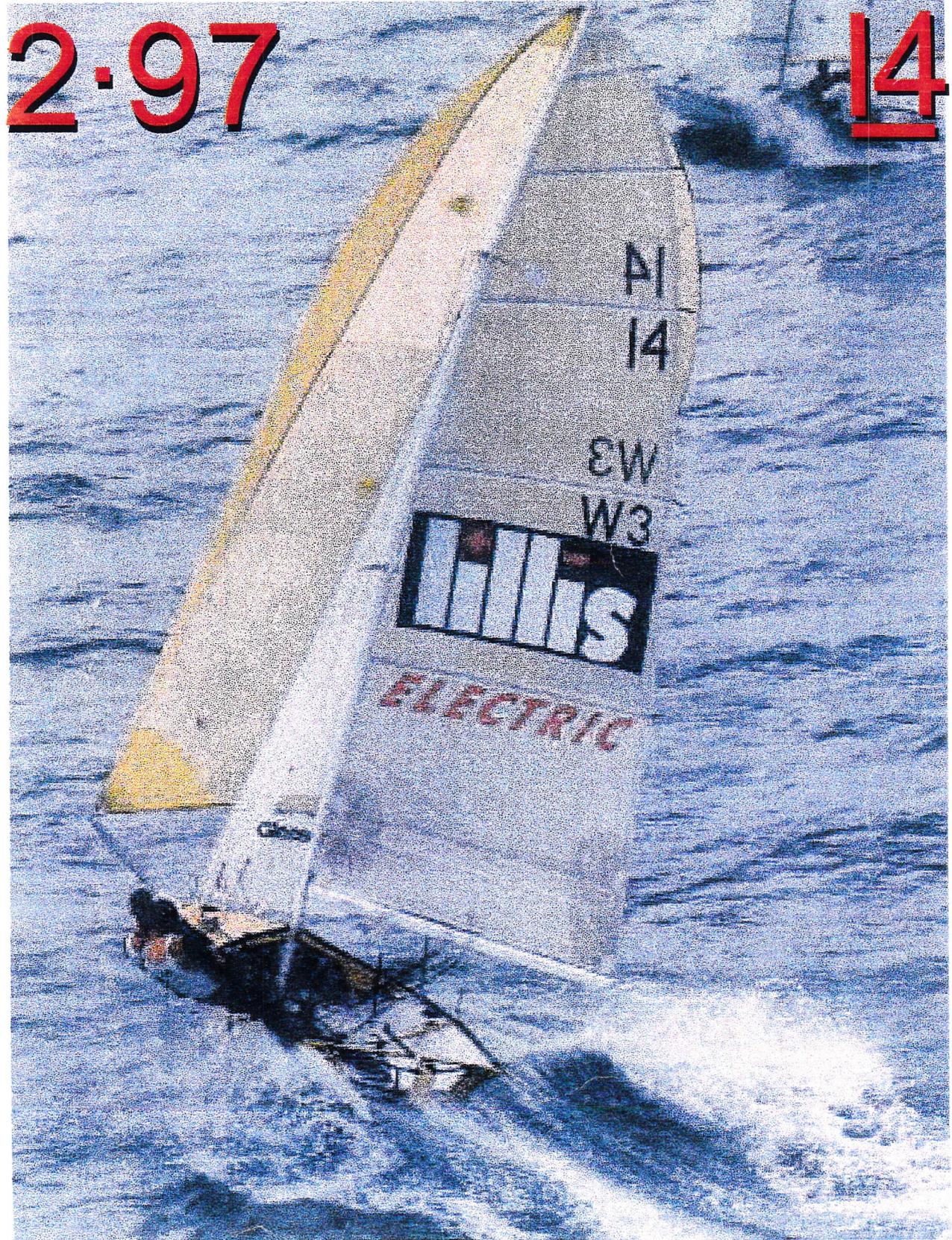


# Der 14 Doppelsteiner

MITTEILUNGSBLATT DER  
DEUTSCHEN INTERNATIONAL-14 KLASSENVEREINIGUNG E.V.



**1. Vorsitzende: Oliver Peter**

Hinschenrehm 30 - 22415 Hamburg  
Tel. 0 40 / 5 31 96 81  
email: Oliver\_Peter@public.uni-hamburg.de

**2. Vorsitzende, Technische Belange und Auslandkontakte: Björn Frasch**

Kulenwisch 49 - 22339 Hamburg  
Tel. 0 40 / 5 38 22 17  
email: frasch-b@rzbt.fh-hamburg.de

**Kassenwart, T-Shirts, Videos, Bücher, Segelnummern Marcus Wieland**

Eichenstr. 19 - 82223 Eichenau  
Tel. 0 81 41 / 3 70 24 Fax. 0 89 / 3 08 51 50  
eMail: WIELAND\_M@s2.bauwesen.fh-muenchen.de

**Vermesser Bernd Zeiger**

Schauenburger Str. 37 - 24105 Kiel  
Tel: 0431/562676

**Christoph Hagenmeyer**

Kellergartenstr. 19 - 86919 Utting  
Tel: 08806/2891

**Martin Blum**

Lilienstr. 51 - 85591 Vaterstetten  
Tel. 0 81 06/70 84 Fax. 0 80 51/ 6 29 94  
eMail: Martin.Blum@eikon.e-technik.tu-muenchen.de

**Infowart, Gebrauchtboote, Regatten, Flotte Bayern: Martin Blum**

Lilienstr. 51 - 85591 Vaterstetten  
Tel. 0 81 06/70 84 Fax. 0 80 51/6 29 94  
eMail: Martin.Blum@eikon.e-technik.tu-muenchen.de

**Flotte Bodensee: Denise Biller**

Scheffelstr. 4 - 78315 Radolfzell  
Tel.: 0 77 32/ 33 12  
eMail: dbiller@fh-konstanz.de

**Flottenobmann Mitte: Christian Wolf**

Wallstr. 31 - 67547 Worms  
Tel: 0 62 41/2 70 82

**Ansprechpartner Ost: Stefan Heim**

Wasgauring 12 - 67125 Dannstadt  
Tel: 0 62 31 / 10 11 Fax. 0 62 31 / 50 94

**Die 14s im Internet:**

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

**Impressum:**

Der Doppelsteher wird herausgegeben von der International 14 Klassenvereinigung e.V., mit Sitz in Kiel, Deutschland. Redaktion: Martin Blum- Lilienstr.51 - 85591 Vaterstetten Fax: +49 8106 1626 email:

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

Der Doppelsteher erscheint zwei- bis dreimal im Jahr und wird an die Mitglieder der Klassenvereinigung versandt. Der Inhalt wird von den Mitgliedern der Klassenvereinigung zusammengestellt und vom Infowart redaktionell bearbeitet. Die Meinung der Autoren stellt nicht unbedingt die Meinung der Klassenvereinigung dar.

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

Redaktionsschluß der nächsten Ausgabe: 31. Dezember 1997

Auflage: 200, s/w, Umschlag farbig, Karton

Fotos, falls nicht von Klassenmitgliedern:

Ingrid Abery, <Ingrid@

photoyachtpr.demon.co.uk>  
Gerda Teufer

<teufer@bluewin.ch>

**Editor's klare Worte:**

Es ist hart an der Grenze! Ich bin Infowart. Zu mir kommt Info und sie geht wieder weg. Falsch! Zu mir kommt nix! Ganz hart muß ich da die Ostseeflotte rügen; nur Raller, Chris und nach 2-monatiger Aufforderung auch Ollo, haben zur Klassenzeitung beigetragen. Da braucht keiner Meckern: "Es ist nix los" - nein, denn ihr macht nix los! Ich bin nicht die bezahlte Sekretärin, die euch alles organisiert, schreibt, und zur Verfügung stellt. z.B. die lokale Presse muß jeder selber füttern; Werbung im DS - es ist euer Geld und eure Klasse, also spricht die Betriebe an, begründet Ihnen, warum bei uns, und verschafft mir Inserate!

Zuletzt: Der dritte deutsche der ersten Wettfahrt hat mir Bericht und vor allem die Ergebnisse der Regatta umgehend mitzuteilen. Es fehlt Riva Cup - Stefan R.; GO - Peter; Wittensee - Björn; und weiteres im Norden...

Vielen Dank den Mitwirkenden: Raller, Christian, Marcus, Bernd, Denise, Edi, Chris, Stephan, Steffen und Ollo

**Inhaltsverzeichnis**

President's Part, World Council Report	3
Protokoll der Jahreshauptversammlung	4
Satzung der Klassenvereinigung	5
Theo's Info, Aufnahmeantrag	6
Vermessungsformalitäten	7
Was wäre wenn... wir eine Bestenliste hätten?	8
Inserat Steinlechner Bootswerft	9
Geschichte des International 14	10
Segelmacher berichten	12
Testwochenende Kiel	14
Zum Trimm un zum Segeln allgemein	15
Der Gennaker	16
Moth Interview	18
Ile des Embiez	20
Fraueninsel	22
Radolfzell	23
ALCATEL CUP	24
König Ludwig Pokal	25
Prince of Whales Week	26
Zahnärztliche Notversorgung, Umrechnungstabelle	27
CORUM Regatta St.Moritz	38
Molveno World Cup	39
14 Ski Treffen, Riva Cup, Weltmeisterschaft	30
Brunnen, Wittensee	31
Ausschreibung Whirlpool Cup Chiemsee	32
Ausschreibung Supercup Interboot Friedrichshafen	33
Ausschreibung Feuerzangenbowle	33
Ausschreibung Wittensee Finale, Vejle	34
Gebrauchtbootliste	36
Mitgliederverzeichniss	38
Regattakalender	39
14-Shop	39

## Der Präsident

Moin, moin liebe 14-Segler, die Saison '97 neigt sich nach der WM in San Francisco dem Ende entgegen. Bei unseren dänischen Freunden in Vejle wird sie Ihren Abschluß finden.

Nicht nur auf der Hanseboot, sondern auch in Friedrichshafen wird er 14 in diesem Jahr präsentiert, so daß wir hoffentlich auch diesen Winter wieder neue Segler in unserer Klasse begrüßen können, die den Weggang und die zunehmende Regattamüdigkeit einiger "Alt-14s" kompensieren werden.

1998 kann die 14-Gemeinde auf siebzig Jahre als internationale Klasse zurückblicken.

Der International Fourteen ist damit die älteste internationale Klasse des gesamten Segelsports. Da das Abschneiden der deutschen Boote jedoch eher enttäuschend war, empfehle ich jedem als Vorbereitung auf die WM in Melbourne im Januar '99 ein besonderes Augenmerk auf die internationalen Regatta-Highlights des Jahres '98 zu legen. Neben dem Riva-Cup ist insbesondere der Prince of Whales Cup ein absolutes Muß für den ambitionierten 14-Segler. In der nächsten Saison wird auch wieder ein Europa-Meister gekürt.

Auf nationaler Ebene werden im Jubiläumsjahr die traditionellen norddeutschen Regatten im Mai erstmalig im Rahmen des "Maikäfer-Cups" in einer Wertung zusammengefasst. Für den Austragungsort der German Open '98, sowie German Open '99 mit anschließender Europameisterschaft liegen mehrere attraktive Angebote vor.

Mast- und Schotbruch

*Oliver Peter*

*Das Präsident's Boat*



## WORLD COUNCIL REPORT

Here is a summary of the World Council meeting held on Sunday.

