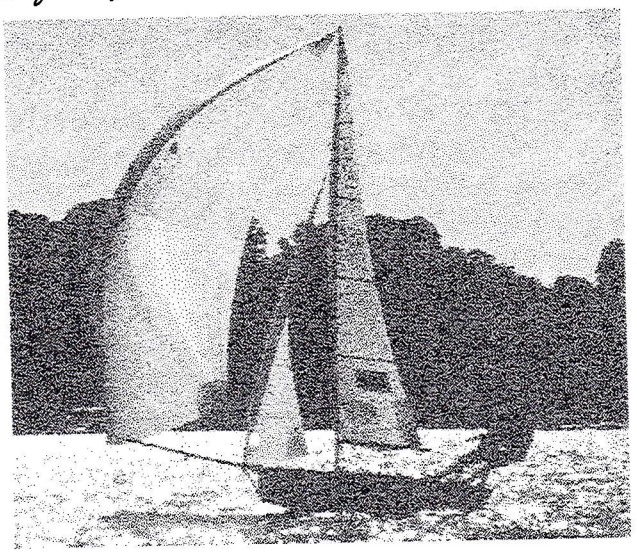
Hannes sah sich schon täglich beim Gewichtereißen, nachdem der Spi einfach nicht in der Trompete verschwinden wollte. Außerdem probten wir an diesem Wochenende auch alle nur erdenklichen Abgänge ins doch noch sehr kalte Wasser.

Als erste Kollektiv-Badeveranstaltung stand dann bei uns der Wittensee-Fight auf dem Programm. Unglücklicherweise war an diesem Wochenende in Schleswig-Holstein ziemlich viel Druck in der Luft. So ergab sich dann auch, daß für uns nach einer größeren Zahl von Kenterungen das Rennen an der Luv-Tonne jedesmal durch einen Überschlag unterbrochen wurde, den ich vorher nur aus dem Zirkus kannte. Trotzdem haben wir an diesem Wochenende eine ganze Menge Spaß gehabt und viel Gefühl für das Boot bekommen.

Für das Wochenende danach hatte ich mich bemüht, noch ein Training für Einsteiger und alle die auf die Beine zu stellen, die ihre Manöver noch verbessern wollten.

Doch das fiel dann ja mangels Beteiligung aus.
Als Ausgleich wurde unser zweites Regatta-Wochenende in Aalborg dann ein Riesenspaß. Obwohl wir mit Speed und Manövern Probleme hatten, waren wir auf dem Parcours fast immer da, wo auch noch andere Spielkamaraden waren; sprich, es lief besser, als ich dachte. Außerdem schien in Aalborg die Sonne, und die Party erinnerte auch an sonnigere Plätze.
Viel Spaß zu Wasser und Land hatten wir auch zur Kieler Woche. Auch wenn der Wind nicht gerade traumhaft war, war es trotzdem eine Superveranstaltung. Sie hat mir noch einmal gezeigt, daß die Entscheidung, in den 14 zu steigen, richtig war. Es hat mir auch riesigen Spaß gemacht, mit meiner Freundin einfach nur einen Sonntags-Törn zu machen.
Abschließend läßt sich sagen: Von den negativen Sachen, die ich im Vorfeld über den 14 gehört habe, hat sich nichts bestätigt.

Wir sehen uns!
Euer Jörn GER-96



Hier ist eigentlich die Meckerecke -
hat sich nur keiner schriftlich gemeldet! Mündlich können sie´s - aber schreiben, das ist glaub ich zu schwer für jene....
(Diese Ecke wird unzensiert in jeder Ausgabe veröffentlicht - andere nennen das Leserbrief o.ä.)

stop +++ stop +++ stop +++ stop

es werden noch statisten für das 14-video gesucht und zwar:

* 2 angegraute seebären mit erkennbar plattdeutschem akzent (in etwa so, wie sich ein bayer den hans albers vorstellt): seemannsbart, knitterfalten, brathähnchenbraun (es wird nur das gesicht gezeigt), prinz-heinrich-mütze, pfeife und erkennbar plattdeutscher, aber auch für unsere südlich des weißwurstäquators lebenden 14-ers verständlicher akzent

* 1 halbstarker rapper-typ mit umgedreht aufgesetzter schiebermütze und kaugummi, alter ca. 16-18 jahre. er sollte in der lage sein, in etwa so breit wie roland „gooooiiiill“ sagen zu können und dabei möglichst drekkig zu grinsen. zur not können wir aber den o-ton von roland drunterlegen.

* 1 rothaariger, sommersprossiger, stupsnasiger junge (alter: zwischen 8 und 12). er muß eigentlich nur eis essen und ziemlich plietsch aussehen.

* 1 - ebenfalls - plietsches kleinkind, ca. 2 jahre, möglichst blond, blauäugig, stubenrein und mit strahlendem babylächeln, das in der lage ist, „papa feife“ und „footi eiiii !“ zu sagen. eine gewisse begeisterungsfähigkeit für schnelle segelboote wird vorausgesetzt.

* evtl. noch eine promenadenmischung, die „struppi“ heißt und auch so aussieht und die angewohnheit hat, vor freude meterhoch in die luft zu springen und wie verrückt zu bellen oder jaulen, sobald sie ein boot sieht.

drehort und -termin: baldmöglichst bei kaiserwetter in schilksee. angebote - gerne auch von versierten meteorologen mit guten kontakten zum kaiser - bitte an elfi 040/482 196 (wenn's geht natürlich mit foto des objekts, ansonsten reicht auch eure mündliche beschreibung)

+++ stop +++ stop +++ stop +++

Regatta Ausschreibungen

The Richmond Yacht Club is proud to host The 1997 International 14 World Championships on San Franciso Bay

Sat Aug 16 Measurement
Sun Aug 17 Team racing
Mon Aug 18 Team racing
Tue Aug 19 Team race finals and measurement
Wed Aug 20 Measurement
Thu Aug 21 Practice race and measurement
Fri Aug 22 Championship race 1
Sat Aug 23 Championship race 2
Sun Aug 24 Championship race 3
Mon Aug 25 Championship race 4
Tue Aug 26 Layday
Wed Aug 27 Championship race 5
Thu Aug 28 Championship race 6
Fri Aug 29 Championship race 7 and awards dinner