Firstly, the council welcomed the delegates from Australia and New Zealand which drew spontaneous applause from all present.

We all agreed that we were getting great sailing here in San Francisco Bay and the fantastic hospitality put on for us by Richmond Yacht Club was appreciated by everyone. We also reminded ourselves that the World Council meeting provides direction but is not a decision making body - the Int 14 Association membership makes its decisions by polling its members.

### Country Reports

Each National Association reported on the status of its fleets and the major issues confronting them. The most pressing issue in many countries was the cost of campaigning an Int 14 and how to keep it down within the reach of younger people coming into the class. In Europe and North America there are many old rules and modified boats which act as an entry level and in the Southern Hemisphere the second hand market is strong.

In most countries the Olympic status of the 49ér had made

some impact - positively, by attracting more people into twin wire sailing; some countries reported no effect, and in Olympic orientated countries there had been migration to the 49ér.

### Rules

The national Associations had been asked to put forward proposals for amendments to the Rules for discussion. There was general agreement that the Rules should be kept as straightforward as possible and all rewrites were subject to voting by the membership.

The USA suggested that bumps should be disallowed and replaced with a fair and continuous curve while allowing all existing bumped boats to be grandfathered. It was generally agreed that if we were building boats with bumps, either the Rule or the boats were wrong and that the USA should co-ordinate the rewording of this rule. The UK asked us to consider changing the measurement of rig height from sheer line to the bottom of the hull while allowing existing rigs to be grandfathered. It was generally agreed that it would be good to dispose of the

sheer line rule. However, that would present issues of measurements. UK to re-rite the Rule complete with solutions to measurement problems. The UK suggested the B measurement on the boom was now obsolete as sails no longer stretch and the measurement should be taken as the girth of the sail. This was agreed by all; UK to re-write the Rule.

The UK put forward the suggestion that we should allow trapezing off the gantry, an issue that has been explored already this week. Generally the discussion concluded that while this may be an area to evolve into in the future, currently we are against this. UK to rewrite the Rule using the old Australian Rule 66 as its basis.

The UK suggested we should allow convex leech jibs to open the path for self tackers. While most were in agreement with the concept of the idea, there were concerns about measuring the sails. UK to come back with new Rule wording to include measurement specifics.

The UK suggested that we should allow prebent masts. It was agreed by all that this would be an expansive option, so the Rule should be rewritten by the UK to allow for minor deviation to the mast only.

Australian and New Zealand presented a strong case for restricting the number of sails used per season as in the old Australian rules. It was agreed in principle that some form of sail restriction was necessary to keep running costs down. NZ and Australia were tasked with gathering views from other countries and writing the Rule accordingly.

The issue of weight was discussed, specifically the 1st January 1999 change to 165 lb. It was agreed that this minimum weight should be in place for the 1999 Worlds. The Australian delegation indicated that they may propose further small reductions in weight in the future.

### 1999 Worlds

It was unanimously agreed that this event should be held in Melbourne starting on Saturday 27th December 1998 for 2 weeks, so get it in your diaries NOW. It was also agreed that the existing 4 boats Team Racing format should be retained.

### 2001 Worlds

It was agreed that we should choose a warm and windy venue, preferably in the Northern Hemisphere. Initial suggestion were Bermuda and Lake Garda in Italy.

*Tom Trevelyan, Int 14 World Council President, 24th August 1997*

Protokoll der Jahreshauptversammlung 1997 der Deutschen Fourteen-Foot Klassenvereinigung e.V. am 3. Mai 1997 zur German Open am Mönhensee

### 1. Begrüßung, Teilnehmerliste

Der 1. Vorsitzende Chris Holscher stellt nach der Begrüßung die fristgerechte und ordnungsgemäße Einberufung der Versammlung fest

### 2. Bericht des Vorstandes

2.1. Der 1. Vorsitzende Chris Holscher spricht folgenden Mitgliedern ein persönliches Lob für deren Aktivitäten im letzten Jahr aus: Denise Biller für Präsenz am Bodensee, Martin Blum für hervorragende Infos, weiterhin Florian Hederer, Stefan Pöhlmann, Marcus Wieland und Christian Wolf.

Weiterhin berichtet Chris Holscher aus den Erfahrungen des 14-Klassenvereinigungsstandes auf der Hanseboot. Um Kosten zu sparen sollte die Infoverteilung nur noch durch den Austausch von Telefonnummern geschehen. Ein Testwochenende am 24. und 25. Mai in Kiel Schilksee wird angekündigt. Chris Holscher möchte in einem DSV-Antrag Martin Blum und Sven Henze als Vermesser der 14-Klassenvereinigung vorgeschlagen. Er schließt seinen Bericht mit der Ankündigung, für eine weitere Amtszeit nicht mehr zur Verfügung zu stehen.

2.2. Der 2. Vorsitzende Ralf Meier kündigt zunächst ebenfalls seine Amtsniederlegung an und möchte seine langjährige Vorstandsarbeit mit einem Resümee über die Entwicklung der Klasse beenden. Positiv vermerkt er die mittlerweile relativ große Verbreitung von Booten über ganz Deutschland. Er bemängelt dagegen die Entscheidung, die Deutsche Meisterschaft auf der Mönhetalssperre auszu-

segneln. Dies sei kein Revier für unsere Klasse, wir sollten an attraktiven Revieren präsent sein, um für die Klasse zu werben.

2.3. Der Kassenwart Marcus Wieland berichtet, daß ihm die Kassenbelege des letzten Jahres fehlen. Die Kassensprüfer Christian Wolf und Jens Holscher haben die Kasse geprüft.

2.4. Jens Holscher stellt den Antrag auf Entlastung des Vorstandes. Christian Wolf gibt seine Zustimmung zur Entlastung mit der Einschränkung, daß der Vorstand bis zur vollständigen Vorlage aller Belege Verantwortlich bleibt. Der Antrag wird einstimmig angenommen.

### 3. Berichte der nicht dem Vorstand angehörigen Amtsträger

3.1. Denise Biller berichtet von dem selbstorganisierten Skiwochenende für 14-Mitglieder, vom Anstieg der Bodenseeflotte auf 4 Mitglieder und geplante Aktivitäten zur diesjährigen Interboot.

3.2. Martin Blum berichtet über die Flotte Süd-Ost, die mit 17 Booten zahlenmäßig zwar recht groß ist, aber nur wenig regattaaktive Mitglieder aufweisen kann.

3.3. Stephan Heim berichtet über den Stand der Flotte Ost. Seiner Einschätzung besteht Entwicklungspotential in Berlin und Rostock. Da Stephan Heim aus beruflichen Gründen von Leipzig nach Ludwigshafen umgezogen ist, muß auch er seinen Bericht mit der Ankündigung der Amtsniederlegung beenden.

3.4. Christian Wolf als Flottenobmann Süd-West berichtet über 4 Boote, keine Regattaaktivitäten aus seiner Region. Er möchte das Ostertraining nächstes Jahr wiederholen.

3.5. Der Infowart Martin Blum informiert über Probleme und Kosten bei der Herstellung aufwendiger Infohefte, wie der Ausgabe 1/97. Speziell Druckkosten und Portokosten durch das Versenden ins Ausland seien sehr hoch gewesen, dazu kamen hohe Kosten für die Belichtung. Für die Zukunft will Martin Blum mehr in bessere Kopien investieren sonst aber beim alten Kopierverfahren bleiben. Er bittet die Bootsverkäufer ihm mitzuteilen, wenn Boote verkauft wurden, um sie dann aus der Gebrauchtfootliste zu streichen. Auch Martin Blum sieht die Deutsche Meisterschaft auf der Mönhe als "Teilnehmerlockaktion" als gescheitert an. Da Christoph Hagemeyer im 49er-Geschäft ausgelastet ist, stellt sich Martin zur Verfügung, als weiterer Vermesser zu agieren.

### 4. Aussprache zu den Berichten

In mehreren Wortmeldungen wurde die seglerische Qualität in der Klasse bemängelt, wie dies auch schon von öffentlicher Seite anlässlich der Warnemünder Woche '96 laut wurde. Es wurde noch angeregt, die Deutsche Meisterschaft 1998 in Travemünde auszusegeln. Björn Frasch und Oliver Peter wollen sich ob ihrer guten Kontakte zu den dortigen Veranstaltern darum kümmern. Das Info soll künftig nur eine farbige Titelseite erhalten.

Ralf Meyer bemerkt, daß zu einer wachsenden Klasse auch ein wachsender Anteil unaktiver Mitglieder gehöre. Man solle weiterhin versuchen die Regatten zu konzentrieren. Ziel sei es, größere Ereignisse wie eine Deutsche Meisterschaft mit einem 2. Event in gleicher Region zu verbinden, um Teilnehmer mit weiten Anfahrtswegen zu locken.

### 5. Wahlen

Als neuer 1. Vorsitzender wird Oliver Peter vorgeschlagen und mit 19 Stimmen bei einer Enthaltung gewählt. Als zweiter Vorsitzender wurden Björn Frasch vorgeschlagen und mit 11 Stimmen gewählt. Als Gegenkandidat wurde Edi Albrecht vorgeschlagen. Er erhielt 6 Stimmen.

### 6. Anträge

Folgende Anträge auf Regeländerungen wurden beschlossen und sollen in San Francisco vorgetragen werden: Ralf Meier stellt den Antrag auf Änderung der Bugregel dahingehend, das Maß von max. 140mm Innendurchmesser, durch welchen der Bugspriet hindurchpassen muß, aufzuheben. Der Antrag wird mit 19 Gegenstimmen abgelehnt. Es wurde einstimmig beschlossen, daß sowohl beim Trapezieren auf dem Rudergestell gestanden werden darf, als auch Ausgleichsgewichte ans Rudergestell montiert werden dürfen. Das Verbot des doppelten Vorlieks soll aufgehoben werden. Dies wurde mit einer Gegenstimme, 5 Enthaltungen und 14 positiven Stimmen beschlossen.

### 7. Verschiedenes

Es wird eine Planung der Regatten 1998 vorgenommen. Die Deutsche Meisterschaft soll möglichst während der Travemünder Woche vom 17.-26.7. stattfinden. Es soll nicht zu viel Wert auf zuschauerfreundliches Segeln gelegt werden, stattdessen soll versucht werden an großen Events mitzusegeln.

Ein Ziel wäre es, die Europameisterschaft nach Travemünde zu bekommen. Weiterhin soll in San Francisco der Vorschlag unterbreitet werden, die WM 1999 in Melbourne auszutragen. Markus Wieland schlägt eine Deutsche Meisterschaft 2000 auf der Fraueninsel vor

22.30 Ende der Versammlung.

Protokollführer: Rolf Beyer, Kiel,  
3.7.1997

## Statistik

Mitglieder in Deutschland:	
Mitglieder mit Boot:	47
Mitglieder ohne Boot:	41
Mitglieder in der KV:	85
Boote	
Unmodifizierte Boote:	29
Modifizierte Boote:	7
Boote nach neuen Regeln:	11
davon A14:	(6)
Boote in der KV:	47

## Satzung

### SATZUNG DER DEUTSCHEN 14-FUß-DINGHI KLASSENVEREINIGUNG

(Neufassung vom 12.2.1994)

§ 1 Die Deutsche 14-Fuß-Dinghi Klassenvereinigung ist ein Zusammenschluß von Personen zur Förderung des Segelsports mit Internationalen 14-Fuß-Dinghies nach den

Klassenvorschriften für die "International Fourteen Foot Dinghy Class". Die Klassenvereinigung nimmt das Grundgesetz und die Ordnungsvorschriften des Deutschen Seglerverbandes zur Kenntnis und verpflichtet sich, das Verbandsrecht des DSV zu befolgen. Sitz der Klassenvereinigung ist Kiel. Die Klassenvereinigung ist im Vereinsregister in Kiel eingetragen.

§ 2 Die Klassenvereinigung verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne der Abgabenordnung in der jeweils geltenden Fassung. Die Klassenvereinigung ist selbstlos tätig. Sie verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke. Mittel der Klassenvereinigung dürfen ausschließlich für satzungsgemäße Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder der Klassenvereinigung dürfen in ihrer Eigenschaft als Mitglieder keine Zuwendungen aus Mitteln der Klassenvereinigung erhalten. Die Klassenvereinigung darf keine Perso-

nen durch Verwaltungsausgaben, die dem Zweck der Klassenvereinigung fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigen. Die Tätigkeit der Organe der Klassenvereinigung ist ehrenamtlich und unentgeltlich.

§ 3 Mitglieder werden können natürliche oder juristische Personen als ordentliche oder fördernde Mitglieder. Der Beitritt zur Klassenvereinigung erfolgt durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Vorstand. Bei Minderjährigen ist die schriftliche Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters erforderlich. Über das Beitrittsgesuch entscheidet der Vorstand. Gegen eine ablehnende Entscheidung kann innerhalb eines Monats ab Zugang Berufung zur nächsten ordentlichen Mitgliederversammlung eingelegt werden. Der Austritt aus der Klassenvereinigung ist nur zum Schluß des Kalenderjahres möglich und muß dem Vorstand gegenüber spätestens drei Monate vor Jahresende schriftlich erklärt werden. Personen, die sich in hohem Maße Verdienste für den Verein erworben haben, können durch Beschluß der Mitgliederversammlung zu Ehrenmitgliedern ernannt werden. Die Ehrenmitglieder haben die Rechte der ordentlichen Mitglieder. Sie sind von der Beitragszahlung befreit.

§ 4 Die Mitgliedschaft wird durch Austritt, Ausschluß oder Tod beendet. Der Ausschluß erfolgt durch Beschluß der Mitgliederversammlung bei 2/3 Mehrheitsbeschluß. Er wird mit Zugang des Ausschlußbeschlusses wirksam. Die Mitgliedschaft kann nach Ausschluß wieder erworben werden, wenn 2/3 der Mitgliederversammlung einen entsprechenden Antrag unterstützt.

§ 5 Der Beitrag und die Gebührenordnung werden jährlich von der Mitgliederversammlung festgelegt. Zur Änderung ist eine 2/3 Mehrheit der abgegebenen Stimmen der erschienenen Mitglieder erforderlich. Der Jahresbeitrag ist spätestens sechzig Tage nach Aufnahme in die zu Klassenvereinigung bzw. ist der Jahresbeitrag bis spätestens 28. Februar eines jeden Geschäftsjahres zu zahlen. Andernfalls erlischt die Mitgliedschaft nach einmaliger, erfolgloser schriftlicher Mahnung auf Vorstandsbeschluß. Bei Austritt oder Ausschluß besteht die Beitragspflicht bis zum Schluß des laufenden Vereinsjahres fort. Vereins- und Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 6 Die Einladung zu einer Mitgliederversammlung muß mindestens zwei Wochen vorher ergehen und eine Tagesordnung enthalten. Es genügt, wenn Ladung nebst Tagesordnung im Rundbrief der Klassenvereinigung veröffentlicht werden. Die Mitgliederver-

sammlung tagt mindestens einmal jährlich. Sie faßt ihre Beschlüsse, soweit in dieser Satzung nicht anders vorgesehen, mit einfacher Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen der erschienenen Mitglieder. Sie wählt den Vorstand und zwei Kassenprüfer, die der Versammlung berichten und die Entlastung des Vorstandes beantragen. Stimmberechtigt sind nur Mitglieder, die ihren Beitrag bezahlt haben. Jedes Mitglied hat eine Stimme, die nicht übertragbar ist. Auf schriftlichen Antrag von mindestens 20 Mitgliedern hat der Vorstand unverzüglich eine außerordentliche Mitgliederversammlung einzuberufen. Satzungsänderungen bedürfen einer 2/3 Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Enthaltungen werden nicht mitgezählt. Über die Beschlüsse der Mitgliederversammlung ist ein Protokoll aufzunehmen, das vom Versammlungsleiter und Protokollführer zu unterzeichnen ist. Es soll enthalten: Ort und Zeit der Versammlung, die Person des Versammlungsleiters, die Zahl der erschienenen Mitglieder, die Tagesordnung, die einzelnen Abstimmungsergebnisse und die Art der Abstimmung. Bei Satzungsänderungen soll der genaue Wortlaut angegeben werden.

§ 7 Der Vorstand besteht aus drei volljährigen Personen, die von der Mitgliederversammlung für die Dauer von zwei Jahren gewählt werden. Wiederwahl ist zulässig. Die Wahl erfolgt durch Akklamation. Die Mitgliederversammlung kann mit einfacher Mehrheit die Wahl durch Stimmkarten oder geheime Wahl beantragen. Jedes Mitglied des Vorstands kann den Verein einzeln gerichtlich und außergerichtlich vertreten. Der Vorstand im Sinne dieser Satzung besteht aus:

- dem 1. Vorsitzenden,
- dem 2. Vorsitzenden,
- dem Kassenwart.

§ 8 Die Erteilung der Meßbriefe erfolgt durch den Deutschen Seglerverband. Die Klassenvereinigung benennt dem DSV Vermesser für einen Zeitraum von 4 Jahren auf Widerruf anerkannt werden. Die Erteilung der Segelnummern erfolgt durch die Klassenvereinigung. Regatten der Klasse dürfen nur durch einen dem DSV angeschlossenen Verein ausgeschrieben und veranstaltet werden.

§ 9 Für die Auflösung der Klassenvereinigung bedarf es einer Mehrheit von 2/3 der abgegebenen Stimmen. Über die Auflösung entscheidet die Mitgliederversammlung. Verbleibendes Vermögen fällt an die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in Hamburg, die es ausschließlich für gemeinnützige Zwecke zu verwenden hat.

Theo's Info

Das 14er-Amt für Finanzwesen informiert:

Liebe Rüsselschiffreunde, an dieser Stelle wie immer ein paar Worte zur Haushaltslage. Der Jahresbeitrag 97 wird aus kontotechnischen Gründen erst im Sept./Okt. eingezogen. Das heißt: Bitte dringend jegliche Änderung von pers. oder Kontodaten mir bis dahin be-

kanntgeben. Wichtig für Barzahler: Stichtag für Überweisung der Beiträge ist der 31.12.97 Wer nicht zahlt: fliegt, da scheinbar kein Interesse an der 14-KV besteht! (das klingt zwar hart, ist leider anders nicht mehr möglich, da es sich immer wieder um die selben Leute handelt.) Ansonsten sieht die Finanzlage ganz gut aus und wird hoffentlich durch das neue "Mörtschen-Deising-System" (14er-Shop) noch verbessert. Seht euch bitte die Mitgliederliste hinten im Heft genau an. Kontrolliert eure Adresse, Telefonnummer und vor al-

lem die Angaben zu eurem (euren) Schiff(en). Wer noch keine deutsche Bootsnummer (>100) besitzt, muß diese bei mir beantragen. Sprecht mir die fehlenden oder berichtigten Angaben einfach auf den Anrufbeantworter...

Mit freundlichem Bugspriet Euer Marcus W. ("Finanzminister")

bitte hier abtrennen

Deutsche Fourteen-Foot-Dinghy Klassenvereinigung e.V. Marcus Wieland Günteringerstr. 2 82237 Wörthsee

Aufnahmeantrag

Ich bitte um Aufnahme in die Deutsche 14-Fuß-Dinghi Klassenvereinigung e.V. zum \_\_\_\_\_

Name: \_\_\_\_\_ Geb.Datum: \_\_\_\_\_
Adresse: \_\_\_\_\_ Club/Verein: \_\_\_\_\_
Telefon: \_\_\_\_\_ Bootsnummer: \_\_\_\_\_
Ort, Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_
(bei Jugendlichen die Erziehungsberechtigten)

Der Jahresbeitrag beträgt einheitlich 50,- DM und wird per Einzugsermächtigung am Jahresanfang abgebucht. Dazu bitte die Einzugsermächtigung ausfüllen.

(oben stehende Punkte streichen, falls nur Einzugsermächtigung erforderlich)

Hiermit ermächtige ich die Deutsche 14-Fuß-Dinghi Klassenvereinigung e.V. widerruflich, die von mir zu entrichtende Zahlung des Jahresbeitrages bei Fälligkeit zu Lasten meines Girokontos

Nr.: \_\_\_\_\_ bei \_\_\_\_\_ BLZ: \_\_\_\_\_

mittels Lastschrift einzuziehen.

Datum, Ort \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

von Ralf Meier

Da die Vermessungsformalitäten bei deutschen Regatten bisher immer sehr lässig gehandhabt worden, gab es in der Vergangenheit Probleme beim Besuch internationaler Regatten. Ich will hier einmal die grundsätzlichen Dinge zusammenstellen und mir verknäpfen, den Sinn und Unsinn der Regeln zu kommentieren. Gehen wir also einmal vom worst case aus, jemand hat sich über Winter ein Boot gebaut und sich die Segel von seiner Großmutter nähen lassen...

### Die erforderlichen Papiere:

- Pappe blau/weiß (gibt's bei Marcus)
- Vermessungspapier A3 beidseitig beschrieben, früher gelb, heute rot (Gibt's rot, gedruckt -> kostet, oder einfach kopiert; bei Marcus oder Martin)
- Weiter braucht das Boot eine Nummer. Diese gibt's bei Marcus. Die Bootsnummern bleiben beim Boot (eingraviert) und können als Segelnummern gefahren werden. Zu überlegen ist jedoch der Kauf einer persönlichen

Segelnummer, die dann beim Käufer bleibt. Die Bootsnummern gehen von 101 an aufwärts (zur Zeit ca. bei 160), die persönlichen Nummern dann von 1-100 und 1000 aufwärts. Eine persönliche Segelnummer kostet 20 DM. Die Segel dürfen von jedem national oder international anerkanntem Vermesser vermessen werden. Normalerweise darf das jeder größere Segelmacher. Fock und Groß benötigen den blauen DSV Knopf, wenn sie von einem DSV-Vermesser vermessen wurden.

Die Segelfläche von Fock und Groß muß auf den nächsten 0.01 m<sup>2</sup> Wert abgerundet und im Meßbrief (Pappe) festgehalten werden und das Segel damit in der Nähe des Schothorns auf der Backbordseite beschriftet sein. Oberhalb dieser Ziffern muß ebenso die in Kombination mit diesem Großsegel maximal erlaubte Vorsegelfläche (z.B. 18,58m<sup>2</sup> minus gemessene Großsegelfläche) aufgemalt sein. Der Spi braucht nicht mehr vermessen zu werden, lediglich zu Informationszwecken soll die Segelfläche in der Pappe festgehalten werden. Die Spis müssen fortlaufend numeriert werden, es sind nur 2 neue Spis pro Jahr erlaubt.