Urnersee Herbstpreis 1996 am 17./18. August

14 Footer, ISO, Laser5000, Tempest
REGATTAVEREIN BRUNNEN
Bestimmungen: Kat.B gem IWB, IWB der IYRU, Zusätze der USY, Klassenvorschriften, Segelanweisungen des RVB
Startzeiten: 17.August 12.00 Uhr, 18.August 10.00 Uhr
Meldeschluß:17.August 10.30 Uhr
Meldegeld: Jollen Fr. 35,
Segelvorschriften: Ausgabe Samstag, 17. August von 9.00 bis 10.30 Uhr
Preise: Rangpreise fuer die ersten drei Klassierten, Erinnerungspreise für alle Teilnehmer
Meldestelle: Föhnhafen Brunnen
Unterhaltung: Stegparty nach dem Einlaufen
Auskünfte: Peter Triner, Heideweg 5, CH-6440 Brunnen,Tel.P: +41 41 820 19 16

International 14 Class - EUROPEAN CHAMPIONSHIP 1996

LAGO MAGGIORE, ITALY - Notice of Race

1. ORGANIZING: Unione Velica Maccagno Lungolago Girardi, 21020 Maccagno (VA) Tel. +39 332 56 04 72 Fax +39 332 56 04 72
2. VENUE AND DATES OF RACES: Maccagno - Lago Maggiore
1st race Sunday 25-8-96 1.00 p.m.
Last race Friday 30-8-96 start not later than 3.00 p.m.
3. OPENING OF OFFICE: opened on Saturday at 10.00 a.m.
4. RACE RULES: IYRU Racing Rules 93-96; Class Rules except when in contrast with Sailing instructions; this notice of race; Sailing instructions with possible variations; Appendix B.1.1. Race Rules (720 penalty turns); classified as Category B / accordance with appendix A 3
5. ADMITTANCE: Competitors must comply with the enrollment of respective National Association.All boats must have valid measurement forms and weight nor more than
6. ENTRIES: Entry forms and fees must arrive at the Secretary Office no later than Saturday3-8-96 (*Weil die Ausschreibung von Italien so spät verschickt wurde, gilt dieser Termin nicht mehr - einfach formlos faxen!!!: Die Red.*)
Entry fee is 250.000 Italian Lira. possible bank account: 7929/72 Banca Popolare di Luino e Varese sede di Luino
7. MEASUREMENT CONTROLS: controls will be made on 10 boats. The spainnaker used during the Championship must be markes by the OrganizingCommitee before the start of the first race.
8. SAILING INSTRUCTIONS: Secretary office from 10.00 a.m. 24-8-96
9. INSURANCE: A Civil Insurance Cover could be asked to competitors
10. ACCOMODATIONS: booked by participants. A list of hotels and capming places will be sent to each 14 Class Association.

Supercup Chiemsee 1996 - Whirlpool Cup

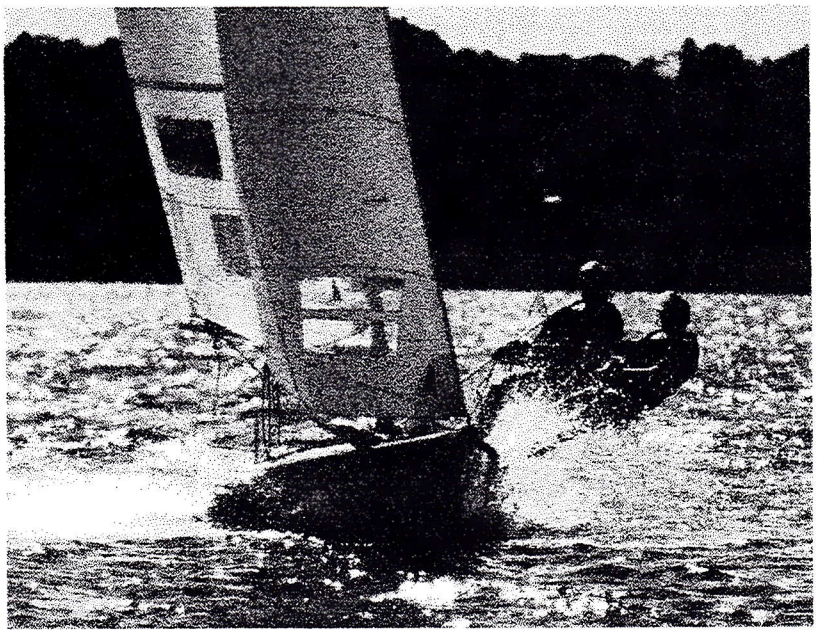
19./20. Oktober, Libera Yachtclub Chiemsee am Yachthotel Chiemsee, Westufer (in Prien)
Meldung: ungezwungen so früh wie möglich an Martin Blum, 08106/7084
Meldegeld: 40.- DM
1. Start: Samstag 12.30 Uhr; letzter Start: Sonntag 13.00 Uhr
Kurse: Supercup, M-Kurse, bei mehr Wind Up- and Down, bei weniger gleich der Gesellschaftliche Teil!
Preise: Freibier am Samstag, Whirlpool + Sauna für alle Teilnehmer
Gemeinsames Abendessen im Hotel für ca. 25.- DM / Person im Yachthotel auch für Bootlose.
Ziel der Veranstaltung: die Saison heiß beenden, nochmal alle "sehen".

Feuerzangenbowle 28./29.9.

Münchner Yacht Club, Starnberger See, (nordwestliches Seeufer, südlich Starnberg-Zentrum)
Startzeiten: 1. Start 28.9. 10.00 Uhr, Kurze Kurse mit Gate
Segelanweisungen: IWB, DSV, Klassenvorschriften, erhältlich 28.9. ab 9.00 Uhr
Sonderbestimmungen: Ersatzstrafe 720 Grad, nur Schwimmwesten mit Feststoff
Vermessung: Vermessungspapiere müssen bereitgehalten werden, Kontrollen können jederzeit durchgeführt werden.
Werbung: Kategorie B
Wertung: 4 Wtf. vorgesehen, Low-Point
Preise: Für Steuerleute und Mannschaften der 6 punkbesten 14s.
Meldestelle: Münchner Yacht Club e.V.
Possenhofener Str. 65-67
82319 Starnberg
Tel/Fax: 08151/12895
Meldegeld: 60,- DM per Verrechnungsscheck oder Konto... (*Kann ich nicht lesen, nachfragen!: Die Red.*) bis Meldeschluß
Meldeschluß: 21.9. Nachmeldung + 50%
Unterkunft: Fremdenverkehrsverband Starnberg 08151/13008 Fax 08151/13289, Wohnmobile nahe am Gelände für 30.- DM, ohne Sanitäre Anlagen; Einweisung erfolgt durch "Bootsmann"
Veranstaltung: 28.9. Traditionelle Feuerzange im Casino (bis zum Abwinken)
Oktoberfest!!! Es besteht die einmalige Chance, durch zahlrreiches Erscheinen die Korsare dort abzulösen!! Weitere Infos: Steffen Pöhlmann 089/2724745

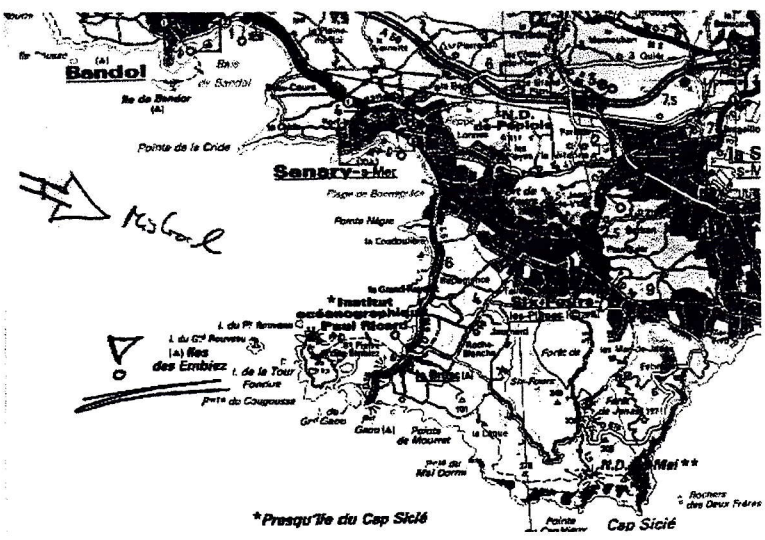
Ostern 1997 - Das ultimative Segelerlebnis auf der Ile des Embiez und der Fitmacher für die Weltmeisterschaft in San Francisco

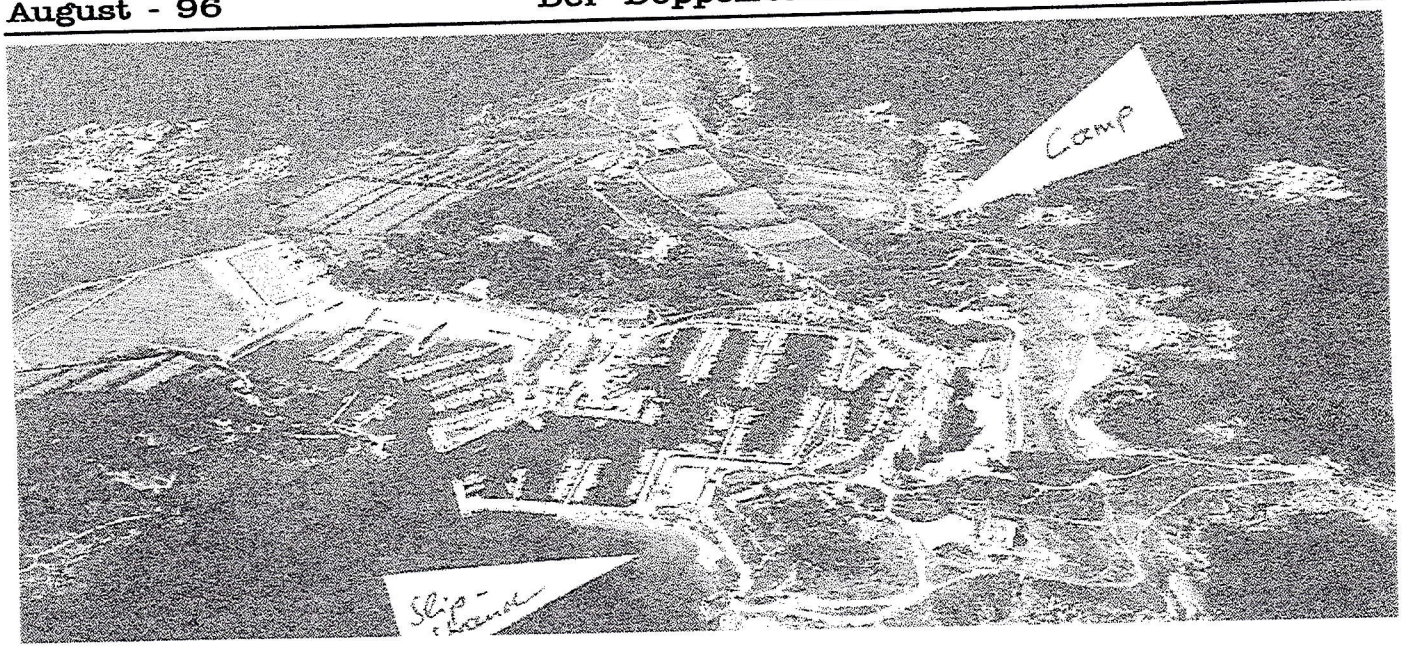
Liebe 14 Freunde !!
Nachdem ich aus verschiedenen Ecken Deutschlands, Kritik über das „Oster-Tranining" Le Lavandou hörte, möchte ich Euch für nächstes Jahr einen neuen „Saisonvorbereitungsplatz" vorstellen.
Der Rheinland-Pfälzische-Landesseglerverband fährt seit Jahren über Ostern auf die Ile des Embiez. Mir liegt dieser Platz seit 1972 am Herzen, und in den vergangenen fünf Jahren waren Ina und ich als Jugendreiseleiter des Jugendferienwerkes Mannheim Verantwortliche vor Ort.
Die Insel liegt ganz in der Nähe (ca. 20 Linienbusminuten) von Toulon, etwa 300 m dem Festland vorgelagert. Die näheren bekannten Orte sind z.B. Sanary, Bandol, La Ciotat, Hyère, La Londe und Ile Porquerolle. Von Le Lavandou aus gesehen, sind es ca. 60 km in westlicher Richtung. Das Eiland ist im Privatbesitz von Paul Ricard, den es dort auch zu trinken gibt. Im gemütlichen Abendspaziergangstempo ist man nach ca. 45 min. wieder dort, von wo aus man losgelaufen ist. Autofahren ist nicht erforderlich. Idealerweise erledigt man den Gang zum Bäcker, Post oder Supermarkt mit dem Fahrrad, oder eben zu Fuß. (Wir hatten noch nie ein Farrad da-