Der Rumpf darf von jedem national oder international anerkanntem Vermesser vermessen werden. Bei uns sind dies zur Zeit: Bernd Zeiger, Christoph Hagenmeier, Martin Blum. Ihr Interesse bekundet, als Vermesser zu arbeiten haben Sven Henze und Peter Rooks.

Die Daten vom Rumpf kommen auf das Vermessungspapier und auf die Pappe.

Die Pappe bleibt beim Segler, das Vermessungspapier geht zu dem, der die Nummern verwaltet (Marcus, dieser reicht es weiter an den DSV, Herrn Ahlers.), oder kann selber mit der Beantragung des Bootsscheines zum DSV geschickt werden.

Dann wäre es fast soweit, mit der ausgefüllten Pappe kann euch auf internationalen Regatten nichts mehr passieren.

Sollten wir jedoch wieder hochkarätige Regatten in Deutschland mit Besuch von Herrn Ahlers (DSV) haben, so muß der Papierkrieg erweitert werden. Dann benötigt ihr nämlich einen DSV Bootsschein. Die 14 Regeln schreiben vor, daß das Boot beim nationalen Seglerverband registriert sein muß. Das bedeutet in Deutschland den Erwerb eines DSV Bootsscheines, der angeblich auch zum Eigentumsnachweis im Ausland anerkannt sein soll. Anträge könnt ihr bei den Ver-

messern bekommen, oder direkt bei Herrn Ahlers beantragen (DSV, Gründgensstr. 18, 22309 Hamburg). Der Bootsschein enthält einen sogenannten Kurzmeßbrief, in dem so wichtige Daten wie Tiefgang, Höhe der Aufbauten (wichtig für Aussi Boote) enthalten sind.

### Der Buycancy Test:

Dieser Auftriebtest muß aus Sicherheitsgründen jedes Jahr erneuert werden und in der Pappe nachgetragen werden. Kommt nicht auf die Idee, ohne einen gültigen Auftriebtest zu einer internationalen Vermessung aufzutauchen! Dann dürft ihr nämlich zur Freude aller in einem siffigen Hafenbecken diesen Auftriebtest nachholen. Also, abnehmen darf diesen Test jeder "Club Official". Und officials haben wir in den Deutschland nun wirklich genug, so kann euer Jugendwart, Hausmeister etc. euch die Unterschrift geben oder nach langem, gemeinsamen Baden wie z.B. in Alborg wird euch auch sicher einer unser neuen Präsis die Unterschrift geben.

### Kauf vermessener Boote

Hier müssen nur die Papiere (Besitzer) upgedatet werden, vorausgesetzt, das Boot ist schon mal vermessen worden. Bei ausländischen Booten muß eine deutsche Nummer beantragt, und in den Rumpf eingraviert werden.

Ralf



Ralf Meier und Rolf Beier, GER 3 -- Foto: Ralf Meier

..wir eine Rangliste hätten.

von Martin Blum

Selber sehe ich eine Rangliste (RL) eher zweischneidig, deswegen nun vorliegende Auseinandersetzung:

Punkt 1 ist, daß die Ordnungsvorschriften Regattasegeln des DSV eine Deutsche Meisterschaft nur zulassen, wenn im Vorjahr eine RL geführt wurde, und so einige Hürden (Quoten) überwunden wurden. Die Ranglistenordnung legt die Führung der RL genauestens fest, weswegen sie bei Seglern großer Klassen ein feststehender Begriff ist. Fazit - wenn wir irgendwann einmal groß und erwachsen sein wollen, unseren eigenen Meister küren wollen (mit Urkunden und

unter Aufsicht des DSV), dann müssen wir früh vorbauen, mindestens anderthalb Jahre.

Zielsetzung der RL: „Die DSV-Rangliste informiert über den Leistungsstand der Segler/Seglerinnen dieser Klasse“ (Ranglistenordnung §2.1.). Sie ermöglicht einen Vergleich der einzelnen Segler, ohne daß diese sich treffen und zusammen segeln müssen, praktisch bei vielen kleinen Flotten. Sind wir das? Eigentlich Gott sei Dank noch nicht! Es gibt leider eine Polarisierung in eine Flotte Süd und Nord, die aber untereinander alles zusammen segeln. Der Vergleich ist also zu mindestens 50% trotzdem, und zwar direkt, vorhanden.

Zum Führen einer RL ist soviel Schreib- und Berechnungskram sowie Dialog mit dem DSV zu erledigen, daß wir dafür ein eigenes Amt brauchen, und v.a. zuverlässige Segler, die die Ergebnisse auch dorthin weitergeben. (1997 habe ich von der Flotte Nord nur den Wittensee Fight als Ergebnis - wo ist der Rest?) Wir sind anscheinend noch nicht groß (erwachsen) genug, und die, die das Niveau oder das Fehlen einer Rangliste auf Hauptversammlungen bemängeln sind die Könige unter den Bremsern.

Die Ranglistenregatten müssen schon im Januar für das ganze Jahr gemeldet werden - könnten wir das denn? Von dem Wittensee Finale erfahre ich als der, der den Regattakalender erstellt, erst im August!!!! Eine Ranglistenregatta ist nur eine Ranglistenregatta, wenn 15 (fünfzehn) Boote gestartet sind. Eine DM gibt es nur wenn 60 (sechzig) Segler in der Rangliste 9 (neun) Werte (das entspricht 3 bis 5 Regatten) vorweisen können (ohne Worte).

## Gut, streiche „Rangliste“ setze „Bestenliste“

Wir würden einfach die gleiche Berechnungsformel nehmen, und alle im Doppelsteher ausgeschriebenen 14 Regatten zählen, an denen ein deutsches Klassenmitglied teilnimmt. Mindestteilnehmerzahl 5? Faktoren alle 1,0 - die DM, Riva Cup und POW 1,3 - EM 1,5 WM 1,6?

Was hätten wir davon, ausser ich einen Haufen Arbeit? Einige sagen, das würde die Leute motivieren, auf mehr Regatten zu fahren. Auf meine Frage „warum“ habe ich noch nie eine vernünftige Antwort bekommen. Wer eine German Open nicht fährt, der wird für

eine Platzierung in der Bestenliste auch nicht zu irgend einer Regatta mehr fahren.

In Gesprächen heißt es oft: „Ihr habt ja nicht mal ne Rangliste“. Gut ich kann nun antworten: wir haben eine „Bestenliste“, ich werde dabei aber rot im Gesicht. Als nächste Frage wird kommen: „Wieviel Aktive sind denn in der Liste?“ Dann muß ich sagen: „siebenunddreißig!“ Ist das nicht peinlich? Wir können unsere Klasse (noch) nicht durch Quantität verkaufen, also lassen wir uns doch auf das Spiel gar nicht erst ein. Wir können dafür sagen: „Bei uns sind 78% der Bootseigner aktiv und in der Bestenliste“. Oder einfach: „Das Schiff und die Klasse sind End-Geil!“

## Spezifikation der Bestenliste

Hierbei halte ich mich an das Rechnungssystem der Ranglistenordnung. Die Faktoren der Regatten sind in der Tabelle nachzusehen. Bei Regatten mit ausländischer Beteiligung werden die anderen Teilnehmer mitgezählt.

Berechnungsformel:  $RA = f \times 100 \times ((s + 1 - x) / s)$

f: Ranglistenfaktor der Regatta

s: Anzahl der Boote, die mindestens einmal gezeitet wurden

x: Gesamtplatz des Bootes in der Regatta

m: Multiplikator, Zahl der Ranglistenwertungen einer Regatta

RA: Punkte der Regatta für die Rangliste (kann m mal eingehen)

R: Ranglistenpunktzahl = arithmetische Mittel der besten 9 Wertungen

	Vollwettfahrten	Kurzwettf.
m=0	0	1 abgekürzte
m=1	1	1 oder 2
m=2	2	3 oder 4
m=3	3	5 oder 6
(nur bei mehr als 3 Regattatagen:)		
m=4	4 oder 5	7, 8 oder 9
m=5	>=6	>= 10
	Faktor	Boote Wtf.
Starnberg 96	1,00	12 3
Vejle 96	1,00	15 2
WhirlpoolCup 96	1,00	13 3
Dießen Supercup	1,00	9 3
Fraueninsel	1,00	7 2
Wittensee Fight	1,00	7 3
German Open	1,30	15 4
Riva Cup	1,30	29 4
Radolfzell	1,00	6 3
ALCATEL CUP	1,00	17 3
Prince of Whales	1,30	-----
Brunnen	1,00	13 3
St.Moritz CORUM	1,00	10 3
Molveno WorldCup	1,00	15 3
Weltmeisterschaft1,60		82 7
Interboot SC	1,00	-----
Wittensee Finale	1,00	-----
Feuerzangenbowle	1,00	-----
Vejle Dansihopen	1,00	-----
Whirlpool Cup	1,00	-----

1.Heim Stephan	Pkte:103,92	GO:4x112,67	ALCA:3x100,00
Regatten:7	Brunnen:2x92,31		
2.Meier Ralf	Pkte:103,23	GO:4x130,00	Vejle:2x93,33
Regatten:3	WM:3x74,15		
3.Blum Martin	Pkte:100,00	DiB:3x100,00	Frau:2x100,00
Regatten:11	Brunn:3x100,00	Whirl:1x100,00	
4.Ritsche Stefan	Pkte:97,96	Riva:4x103,10	Rado:3x100,00
Regatten:5	Brunn:2x84,62		
5.Biller Denise	Pkte:96,62	St.M:3x100,00	GO:4x95,30
Regatten:8	ALCA:2x94,12		
6.Rother Dirk	Pkte:95,77	Witt:3x100,00	WM:6x95,33
Regatten:4			
7.Rooks Peter	Pkte:89,70	GO:4x121,33	WM:5x64,39
Regatten:2			
8.Frasch Björn	Pkte:73,94	GO:4x104,00	Witt:3x57,14
Regatten:3	WM:2x39,02		
9.Buck Bernd	Pkte:69,43	Brunn:3x76,92	DiB:3x66,67
Regatten:7	ALCA:3x64,71		
10.Wieland Marcus	Pkte:63,16	Starn:3x75,00	Whirl:3x61,54
Regatten:7	ALCATEL:3x52,94		
11.Gieser Werner	Pkte:61,54	Starn:3x100,00	Whirl:3x84,62
Regatten:2			
12.Schulze Jörn	Pkte:61,46	Witt:3x85,71	GO:4x60,67
Regatten:4	Brunn:2x26,67		
13.WolfChristian	Pkte:60,08	Molv:3x66,67	ALCA:3x58,82
Regatten:9	Frau:2x57,14	Starn:1x50,00	
14.HagenmeyerChr	Pkte:58,55	Whirl:3x92,31	Starn:3x83,33
Regatten:2			
15.Jahn/Schneid.	Pkte:56,30	Whirl:3x66,67	DiB:3x55,56
Regatten:7	Molv:3x46,67		
16.Holscher Chr.	Pkte:45,10	GO:4x69,33	Witt:3x42,86
Regatten:2			
17.Helmich Jocki	Pkte:38,52	GO:4x86,67	Regatten:1
18.Fries Christ.	Pkte:33,98	Frau:2x85,71	ALCA:3x29,41
Regatten:3	Whir:3x15,38		
19.Hederer Flo.	Pkte:27,29	DiB:3x33,33	Starn:3x25,00
Regatten:6	ALCA:3x23,53		
20.Knopp Mathias	Pkte:23,81	Witt:3x71,43	Regatten:1
21.Dicks Jean-P.	Pkte:17,68	ALCA:3x47,06	Riva:4x4,48
Regatten:2			
22.Dorst Armin	Pkte:16,75	Whirl:3x23,08	ALCA:3x17,65
Regatten:3	Frau:2x14,29		
23.Köhler Axel	Pkte:15,41	GO:4x34,67	Regatten:1
24.Littmann Elfi	Pkte:14,52	GO:4x26,00	Vejle:2x13,33
Regatten:2			
25.Müller Gerd	Pkte:13,89	Starn:3x41,67	Regatten:1
26.Steuerer Mart	Pkte:11,76	ALCA:3x35,29	Regatten:1
27.Jordan Helmut	Pkte:11,11	Starn:3x33,33	Regatten:1
28.Bütow Jürgen	Pkte:10,71	Molv:3x13,33	DiB:3x11,11
Regatten:3	Brunn:3x7,69		
29.Humpel Peter	Pkte:10,26	Whirl:3x30,77	Regatten:1
30.Andreas Flitz	Pkte:9,52	Witt:3x28,57	Regatten:1
31.Hollenbeck Sv	Pkte:7,70	GO:4x17,33	Regatten:1
32.Authier Denis	Pkte:5,56	Starn:3x16,67	Regatten:1
32.Eder Thomas	Pkte:5,56	Rado:3x16,67	Regatten:1
34.Roger Woollam	Pkte:4,76	Witt:3x14,29	Regatten:1
35.Harter Christ	Pkte:4,18	Molv:3x6,67	ALCA:3x5,88
Regatten:3			
36.Motsch Johann	Pkte:3,92	ALCA:3x11,77	Regatten:1
37.PöhlmannSteff	Pkte:2,78	Starn:3x8,33	Regatten:1