bei. Warum eigentlich nicht?!)
Die Segelmöglichkeit in der Bucht zwischen der Insel, Le Brusc und Sanary sind für die Cote d lAzur einzigartig. So besteht bei Mistral mit einer unbeschreiblich langen und hohen Welle, niemals die Gefahr, ins offene Wasser abgetrieben zu werden. In einer solchen Situation zeigt sich unsere Bucht als ideales Starkwindrevier, daß für alle Leistungsklassen Sicherheitsreserven bietet. (Von Le Lavandou seid Ihr bei Mistral nicht so verwöhnt worden. Dort weht der Wind dann ablandig, und die Welle ist auch nicht so toll.) Zur allgemeinen Sicherheit und für die Trainingsbegleitung kann ein leistungsstarkes Begleitboot vor Ort gemietet werden. Die Kosten hierfür würden auf alle Teilnehmer verteilt.
Unsere Yachten liegen alle zusammen an einem hoteleigenen Sandstrand, an dem auch bei stärkstem Seegang keine Brandung entsteht, was das Ab- und Anlegen zu einem Kinderspiel werden läßt. Allerdings ist dieser Strand ziemlich flach, aber das seid Ihr ja vom Ammersee gewöhnt. Als Alternative zu diesem Stand gibt es noch eine Slipanlage im Yachthafen. (Die haben Ina und ich Ostern ´96 probiert. War o.k.)
Für Ostern 1997 haben die verschiedenen Organisatoren und Initiatoren allerhand Dinge geplant. Möglicherweise können wir auch eine Regatta ausrichten. Nach dem heutigen Stand werden (wie immer) ca. 15 Laser, einige Contender und natürlich, abhänig von Euerem Interesse, etliche 14 Footer dabei sein. (1996 waren mit Anhang und Surfern „Hallo Bodensee“ etwa 50 Personen dabei).
Wie Ihr seht, ist für ein reibungsloses Trainingslager bereits jetzt schon gesorgt, was noch fehlt ist Euer Interesse.

Wie läuft´s?
1. Untergebracht sind wir in einem der Landschaft angepaßten Hotel / Appartementkomplex, direkt im Hafen, ca. 2 Gehminuten von unseren Rennkisten entfernt. Eingerichtet sind diese jeweils mit Wohn-/Schlafzimmer und Kochnische.
2. Euere Buchung und Anmeldung im Hotel Helios wird wie jedes Jahr erledigt. Also keine Sprachprobleme. (Hallo Denis)
3. Die Appartements werden auf Euere Namen gebucht. (Ankommen und Einziehen oder Plug and Play). Bei der Ankunft muß nur noch jeder sein Appartement bezahlten und los geht´s.
4. Vor Ort können wir unser Programm selbst gestalten.
5. Euer Auto/Anhänger steht hinter dem Hotel und wird garantiert nicht gestohlen oder aufgebrochen.
6. Die Autofähre (Fährchen) kostet ca. 380,- FF Eine Überfahrt dauert max. 15 Minuten. (Ohne Auto 27,- FF (hin und zurück) Wir versuchen natürlich im Vorfeld





für uns einen besseren Preis auszuhandeln. Letztes Jahr hatten wir für jedes Auto+Hänger ein Telefax. Das haben wir den Fährleuten unter die Nase gehalten - und schon wars billiger als normal.

Die Preise: (Stand Sommer 1996)
2-er Appartements 400,- DM pro Woche (passen auch mehr rein +2 Personen)
4-er Appartements 500,- DM pro Woche (passen auch mehr rein +2 Personen)
Für Ostern gibt es auf der Ile des Embiez zum Glück keine Kapazitätsprobleme. Für uns heißt das, daß wir bis Ende Januar Zeit haben, uns zu entscheiden.

Was es sonst noch so gibt: Wer keine Lust zum Segeln hat, oder kein Segler ist, der seilt sich einfach ab. Die Insel bietet zahlreiche kleine Buchten, die man alle zu Fuß erreicht. Einen Ausflug nach Toulon erledigt man mit dem Linienbus. Marseille erreicht man mit dem Zug ab Toulon.
Für Tennisfans gibt es ausreichend Spielplätze. Die Bergradfahrer unter uns kommen ebenfalls auf Ihre Kosten. Wer noch mehr will, fährt einfach auf die Ile Porquerolle.

Das Wichtigste zum Schluß:
So jetzt liegt es an Euch. Ihr könnt mich unter der Telefonnummer 069/3089246 oder 06241/27082 anrufen (auch sehr spät). Dann gibt´s Infos aus erster Hand.

Wenn Ihr nicht unbedingt in den Komfortgenuß der Hotelappartements kommen wollt und mich ganz nett bittet - dann könnte ich mich um einen Teil des JFW Camps von unseren Jugendfreizeiten kümmern. Dann wären wir alle zusammen in einem Gebäude mit insgesamt 40 Betten (abseits, bischen Wald, Meer ganz nah, 2-6 Bettzimmer - einfachste Ausstattung, Duschen und Toiletten sind extra) und könnten richtig was los machen.
Nachteil hier wäre allerdings, daß wir uns campingplatzmäßig versorgen müßten, und ich als Verantwortlicher meine Rübe dafür hinhalten würde. Der Vorteil läge allerdings beim Preis.....

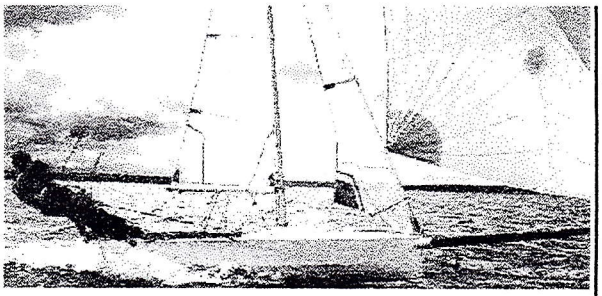
Für alle die nicht jeden Tag kalte Ravioli (natürlich aus der Dose) bevorzugen, sind natürlich auch diverse Restaurants zur Hand.

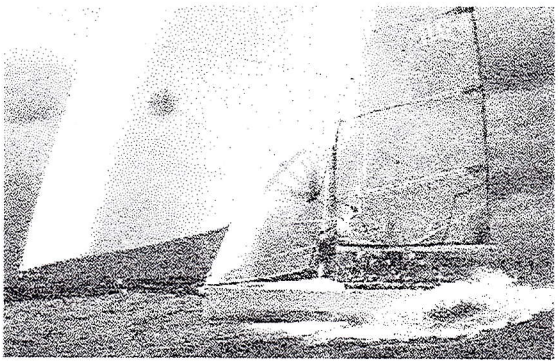
Bis bald, Christian

zu verkaufen: **International 14**
GBR 1347, Howlett 1b built 1993
- Proctor mast
- Batt main + jib
- Sobstad kite
- widend by Ovington in 1996

VHB DM 12.000,
- availaible to European in Maccagno

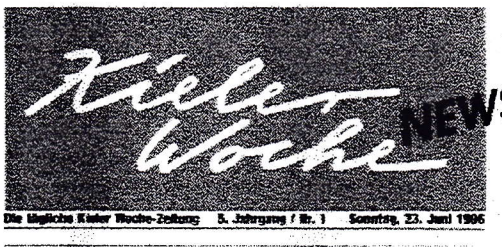
Andrew Penman c/o Martin Blum Lilienstr. 51 85591 Vaterstetten 0 81 06/70 84





Fotos der Jungfernfahrt des neuen Paul Bieker; 2 Schiffe sind in England angekommen und wurden mit Ovington-Rigg ausgestattet.

Pressereaktion Kieler Woche





Lecken aus Hindenburgufer: die 14 Footer. Die Zweimannjolle zählt zu den spektakulärsten Jollen, die sich Hoffnung auf einen olympischen Status machen

Künftige Klasse für die Spiele?

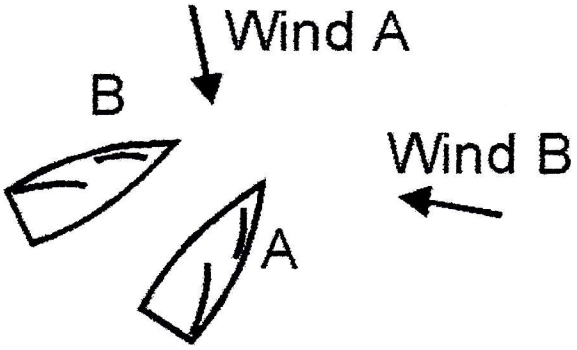
Das Show-Programm der Laser 5000 vor dem Hindenburgufer fiel aus. Ganze drei Teilnehmer wollen anreisen. Ein Armutszeugnis für eine Klasse, die wie ihr kleiner Bruder olympische Ziele hat. Dagegen brachten die einst nicht sehr geliebten 14-Footer 18 Starter auf die Beine und zeigten den Zuschauern am Hindenburgufer, wie spektakulär Segeln vor Tribünen sein kann.

Für eine Empfehlung für Olympia hat sich der Laser 5000 vor Kiel jedenfalls nicht mit Ruhm bekleckert. Es bewerben sich ja immerhin noch elf weitere: Topper Boss, Topper Iso, B-14, der One Design 14, FD, 49er, 505er, 14-Footer, Australien 14-Footer, Melcher 2 von Melcher und der Jet.

Die IWB-Regelfrage der Ausgabe 2/96

(anläßlich des Supercups Kieler Woche ´96)

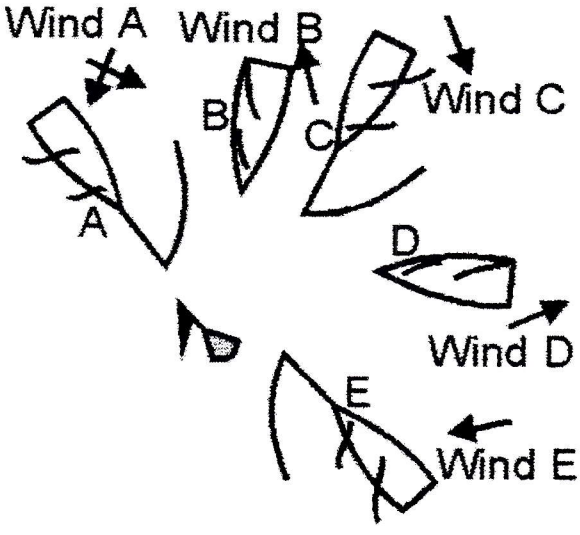
Situation 1:



A fährt am Wind mit Wind A;
B fährt am Wind mit Wind B;

kann sich B auf Regel 37.1 (Lee vor Luv) berufen, da er ja den Wind von B nicht erahnen kann?

Situation 2:



A segelt schnell auf seinem Schenkel mit konstantem Wind A;
B mit Wind B verlangt von C Innenraum und setzt den Geanker;
C mit starkem Wind C birgt den Genaker und beruft sich auf Regel 36, Entgegengesetzter Bug;
D mit fast gar keinem Wind D treibt mit Leelage seitlich ab;

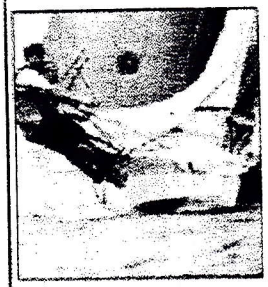
E protestiert wegen Verschwörung der Wettfahrtteilnehmer A,B,C,D und der Winde A,B,C,D wegen Grundregel C, Faires Segeln und verlangt Wiedergutmachung nach Regel 69.d.
wird stattgegeben?

Pressereaktion Supercup Chiemsee

Bekommen die 14-Footer kalte Füße?