**Hmm, das ist sie also,...**

Jeder hat sie wohl jetzt auf sich wirken lassen. An einigen Plätzen (z.B. meinem) kann man sehen, daß dies relativ wenig mit der Realität zu tun hat. Auch ist Dirk wohl falsch plaziert. Lösung: weniger Ergebnisse rechnen, das würde dann aber niemanden hinterm Ofen vorholen, wenn er nach nur einem Event seine Punkte hat. Sofort merkt man auch, wenn etwas an den Faktoren gedreht wird, kann man besser dastehen - hmm, da fängt sie schon an, die Faktordiskussion. Zudem habe ich nach Erstellung der Liste festgestellt: Eine Höllenarbeit! Ich würde bei einer Abstimmung über die Einführung einer Bestenliste folgenden Abstimmungsmodus vorschlagen: Wer als Erster die Hand für eine Einführung hebt, darf die Liste gleich die nächsten 2 Jahre führen...

**Fazit**

Die Befürworter werden wohl enttäuscht sein von der Liste und von den Begleiterscheinungen. Die Gegner der Liste werden sich vielleicht denken: “Stört mich doch nicht, wenn ein Rechenwahnsinniger alle halbe Jahre die Namen in schwer nachzuvollziehender Reihenfolge aufschreibt.”  
Diskutiert - bis zur nächsten HV

Trimmprotokoll - Muster von Stephan Heim zur systematischen Archivierung  
 Ausschneiden, Kopieren und Trimmmarken am Schiff/Rigg anbringen

**14 - Trimmprotokoll**

Datum:	Ort:	Nummer:
Lauf:	Rang:	Anlaß:
Windstärke:	Wellenhöhe:	von
<b>Material:</b>		
Rumpf:	Groß:	Latte 1:
Schwert:	Fock:	Latte 2:
Ruder:	Spi:	Latte 3:
Mast:		Latte 4:
Großbaum:		Latte 5:
Bugspriet:		
<b>Masttrimm:</b>		
<u>Hauptsalinge</u> Länge:	Winkel:	Oberwanten:
<u>Obersalinge</u> Länge:	Winkel:	
Mastfuß:	Mastfall:	
Hauptwanten:	Hauptwantenspannung:	
Fockfall:	Fockspannung:	
Oberwanten:	Mastkontroller:	
<b>Segeltrimm:</b>		
<u>Groß auf Kreuz:</u>	<u>Fock auf Kreuz:</u>	
Schot:	Schot:	
Schotsystem:	Holepunkt:	
Baumniederholer:	Cunningham:	
Cunningham:		
Unterliek:		
<b>Schwertstellung:</b>		
Am Wind:	Raumschots:	Vorwind:
<b>Beurteilung:</b>		
Kreuzhöhe:	Raumschots:	
Kreuzspeed:	Vorwind:	
<b>Bemerkungen:</b>		



GER 13 - Marolli - 14, Hyde Sails, Licospars Mast

*Der Spezialist  
rund  
um's Boot!*



**Unsere Werft bietet:**

Reparaturen aller Art in Holz und GFK, Restaurierung von Oldtimern in Holz, Lackierungen, Segel/ Persenning, Gutachten, Sommer- und Winterlager

**Für Jollen- und Skiffsegler:**

Schäkel, Blöcke, etc., HARKEN-Programm, Farben, Schoten, Strecker, Leinen, Segelschuhe, Jollenbekleidung, Trapeze und Schwimmwesten

**Für International 14s:**

Hohes Rigg komplett, Frei auf Nachfrage  
 Alu Masten mit Glastop von Licospars, Hyde-Segel  
 Marolli 14s komplett - Preise auf Anfrage

**49er Generalvertretung Süddeutschland**

**STEINLECHNER BOOTSWERFT**

Utting am Ammersee Tel 0 88 06 / 76 21

## Vergangenheit des International Fourteen

von Tom Vaughan, übersetzt  
von Martin Blum

Der International Fourteen ist eine Entwicklungsklasse, deren Ursprünge man am Ende des letzten Jahrhunderts suchen muß. Damals waren Konstruktionen und Designs nur lokal verbreitet. Sie sind für regionale Bedingungen entwickelt worden, weshalb die Schiffe im Westen Englands exzellente See-Boote, und die im Norden mehr für Binnensegeln ausgelegt waren.

Am Ende des Ersten Weltkrieges gründeten einige die Yacht Racing Association. (Y.R.A.), jetzt die R.Y.A. 1919 veröffentlichten sie die Regeln für eine nationale Klasse von 14 Foot Offenen Dingis. Diese wurden von Morgan Giles geschrieben und so gestaltet, daß die meisten der existierenden regionalen Klassen in die neue nationale Klasse passten. Es dauerte nicht mal bis 1923, bis die sich Idee, unter der Führung eines Dinghi Komitees, eingesetzt von der Y.R.A., mit Stellvertretern der meisten regionalen Flotten, durchsetzte.

In Australien und Kanada etablierten sich auch Regatten von kleinen, offenen Booten zur Jahrhundertwende, allerdings zu ganz anderen Bedingungen. Die Australier hatten, so wie die Briten, offene Ruderboote mit Segel. Sie fuhren fort, mehr und mehr Segel zu setzen, bis zu 400 square foot (37qm), und hielten diese mit einer großen Crew von 6 bis 8 Leuten.

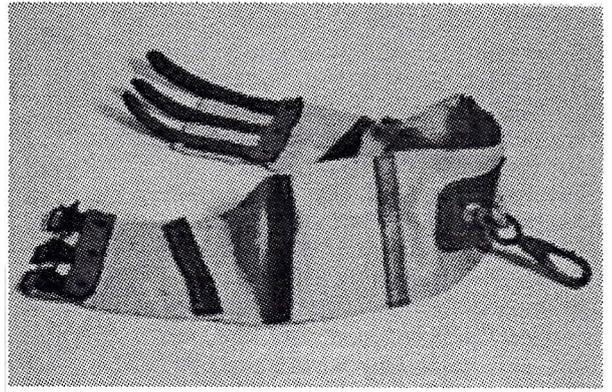
Die Kanadier nahmen eine ganz andere Richtung. Sie hatten leicht gewichtige Boote, halb gedeckt, geriggt wie Kats. Sie gehörten zur Lake Sailing Skiff Association und segelten zu zweit. In Britannien war Cowes der wichtigste Platz zur Fortentwicklung, wo Uffa Fox und Morgan Giles die wichtigsten Designer waren, als die Boote sich vom offenem Yacht-Beiboot zur eigenen Rennmaschine wandelten. Uffa brachte sie vom Hochbordigen "Innen Sitzer" Konzept zur niedrigeren und nasserem "Aussen Sitzer" Idee.

1928 beantragte und erhielt die Y.R.A internationalen Status für ihren Fourteen. Während der 1930er konstruierte und baute Uffa Fox die meisten der britischen 14er, die wahr-

scheinlich die schönsten Beispiele der Holzbootsbauer-Kunst waren.

Team Regatten zwischen Amerikanern, Kanadiern und Briten begannen 1933 mit einem knappen Sieg für die Briten. Aber die Hauptattraktion war die Seegängigkeit der britischen Boote. Im folgenden Jahr gewann ein Brite klarer, und die Amerikaner und die Kanadier traten der internationalen Klasse bei (Obwohl die Kanadier die Regeln erst 1959 komplett erfüllten). Das Hauptinteresse der Klasse war damals wie heute, bessere Boote zu bauen, schnellere Boote innerhalb der Regeln, die von 1928 bis zu den 1970ern inhaltlich größtenteils unverändert blieben. Schwerter aus massiver Bronze wurden zu Holz mit Bleispitze. Gaffelsegel und Cat getakelte Riggs verwandelten sich in Bermuda Slup Riggs. Das Trapez wurde in der Klasse erfunden. Etwas von einem "Pacifischen Blumenkranz" Seil, an welchem die Crew hing um das Schiff zu halten, kopiert von Beecher Moore als "Glockenseil" auf seinem Thames Rater. Kombiniert mit Gurtsatz und Schnalle, ein Hilfsmittel zum Rausitzen, von den Kanadiern eingebracht, prompt verboten, so wie später das Trapez, weil es die Klasse in ihren frühen Jahren in eine Binnen- und eine Seeflotte gespalten hätte.

Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges unterbrach alle Aktivitäten in Britannien, aber in Amerika produzierte Sandy Douglas 1942 den ersten formverleimten Holz 14, 1945 gefolgt von den Kanadiern. Noch vor 1949 holten die Briten mit den ersten Formen auf. Das war nun ein neues Problem, dem die Klasse gegenüberstand. Serienbauten, mit vielen Stückzahlen, schienen

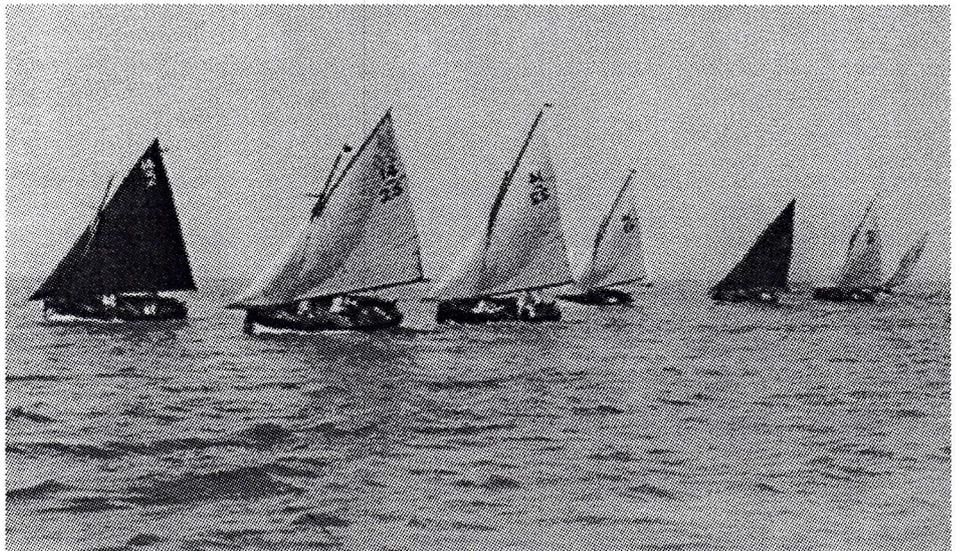


einen One-Design Effekt auszuüben. Tatsächlich gab es für eine Weile einen sehr erfolgreichen One Design 14 in Amerika. Jedoch wurde das Problem in Britannien von Austin Farrar gebannt, der einen alternativen 14 Typ, der höchst erfolgreich war, zeichnete und baute, auch wenn er sehr teuer war.

Die Klasse hatte in Britannien erst mit zwei anderen Entwicklungsklassen zu kämpfen, die billigeres Segeln boten, und dann mit One Designs, so daß der Dingy Boom in 1950ern und 60ern an ihr vorüberging. Aber sie behielt ihre Fans.

1950 setzten die Briten ihre eigene Organisation ein, die Britische Flotte am Laufen zu halten, und 1968 wurde das World Council einberufen, die Klasse zu führen. Zwei Dinge waren der Grund dafür: Das allgemeine Verlangen nach einer effektiveren internationalen Kontrolle, verursacht durch die Wiederaufnahme von regulären Teamregatten 1958, und deren Ablehnung der britischen "Old Guard", die die Klasse von Anfang an so erfolgreich geführt hatte.

1954 wurde eine signifikante Änderung der Klassenregeln vorgenommen. Löcher im Boden wurden erlaubt, um beim Gleiten zu lenzen; Bis zu dieser Zeit wurde jegliches Wasser im Rumpf





von Hand ausgeschöpft. Das machte das Klar werden nach Kenterungen wesentlich einfacher, und hat über die Jahre dazugeführt, daß die Boote heute selbstlenzend sind. Das Resultat ist, daß niemand mehr von einem offenem Boot spricht.

In den 1960ern kam ein neuer Versuch von den Amerikanern sowie von den Kanadiern, mit den Regeln aufzuräumen. Sie fingen an mit Glasfaser zu bauen, und das verlangte eine genauere Definition der Regeln. Die nächsten Jahre wurde darüber über den Atlantik gezankt. Das Gewicht der frühen Glas 14' verhinderte einen Fortschritt bei den Diskussionen 1963 mit den Australiern, da diese bereits auf 72,48kg unten waren.

1969 wurde das Trapez endgültig erlaubt, nachdem es schon einige Jahre bei den Nordamerikanern in Gebrauch war. 1970 wurde P.O.W von einem Boot, ausgestattet mit Trapezen zum ersten Mal seit seiner Erfindung 1938 gewonnen.

Die 1970er waren eine hektische Zeit für den Weltverband, da ein Komitee, unter der Leitung von Richard Ewart Smith, eine komplette Überarbeitung der Regeln vornahm. Diese wurden 1975 von der I.Y.R.U genehmigt mit viel Aufruhr in Kanada und gegen einige Stimmen in Amerika.

Dinghi Segeln war nun in Britannien zurückgegangen, aber die 14' hielten sich noch, obwohl die P.O.W Flotte so klein war, daß man sie neu aufbauen mußte.

Der 'wind of change' fegte in den 1980ern durch die Klasse. Dies fing mit einem Vorschlag der Amerikaner an, das Doppeltrapez aufzunehmen, um die vergrößerten Segelflächen von 1975 zu halten. Die Briten leisteten Widerstand, aber waren 1983 mit Trials (Versuchen) einverstanden, und die Regeln wurden 1984 verabschiedet.

Die Regeln von 1975 erlaubten Steckschwerter, die schnell zum Normalfall wurden, was den Wünschen der Binnenflotten stark entgegenkam, genauso wie der Doppelboden. 1986 schlugen die Kanadier den asymmetrischen Spinnaker vor, der 1988, genauso wie das von den Amerikanern vorgeschlagene durchgelattete Großsegel, angenommen wurde.

Interessant ist, das zu dieser Zeit eine "Classic" und eine "Vintage" Abteilung ins Leben gerufen wurden, um die Aktivitäten auf den Binnenrevieren am Leben zu halten.

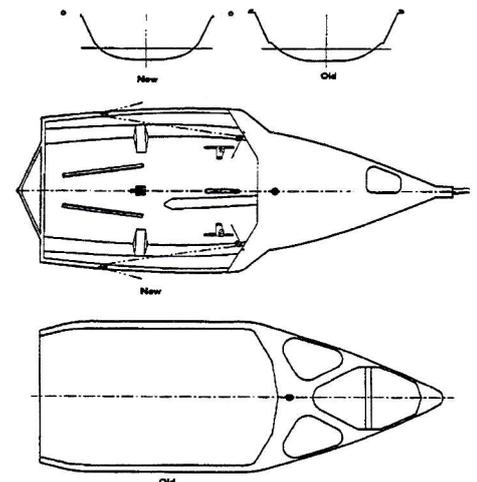
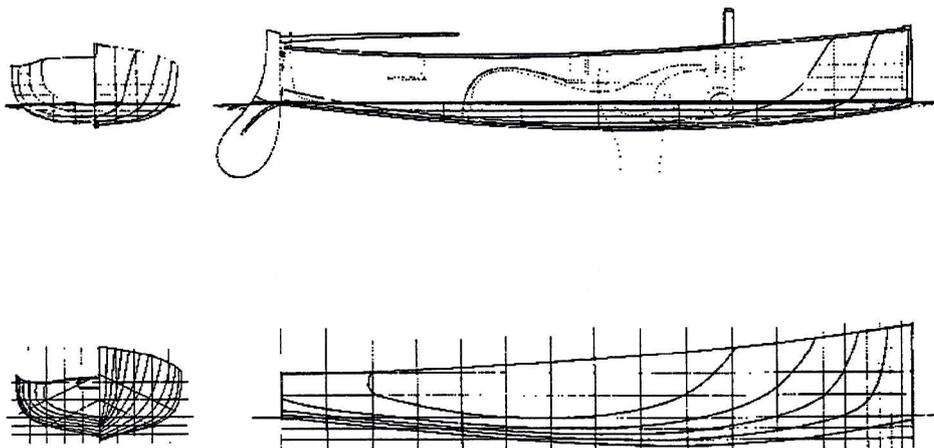
Die 14', die in so vielen Jahren so viele sterbende Klassen gesehen haben, hatten in den späten 1980ern und den frühen 1990ern ihre Ära. Neubauten boomte, 44 Boote aus Britannien nahmen an der WM in San Francisco teil. Sie haben sich gut dargestellt, es waren aber zwei der 25 präsentierten Australischen Boote, die die Regatta gewonnen haben. Das gab natürlich Forderungen nach hohem Rigg etc., aber die Klasse allgemein war nicht kühn genug zu dieser Zeit.

Der Erfolg der 14' und der Ruf der I.Y.R.U nach einer neuen Klasse begünstigte eine ganze Fülle von neuen asymmetrischen Klassen verschiedener Größen, mit welchen man jetzt zu kämpfen hatte.

Das führte zu den letzten Regelvorschlägen, was jeglichen Neubau stoppte, bis die Situation nach dem Treffen der World Association 1995 in Kopenhagen geklärt war. Mehr Segel, höherer Mast, einfachere Konstruktion, breitere Rumpfe und Decks. Das wurde später im Jahr durch die I.Y.R.U (jetzt:ISAF) bestätigt. Jetzt war die Bühne frei für einen neuen Versuch, die Australier und Neuseeländer in die World Class zu bringen. Viele neue 14' mit Deck waren auf den Meisterschaften 1996, und die POW wurde von einem dieser Designs gewonnen, obwohl die zu den neuen Regeln konvertierten Boote fähig waren, mitzuhalten. Als die ISAF Ihre Trials um das neue Olympiaboot, das High-Performance-Dinghy, im Herbst 1996 in Torbole, Lake Garda, durchführte, konnte sich das neue Design bestens behaupten. Zweiter bei der Wahl der Segler, die alle neuen und ein paar alte Klassen ausprobierten!

Am Ende des erfolgreichen Jahres, und des Drucks nach Veränderungen, der seit San Francisco auf der Klasse lag, standen die weltweit einheitlichen 14' Regel, als die Australier und Neuseeländer abstimmten, und die internationalen Regeln bei ihrer Meisterschaft annahmen.

Der 14' war einst speziell für den ersten Eigner gemacht, heute ist er "Ready to race", direkt aus der Fabrik, wegen der Nachfrage. So ruft die Klasse wieder nach einem Hersteller, der die Größe der Flotte festlegt. Aber eine Entwicklungsklasse muß sich ändern. Alles wird in Frage gestellt. Ein One Design ist veraltet von dem Zeitpunkt an, an dem es erstmals vorgestellt wurde. Eine Entwicklungsklasse kann immer den Vorteil aus den letzten Errungenschaften ziehen.



## Batt Sails

Skiff style rigs ...  
are a nightmare  
when an all-round  
rig is needed

We said a year ago that we expected evolution of the current successful rigs to prevail over possible revolutions in design and by and large this has been borne out by events. Skiff-style rigs with very flexible topmasts can be optimised very effectively for a narrow set of conditions but are a nightmare when an all-round rig is needed. By comparison, a controllable mast with relatively even bend is a dream

to work with from a sailmaking viewpoint.

The Proctor Jet mast helped a lot of people to upgrade to the big rig in time for the 1996 season and we experienced a 'rig tuning for survival' learning curve reminiscent of the introduction of the M6. The Jet bends evenly enough and is not quite too flexible, it's price is good but its weight is not in its favour. For 1997, the trend is certainly towards carbon, generally to slightly stiffer masts and I welcome it. This follows a path already taken by Roddy Bridge with his Angell mast and Roger Ewart Smith with a Willetts. Fitz's carbon Proctor was not dissimilar. A better supported topmast means means a better supported upper mainsail roach, the leech profile can grow and still be properly controlled. The result is powerful sail whose response relies a bit more on sail shape and profile, a bit less on mast flexibility.

Results with this style of rig were very impressive last year and were achieved through the full range of conditions. We have worked with the leading mast makers in readiness for the 1997 season and with a view to what will be needed in San Francisco from masts and from sails.

**Stiffness can be  
overdone... consider your  
weight when selecting a  
mast**

I am wary that mast stiffness can be overdone. This only serves to lock up the rig in some conditions. You are well advised to consider your weight when selecting a mast.

Fully battened jibs have been a great success. We were fortunate in being able to develop our principles for these

sails in other areas before introducing our ideas to the 14 rig. For most people, the benefits far outweigh the inconvenience of not being able to furl the sail. Looking forward to San Fran, sail shapes for choppy, windier conditions will be in vogue during 1997.