Bisher gelten die 14-Footer als heißer Mitbewerber um die neue olympische Bootsklasse der High-Performance-Dinghys. Doch beim Kieler-Woche-Supercup 1996, bei der 18 Crews aus vier Nationen ihre Klasse direkt am Hindenburgufer vorstellten, wartete der deutsche Klassenvorsitzende Chris Holscher mit der Überraschung auf, daß man eine mögliche Nominierung wahrscheinlich ablehnen würde. Das scheint dem Laser 5000 den Weg zu ebnen, der allerdings zum gestrigen Demonstrationswettbewerb kein Feld auf die Beine stellen konnten.

Obwohl 14-Footer und Laser 5000 um die gleiche olympische Disziplin streiten, sind die Gemeinsamkeiten mit der Tatsache, daß es sich in beiden Fällen um



Die 14-Footer – eine elegante und schnittige Klasse.

eine Doppeltrapezjolle handelt, schon erschöpft. Denn, während es die 14er bereits seit der Jahrhundertwende gibt, wurde der Laser 5000 erst 1996 eigens für die Olympiabewerbung konstruiert. Ein weiterer Unterschied: Die 14-Footer sind eine Konstruktionsklasse, d.h. Neu- und Weiterentwicklung im Rahmen der wenigen Meßvorschriften sind möglich und erwünscht. Die 4,27 m lange Jolle ist damit stets Brutstätte neuester Segeltechniken.

Der Laser 5000 ist dagegen eine Einheitsklasse. Der Hersteller legt die Konstruktion fest, wodurch beim Material absolute Chancengleichheit gegeben ist. Zur Popularisierung des Bootstyps und der damit verbundenen Steigerung der Verkaufszahlen ist der Hersteller natürlich an der Olympia-Nominierung interessiert. Die 14er scheinen dagegen, kalte Füße bekommen zu haben. „Wir haben uns beworben, um weiter im Gespräch zu bleiben. Aber bei einer Nominierung würden die Bootspreise durch die intensivere Forschung in die Höhe getrieben", sieht Chris Holscher international die Tendenz, Sydney 2000 eine Absage zu erteilen.

Daß die Klassenvereinigung der Laser 5000 es allerdings trotz des erklärten Olympiazieles nicht schaffen, für die Kieler Woche ein Regattafeld zusammenzustellen, ist für Chris Holscher nicht weiter verwunderlich. „Wenn Laser als Sponsor nicht einsteigt, läuft bei den 5000 nicht viel." (ra)

Schauspiel mit extremen Jollen

14. Footer-Cup der Segler am Chiemsee

th — Ganze sechs Wettfahrten konnten der Wettfahrtleiter Michael Herklotz beim Footer-Cup vor dem Yachthotel in Prien starten. Die 14-Footer sind Extrem-Zweimannjollen, die vorwiegend aber in den windreichen Gebieten Australiens, Neuseelands, der USA und England zu Hause sind. Die Klasse läßt weite Konstruktionsfreiräume, so daß es eine Vielfalt verschiedener Rümpfe und Riggs gibt. Zu erkennen sind die nur 4,27 Meter langen bunten Leichtgewichte (etwa 81 Kilo) daran, daß beide Crewmitglieder im Trapez stehen, an ihren fast drei Meter langen Bugspriets, an den Genakern, die bis ins Top reichen, an den surfsegel-ähnlichen Großsegeln und an ihren unschlagbar schnellen „Raumschot-Ritten".

Auf Einladung des Libera Yachtclub Chiemsee waren acht Mannschaften angereist. Da der Wind zwar für den Chiemsee relativ viel, für diese leichten Geschosse aber immer noch recht wenig war, wurde für die ersten vier Wettfahrten ein Up-and-Down-Kurs mit Tor, für die letzten beiden Wettfahrten ein M-Kurs mit fünf Bojen gefahren. Alle Teilnehmer zeigten vorbildhafte Rollwenden, Rollhalsen mit den riesigen Genakern, die die „Kisten" leicht zweimal einwickeln könnten, blitzschnelle Setz- und Bergemanöver, rasante Aufholjagden und viele Luvmanöver.

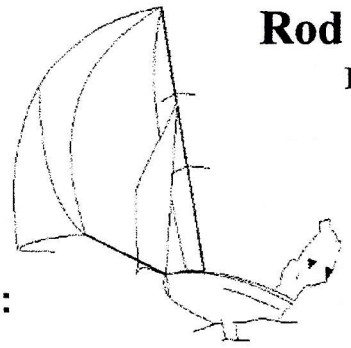
Der Sieger, Werner Grieser, auf einem vom Engländer Dave Ovington in Serie gebauten 14-Footer, mußte die Führung nur bei einer Wettfahrt an den Bodenseer Stefan Ritsche abgeben. Vom Chiemsee waren zwei Mannschaften am Start: Markus Wieland mit Julia Müller vom Wassersportverein Fraueninsel und Martin Blum mit Petra Thümmler vom ausrichtenden Libera Yachtclub Chiemsee. Letztere landeten nur auf den schwer zu segelnden M-Kursen zwei zweite Plätze.

Ergebnis: 1. Platz: Werner Gieser, Stefan Heim, Wassersportverein Heidelberg West; 2. Platz: Klaus Wilferth, Peter Humpel, Tegernseer Touring Yachtclub; 3. Platz: Stefan und Martin Ritsche, Markelfinger Wassersportclub, Bodensee; 4. Platz: Martin Blum, Petra Thümmler, Libera Yachtclub Chiemsee; 5. Platz: Christoph Hagenmeyer, Max Friedrich, Dießener Segelclub Ammersee.



In nur wenigen Sekunden gingen alle acht Schiffe über die sehr schmale Startlinie. Foto: Thümmler

Rod Simpson
Dinghy Sport



Nicht nur für den neuen Int14...

...der Ersatzteil- und Reparaturservice nach Maß:

- **Masten im Set zur Selbstmontage, Schwert, Ruder zum Selbstlackieren**
- **Erweiterungen wie z.B. Ausleger, Bugverlängerung segelfertig montiert**
- **Segel, Persenninge Ausleger überdeckend, Trailer, ...Preise auf Anfrage**
- **Gebrauchtboot-Check für Neueinsteiger**

Selbermachen spart Geld,
in unserer Werkstatt spart ihr Zeit !

Jetzt schon den Winterplatz sichern! Ruft uns an!