Spinnaker design for the big rig has rolled over from very successful work done immediately prior to the Worlds in Denmark. They say size isn't important, but a big sail which will pull you fast and deep down the runs, yet allows you to carry it 'quite close enough, thank you' on a reach has to be a good thing.

*Dick Batt*

*Batt Sails, 30 Abbey Barn Road, High Wycombe, Bucks HP11 1RW  
Tel 01494 441422 Fax 01494 441322*

## Irwin Sails from Australia

One of the most common things I'm asked as a sailmaker is to talk or write about sails. In the case of 14's I think the question should refer to rigs, the reasons being that a wide variety of masts are available and the class rules allow sails of almost any configuration within 200square feet.

### The aim....

The rigs we are currently developing are the product of years of evaluation rather than something that was dreamed up overnight. The size of the main verses the jib and the foot, luff and leech lengths are the product of structured experimentation, resulting in the best compromise for most conditions both upwind and down.

### The constraints....

Our rig is a cross between a conventional dinghy such as a Flying Dutchman and a full blown 16 or 18 Foot Skiff. While a 14 shares a similar hull shape with other skiffs, it doesn't share the same relative mast height or sail area. For this reason they have an insatiable appetite for power in the medium wind ranges to drive the short hull up on the plane. However, once the wind reaches the upper limits, the sail must flatten and twist to allow the boat to sail fast.

### Bendy rigs....

Other skiffs cater for differing wind ranges with a combination of bendy tipped masts and two or more rigs. The lower section of the masts are held relatively straight with lower stays. The top of the mast is so soft that it has little leverage on the bottom section, allowing the forestay to be kept tight and the top of the sail to twist and flatten in the gusts giving

the boat good acceleration. It also allows the mast to be a smaller diameter, saving weight and particularly useful when class rules don't allow carbon fibre.

The sails for these masts have exaggerated luff round in the head and very little roach to maintain control of the top of the mast, and when properly set up can be very fast with automatic depowering in the gusts. The downside to these rigs is that they can be very difficult to tune. A common characteristic is good speed but poor height due to bad leech control and power. They can also have problems downwind with excessive bend and even breakages. Keeping the sail-track attached to the mast is no fun, as is trying to pull up the main with a halyard, the latter being almost impossible. Other skiffs are able to overcome power problems because of the longer hulls and large sail plans for light winds and a completely second rig for stronger breezes.

### A more conventional rig....

The conventional dinghy achieves its speed and power with mast control. This is the way we have developed our rig. Our mast is very consistent in its bend, allowing the whole leech to open. The leech tension and depth of the sail can be controlled with vang, cunningham and adjustable top stays (uppers), giving power in the medium airs and a flatter sail in a breeze. The downside of this setup is as the mast bends down low, forestay sag becomes a problem. Masts need to be stiff to overcome this, resulting in the rig being less automatic requiring more adjustment to stay in the groove. A few years back, aluminium masts were heavy and/or rigged with diamonds to achieve to correct stiffness. Luckily, carbon mast technology has come to our rescue with masts being stiffer, lighter and stronger than ever before. Because of this I feel that this configuration leads to the fastest all round setup. Having a stiff mast also has benefits off the breeze.

### Step down rigs....

Another invention from a few years back is what is called the step down rig. The purpose of this is to reduce sail area by telescoping the mast above the gooseneck into the mast below the gooseneck and reefing the mainsail down. This system works well especially for the lighter crews and in big wave conditions. It does mean though, that some serious decisions have to be made on the beach. A bad choice can be fatal and your race can be over before it's even started. A stepped down rig can also be slower downwind

in flat water.

### What we do....

I prefer to use adjustable rake and rig tension to depower. We cut our sails with a conservative amount of roach to try and avoid the big cartwheel. This allows us to leave the beach knowing that no matter what conditions eventuate, we can set up the boat to suit. Our strategy is to have a rig that we have complete control of and can adjust for any conditions on the water, giving us consistency throughout the wind ranges allowing us to win plenty of races in all conditions.

*Good Sailing, Lindsay Irwin*

*-Lindsay is the Australian International 14 Foot Champion - a title he has won four times.*

*Irwin Sails - 32 Keith St, Moorabbin, Victoria, Australia - Phone/Fax 00 613 9555 7328*

## Peter Harper Plays it Close to His Chest

In 1997, Peter will be continuing to offer his highly personalised service. With the wide choice of boats and other options available this year it is important that your sailmaker doesn't just offer a single solution to customers with different needs. A sailmaker has to ensure that he understands how the mast is set up in the boat and how it will perform on the water in terms of its bend characteristics, response to rig tension and rake adjustments.

Last year many Fourteeners were putting up with mainsails which were clearly too full for higher wind conditions and could not get sufficient rig tension to cope with excessive luff sag.

### Overall Stiffness is Far More Important Than a Pound or Two

When choosing your mast, the overall stiffness of the spar is far more important than a pound or two of weight saved. For Fourteeners looking to the Worlds in San Francisco we are currently developing flatter white sails for the forecast wind strength. We are working on sails for carbon masts from Angell, Proctor as well as the original Ovington spar and the Proctor Jet section. Pete's new Morrison has an Angell mast.

### Currently Awaiting Intelligence on Worlds Courses

We were very pleased with the performance of our 1996 design of

spinnaker which proved blisteringly fast in all conditions. These new kites utilised varied shape head radials so that a slightly fuller leading edge and flatter trailing edge was produced. For average UK conditions these 340 square foot sails are ideal and have been further refined for 1997. As with main and jib, we are also offering flatter kites for the Worlds, although we are presently concerned that with the forecast breeze the tight reach won't have to be too tight to become a two sailer. If this happens, then the flatter spinnakers will not be necessary - we are currently awaiting intelligence from the States to answer this question.

Call Peter at the loft to discuss your requirements for the forthcoming year.

*Peter Harper, Harper Sails*

*Barnes Sturges, Hatway Lane, Sidmouth, Devon EX10, OQP*

*Tel 01395 597609 Fax 01392 438425*

## DESIGN AND DEVELOPMENT - HYDE SAILS '97

For those of you that I haven't yet met my name is Colin Goodman and I work in the development department at Hyde Sails with Charles Devenport. Hyde Sails decided that the International 14 was a class that they should continue to play an active part in, and having just won the Fireball Worlds and Nationals I was fortunate enough to get the new boat. I will sail this season with my Fireball crew Jim Turner and intend to sail at all the major 14 events including the Worlds in San Francisco.

The 14 represents the ultimate challenge to any sailmaker, fortunately at Hyde we have both the expertise and technology to produce the fastest sails. The next few paragraphs describe our thoughts and offerings for the discerning 14 sailor of 1997.

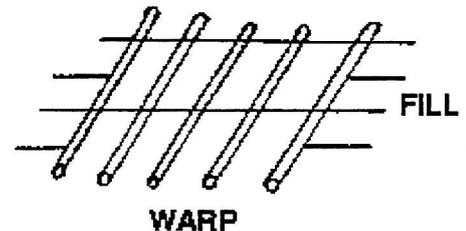
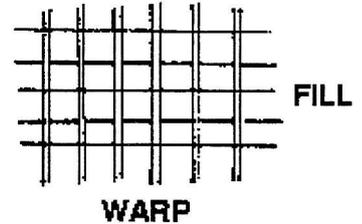
### THE MAINSAIL

So why have we chosen to use a radial kevlar sail with four battens? Kevlar, weight for weight is about 7 times stronger than polyester. To get the same elongation numbers for the 230g polyester laminate used by most sail makers it is possible to use 100g kevlar which is nearly 60% lighter.

With a radial sail the panels are orientated to follow sail load paths. Therefore the bias fill strength of the material is not so critical. The sailmaker can choose a material which has its strength in one direction. This saves on unnecessary threads and therefore weight. Most modern

laminates are warp strong to enable sail designers to follow vertical load paths with long unbroken (few horizontal joints) panels. The warps are uncrimped and untwisted which further reduces stretch. Crimp is caused by yarns passing under and over each other to make the "scrim".

On modern scrims the warps are glued over the fill yarn, ie Battens obviously mean more control but at the expense of more weight. Weight afloat needs to be kept to a minimum, but fast sails also need to be the right shape and easy to use. Battens make the sail 'smoother' and make it more responsive to cunningham. The more



battens used can make cloth selection less critical because they hide and disguise distortions.

If we use more battens we can also use a lighter cloth, more battens also mean we get a smoother more progressive leech profile. (Which causes less drag).

So what's the solution?

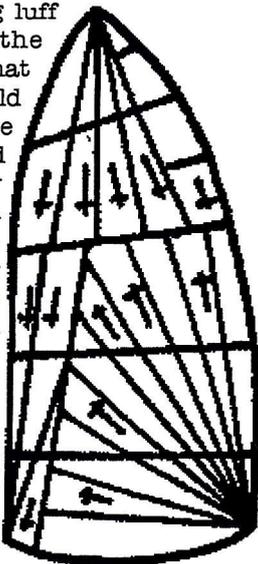
We said that if we use lighter weight cloth we need more battens. However if the cloth is stronger we can use less battens, therefore we need stronger light cloth. Our Kevlar 49 with X ply is the solution. Now we can reduce the batten count without distortion or compromising sail shape.

So with the reduced batten count how do we get a smooth leech profile. By using short battens in the upper leech where the biggest angle changes are, we can smooth the profile to perfection with a very small increase in weight, eg

Small battens glued to sail to smooth profile. Cloth stress orientation using uncrimped untwisted high modulus Kevlar 49.

The majority of shape in the sail is derived from luff curve, the sail still has a degree of built in shape so that it is not too straight in the exit, which could cause reduced pointing in light to moderate winds.

This combination makes de-powering quite easy, once the mast bend gets close to matching luff curve most of the shape is gone. What is left in the mould (or in built) shape can be twisted and stretched away using cunningham and vang to depower. However one should always use mast rake in the first instance to depower. With a correctly profiled radial sail you will get better automatic gust response. As the loads increase (a gust of wind) sail cloth stretches making the sail deeper. This happens to lesser degree with radial, and radial kevlar even less again. If the profile is correct the sail will open in the gust the mast will bend and the sail won't stretch, making a flat open easy to use package.



### THE FORESAIL

Mylar films and flogging don't get on! Foresails lightly loaded as most dinghy sails are don't require the complication of laminated sails. If you are not going to make them radially in kevlar (the weight saving against polyester laminate and woven polykotes is non-existent). To make a cross cut light weight 14 jib is quite simple, even light weight polyesters (woven) will out last any laminate (unless you ensure the jib never hits the mast, shrouds or flogs!).

#### Foresail Shape:

The straighter in the back the sail is, combined with a round front section will produce the fastest jib, but it won't point. So we have to compromise and of course our shape reflects this. The sail is at its deepest in the top section to allow it to twist the open without the chord depth over flattening. The effect of twisting straightens the exit thus in moderate winds with less twist we have a reasonable 'return' in the leech.

The entry of our jib is not extreme which reflects the compromise, though to a degree may be controlled by rig tension and jib cunningham tension. We use 4.5oz polykote which is not as heavy as our old standard 2A design because the full length battens help stabilise the sail with out sacrificing performance or longevity.

### GENNIKER

Good gennikers should roll round well

to windward, have a low heeling moment and allow you to sail deep down wind when required.

These factors are dictated by the entry angle, exit angle and overall depth.