Rader Insel 60
24794 Borgstedt
Tel & Fax 04357 - 1321
Öffnungszeiten nach Vereinbarung

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- +Unterpersenning
VHB 15.000 DM, Martin Holste; Hasselkamp 113; 24119 Kronshagen; Tel./ Fax 0431 / 58 8474

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
Preis: ab Cham, Zugersee, Schweiz sFr.7.000.— Boebby Schiess - Schulhausstr. 14 - CH 6330 Cham Tel. 0041 (0) 42 36 20 39 Fax. 0041 (0) 42 36 57 48

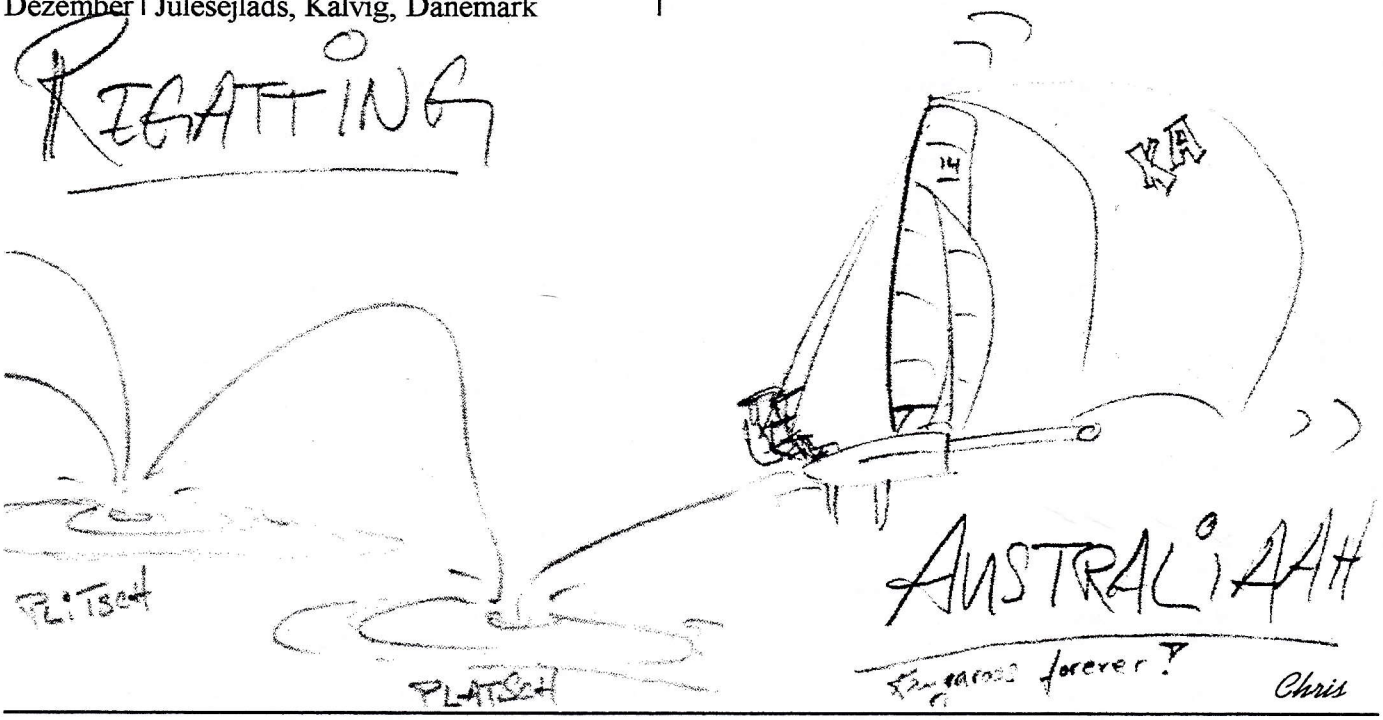
International 14 Ovingten howlett 1b
- Nachgerüstet (auf neue Regeln)
- 4 Jahre alt überkomlett, dadurch auch ideal für Einsteiger:
- drei Rigs (zwei kleine Masten (Superspars M6) und ein nagelneuer hoher Mast mit kohle-Glass-Top), Carbon Bugsprit, 3 Großsegel. Davon zwei fuers kleine Rig (eins drei Saison lang gesegelt und ein Neues (6.95, welches tierisch schnell ist) und ein Neues für´s große Rig (bisher noch nicht einmal gesegelt)
- vier Focks, drei für´s alte Rig und eine für´s neue Rig (noch nicht gesegelt!)
- 4 Spi's, 3 für´s alte Rig
- Trolly, evtl. Trailer
- Preiss: VHB 16.000,-DM Björn Frasch 040/538 22 17

Howlett 1b Bj '94
- Komplett modified by Rod Simpson (höher, breiter, länger)
- 1 Goldspars Mast (klein)
- 1 Alu Mast mit Carbon-Glass-Top (Gross)
- 1 Carbon Baum, 1 Carbon Bugspriet
- 2 Grosssegel, ein Kleines, 1 Saison gesegelt ein Grosses, neuwertig
- 3 Focks, 2 Dacron (eine neuwertig) 1 Mylar (1 Saison), 3 Spi's: 1 Grossen 1/2 Saison 2 kleine jeweils 1/2 Saison
- Oberpersenning und Unterpersenning, Slipwagen
VHB DM20.000, Peter Roocks (Lübeck) 0451/ 86 44 78

	Robert	Asbeck	Wrangelstr. 51	24105 Kiel	0431/80 23 23
(FRA-1)	Denis	Authier	Michaeliburgstr. 5	81671 München	089/40 82 69(p) 089/ 99112281
				email: d.authier@bsd.alcatel.de	
	Birgit	Basler	Wilhelmshavener Str. 3	24105 Kiel	0431/ 8 41 28
GER 129 (20)	Michael	Becker	Lehenweg 21	83734 Hausham	08026/87 83
GER 127 (11)	Rolf	Beyer	Eichhofstr. 21	24116 Kiel	0431/ 123 961
GER 146 (86)	Denise	Biller	Scheffelstr. 4	78315 Radolfzell	07732 / 3312
				email: dbiller@fh-konstanz.de	
GER 144 (13)	Martin	Blum	Lilienstr. 51	85591 Vaterstetten	08106/ 70 84 fax 0 80 51/6 29 94
				email: martin.blum@eikon.e-technik.tu-muenchen.de	
	Felix	Büchner	Schulstr. 42	80634 München	089/16 75 072
GER 117	Bernd	Buck	Brandenburger Str. 3	78465 Konstanz	0 75 31/7 23 39
GER 137	Jürgen	Bütow	Südstr. 17	74321 Bietigheim-Bissingen	07142/920 496
				email: juergen.buetow@sap-ag.de	
ohne (2)	Dr. Jan	Christiansen	Schillerstr. 12	24116 Kiel	04 31/55 31 17
GER 133 (77)	Jean-Paul	Dicks c/o Prinzenhof,	Wemberstr. 37	47623 Kevelaer	0 28 32/79 98 42
	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	0 43 51/8 74 43
GER 111	Tim	Eggers	Königsberger Ring 104	24376 Kappeln	0 46 42/98 41 13
	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
				email:frasch-b@rzbt.fh-hamburg.de	
	Hartwig	Friederichs	Bockhorst 72	22589 Hamburg	
GER 145	Christian	Fries	Karl-Boehm-Str. 43	85598 Baldham	0 81 06/43 81
GER (5)	Werner	Gieser	Werderstr. 70	69120 Heidelberg	06221/47 50 80
ohne (4)	Tom	Gosch	Am Ehrenhain 30	24784 Westerrönfeld	0 43 31/8 80 74
GER 143 (92)	Christoph	Hagenmeyer	Kellersgartenstr. 19	86919 Utting	0 88 06/28 91
ohne (8)	Carsten	Hammer	Hanssenstr. 1a	24106 Kiel	0431/ 333 151
	Rolf	Hansen	Bremerstr. 10	24118 Kiel	0431/80 36 00
	Stephan	Heim	M.-Kazmierczak Str. 14	04157 Zwochau	0172/3 42 19 29
	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	Samwerstr. 9	24118 Kiel	0431/ 55 61 87
				email: c.holscher@kiel.netsurf.de	
	Jens	Holscher	Seracher Str. 87/2	73732 Esslingen	0711 - 37 98 27
	Dorothee	Holste	Hasselkamp 113	24119 Kronshagen	0431/ 58 84 74 (t+f)
				email: dholste@ilv.uni-kiel.de	
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 Knoops 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 (99)	Mario	Mannes	Am Ländbach 24	82481 Mittenwald	08823/2018
GER 121 (3)	Ralf	Meier	Lüdemannstr. 44	24114 Kiel	0431/67 67 19 (t+f)
				email: ralf.meier@kiel.netsurf.de	
	Bernd	Mende	Flurstr. 45	40855 Ratingen	02102/99 18 40 fax99 18 41
GER 138 (22)	Gerd	Müller	Zöhringerstr. 27	69115 Heidelberg	06221/28702
GER 147 (40)	Jürgen	Paffrath	Weiherhofstr. 19	67069 Ludwigshafen	06 21/65 35 58 fax 6 55 45 11
	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
	Stefan	Ritsche	Arsenius-Pfaff-Str.1	78315 Radolfzell	0 77 32/1 01 12
	Benjamin	Rohde	Ried 1a	83134 Prutting	0431/8 38 02
GER 126 (88)	Peter	Roocks	Lindenstr. 84	23558 Lübeck	0451/86 44 78
GER 142 (12)	Dirk	Rother	Stadtfeldkamp 9	24114 Kiel	0431/ 67 63 06
ohne (7)	Jens	Rüter	Große Burgstraße 20	23552 Lübeck	0451/73 720
GER 119 (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
	Hannes	Voigt	Torngulsstr. 54	20259 Hamburg	0 40/40 68 78
	Martin	Voß	Am Hang 21	24113 Molfsee	0431/65 86 65
GER 141 (91)	Oliver	Voß	Papenkamp 21	24114 Kiel	0431/67 31 48
	Jens	Weishaupt	Auf dem hohen Uter 72	23759 Bremen	
GER (66)	Marcus	Wieland	Günteringerstr. 2	82237 Wörthsee	0 81 53/84 49
	Urs	Wihlfahrt	Bartningallee 11	10557 Berlin	030/39 35 35 5
GER 139 (18)	Christian	Wolf	Wallstr. 31	67547 Worms	06241/27082
GBR	Roger	Woollam	Zur Marler Höhe 119	49448 Marl	05443/8790 (p), 05447-453(d) -1554
ohne (6)	Bernd	Zeiger	Schauenburgerstr. 37	24105 Kiel	0431/56 26 76

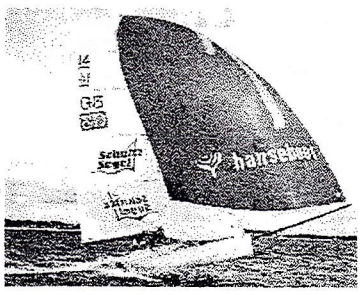
Regattakalender 1996 *(Rest)*

3.-4.8.	**ST MORITZ SUPERCUP**	Boote gestellt, Qualifikation nötig, Sponsor
17.-18.8.	**BRUNNEN SCHWEIZ**	
24./25.8.	Open Assymetrics	Kiel, Baltic
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	Julesejlads, Kalvig, Dänemark	



Ovington Hovlet 1B GER-121 (GER-3)
- Baujahr 1993, Farbe weiß,
- Schultz Groß (1 Jahr alt), Musto Fock und Sobstad Spi, beide ca. 3 Regatten gesegelt
- Mast Superspars M6,
- Bloodaxe Foils mit Taschen,
- Slipwagen, Ober- und Unterpersenning,
- Minimumgewicht (81,6 Kg)
- Schnelles Regattaschiff: POW 1993 Platz 6, Team WM 1993 Platz 2, Team WM 1995 Platz 3

13.500 DM
Ralf Meier 04 31/ 67 67 19



Benedict IV Bj. 1990 - Minimalgewicht, Proctor-Mast (evtl. 1 Carbon-Mast zusätzlich), 2 x Spi, 2 x Fock, 1 x Groß, alle Strecker und Schoten sowie Innenanstrich neu, Sliptrailer, Ober- und Unterpersenning
VB DM 7.500,-
Elfi Littmann Tel. 040/482 196

14 built by Carsten Hammer ´91 - regattaklar, neues Groß, Fock 1 Saison, Slipwagen, Oberpersenning
7.500,- DM
Dieter Leptien
0431/564764