A=Front Projection

B=Leech Projection

C=Foot Drop

The more there is of 'A' the better

the sail is down

wind, but the

bigger A is

the deeper the

sail has to be.

The position

of depth also

effects how

much 'A' will

project to windward. If we run 'A' over

positive it may become very twitchy

B is less critical but the same applies

in reverse in terms of depth position.

However with B it is possible to run a

certain amount of positive leech (ie

not straight or hollow flaked) without

the sail becoming unstable.

Our current gennikers run a moderate

amount of 'A' to keep the depth to a

minimum, it is also necessary to keep

the back of the sail straight to allow

the wind a clean exit. This produces a

sail that will perform well on a reach

as well as down wind. When running

deep the sheet can be eased to allow

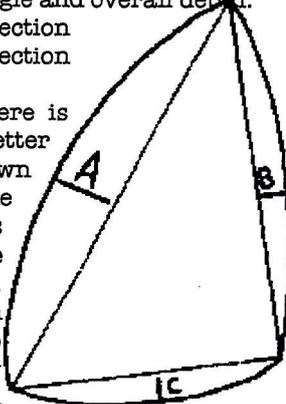
the luff to swing to windward and

increase projected area. On an

overpowering reach it is possible to

roll the luff in without it collapsing

reducing sail area and opening the slot.



The emphasis is on a sail that is both efficient and easy to handle.

By the time you have finished reading this you hopefully will understand our thinking and the way we have been looking at 14 sails for 1997. The sails we now offer have changed considerably from our 1996 designs. Because of what we have learned about the new boats and our involvement in the fleet I believe we can offer the 14 sailor the best solution.

Please feel free to call me at the loft.

Colin Goodman

Paul Viney - Riva Cup - Foto: Ingrid Abery



## Testwochenende

von Chris Holscher

Für das letzte Wochenende im Mai hatte die 14 KV zu einer Testsegel-Veranstaltung für Interessenten eingeladen. Die Resonanz von der Hanseboot '96 und anderen Anfragen war enorm, so daß sich am Samstag auch etwa 16 gespannte Segler aus dem ganzen Norden und allen möglichen Bootsklassen in Kiel an der großen Slipanlage einfanden.

Björn, Jens und ich waren mit unseren beiden Booten und viel Information zu Lande und zu Wasser gut beschäftigt. Bei strahlendem Sonnenschein und leider nur wenig Wind konnten wir die Boote auf Raumkursen zwar manches Mal zu kurzen Doppelstehern vergewaltigen - aber

14s sind eigentlich für andere Bedingungen (wenigstens über 2 Bft.) konzipiert... Trotzdem war der Tag ein voller Erfolg! Die Boote hatten wenig-

stens für kurze Momente andeuten können welches Potential in ihnen steckt.

Wie der Spaß bei richtig Wind und Welle aussieht konnten wir schließlich abends bis tief in die Nacht bei Pizza und reichlich Chianti auf diversen 14 und 18 Videos demonstrieren. Kurz - es waren alle restlos begeistert und da wir für den nächsten Tag einstimmig Wind beschlossen hatten, war auch das gemeinsame Frühstück und ein zweiter Segelversuch am Sonntag schnell vereinbart. Das Wetter hielt sich denn auch an unsere Vorgaben und so konnten wir am zweiten Tag doch noch bei etwa 4 bis 5 Bft. einige Stunden über die Ostsee toben.

Das Wochenende hat wirklich allen eine ganze Menge Spaß gebracht und den ein oder anderen auch sicher mit dem 14-Fieber angesteckt - mal sehen ob man sich nicht bald einmal auf den folgenden Regatten wiedertrifft. Bei Björn und Jens möchte ich mich für ihre Hilfe ganz doll bedanken.

Bis bald, Chris GER 15

## Zum Trimm und zum Segeln allgemein

von Christian Wolf

Eigentlich habe ich ja die besten Voraussetzungen für's schnelle Segeln. Ich hab ein Superboot, ein Superschotten (weiblich, daher geschickt, geschick, zäh und ausdauernd, groß, mittelschwer und natürlich gewohnt, Befehle sofort auszuführen), aber trotzdem will die Kiste nicht schnell und beim Halsen nicht in der Normalposition segeln.

Denkt da doch mal an die Deutsche Meisterschaft an der Möhne. Keine Halse hat geklappt und an der Kreuz waren wir mehr quer als noch vorne unterwegs. Also liegt es an mir - und ich dachte an Training.

So habe ich mit Stefan Heim verabredet, daß wir, er am Rohr und ich sonstwo, (im Laufe der Radolfzeller Segelwoche fand ich mich echt überall im Boot wieder; Hut ab vor allen Schotten - und ganz besonders vor den Mädels!!!) mal gemeinsam eine Regatta fahren. Damit ich mal sehe, wie so ein Boot gelenkt wird, und ansonsten so einiges zum Segeln dazulerne - und Stefan mit dem Hintergedanken, sich Sparringspartner heranzuziehen.

Die Bedingungen waren für ein Training optimal (über die Regatta wird an anderer Stelle geschrieben) und mein Erfahrungszugewinn entsprechend.

Auch auf die Gefahr hin, daß ich Euch nun all das Erzähle was Ihr ja schon wißt, mache ich es trotzdem. Außerdem habe ich auch gewußt, daß man ein Boot gerade zu fahren hat (an der Kreuz), aber nicht wie gerade. Und ich habe auch gewußt, daß man Halsen mit Tempo fährt, aber nicht mit wieviel.

Ein echtes Schlüsselerlebnis war die Kreuz. Wind 4-6, böig, sonnig, bißchen Welle. Es war tatsächlich so, daß ich als 95 Kiloschotte mich die gesamte Kreuz ausruhen konnte. Ich stand von Wende zu Wende regungslos, den vorderen Arm hinter dem Kopf, die Fock, Gegner und Luvvorauswasser beobachtend im Trapez. Bei der ersten Bö war mir schon mein Kapitalfehler (sonst als Steuermann) klar. Es kam keine Krängung ins Schiff, es wurde auch nicht angeluvt um den im Rigg auftretenden Druck zu mindern. Stefan viel kurz ab, vierte sein Groß, um es gleichdrauf mit ver Hundertfachtem Bootspeed wieder dichtzunehmen, und gleichzeitig luvten wir an. Wir konn-

ten mit dem Schwung und der erhöhten Bootsgeschwindigkeit nun problemlos mehr Höhe fahren als zuvor.

### Alles logisch!! Hab ich gewußt!! Warum hab ich's dann nicht gemacht?!

Ein großes Augenmerk gilt natürlich der Großschot. Ich bin davon überzeugt, daß man nur bei einer optimalen Großschotführung mit dieser überaus schnellen Hoch-am-Wind-Technik überleben kann. Es sei denn, der Steuermann hat unmenschliche Kraft und Kondition. Ich bevorzuge die Heckschotführung. Über die hat allerdings mein „Trainer“ geschimpft, weil er mit den dann notwendigen 2 Pinnenauslegern nicht zurecht kam. Aber das ist Gewohnheitssache. Ich bin der Meinung, daß die hinterste Ecke des Großbaumes die günstigste ist, weil man den besten Hebel erreicht, um die Seitenkräfte aufzufangen. (siehe Tornado)

Außerdem bietet das am Heckgestell angeknottete Dreieck den Vorteil, daß man den Großbaum mehr zur Mitte als nach unten zieht, wenn man ganz dicht nimmt. Das kommt aber wieder darauf an, wie man die Großschot im Einzelfall führt. Ich habe jetzt umgebaut. Fast am Ende des Großbaumes ist ein Umlenckblock mit Hundsfott. An der Hundsfott ist die Schot festgeknotet und geht von hieraus nach unten auf den am Dreieck, genau in der Mitte festgeknoteten 2. Umlenckblock und wieder nach oben zum Baumende zurück ins Cockpit. Ich kann nun die Großschot wie im 49er direkt am Baumbeschlag nehmen, oder wenn die Kräfte nachlassen, über den Normal-Großschotblock (Harken) mit Klemme fahren.

Das ganze System mit abfallen, auffieren, anluven und dichtholen wird von meinem Ovington 1 A (Prototyp GER 5) mit einer Wahnsinnsbeschleunigung und mit einem Geräusch belohnt, daß ich bisher nur von Spikursen kannte. Er fängt an zu brummen.

Nun zum Thema aufrecht. Es war wirklich Wind. Ich hatte das Gefühl, daß unser Schiff niemals Neigung zeigte, im Gegenteil. Aufrecht heißt wohl etwas nach Luv kommen lassen. Das schafft man zwar nicht immer, wird aber zu jeder Zeit angestrebt. Und schon wieder steht der Steuermann im Mittelpunkt. Alles mit der Großschot. Alles logisch!! Hab ich gewußt!! Warum hab ich's dann nicht gemacht?! Die Art des nach Luv-Neigens unterbricht jedoch zeitweise jäh das Schlafverhalten von mir als Schotten in dieser regungslosen Trapezstellung, die

ich ja oben schon erwähnt hatte. Wenn nämlich zwei Gestalten im Trapez hängen, und ganz geil drauf sind, weil alle anderen Schiffe nach Lee neigen nur Ihres nicht, so kommt es doch vor, daß der notwendige Druck im Groß plötzlich fehlt und dabei die Schnelligkeit und Geschicklichkeit des Schotten getestet wird. Der kann nun beweisen, wie lieb er seinen Steuermann hat. „Laß ich Ihn hängen oder hol' ich Ihn raus.“ Ein kurzer Blick genügt. Für den Steuermann ist die Situation nun aussichtslos. Er entfernt sich langsam vom Schiff, mit der Zuversicht im Gesicht, daß er ja gleich wieder dran ist, wenn nur der Vormann schnell genug in die Gänge kommt. Also an den Wanten, Baumniederholer und sonstigem Gestrüpp vorbei nach Lee. Mit etwas Glück und der richtigen Bö zur richtigen Zeit hat man seinen Steuermann Sekunden später, mit zufriedenen Gesichtsausdruck, wieder an Bord.

Halsen entpuppt sich als total unspektakulär. Man muß nur schnell sein, das ist alles. Und auf keinen Fall vorsichtig!! Bei mir waren nämlich vorsichtige Halsen eben langsame Halsen. Abfallen, warten, schiften, Gegenruder, schwimmen!!! Wir haben uns darauf geeinigt, fast wie bei den Surfern, ohne Geschwindigkeitsverlust die Halsen zu fahren. Um richtig Schwung zu holen kann man vorher sogar noch etwas anluven. Der Schotte spielt dabei eine besonders wichtige Rolle. Er ist dafür verantwortlich, daß das Schiff immer gerade im Wasser liegt, keine Krängung, sonst schwimmen. Der Schotte muß im Moment der Schifte sofort auf der neuen Luvseite auf alles gefaßt sein. Es ist nur ein kurzer Moment, wenn dann aber das Gewicht fehlt, ist Ende.

Viel Spaß beim Ausprobieren

*Christian Wolf*

Halt die Nase  
zu Schatzi, wir  
halsen!

*Anmerkung Ina (= anfänglich erwähnter Superschotte):*

*Ruhig mal zu Trainingszwecken mit jemand Anderem segeln - Vergleiche lassen eigenes Können und eigene Fehler besser erkennen. Zudem profitiert man immer vom Beobachten Anderer. Und: der Steuermann weiß endlich zu schätzen, was er an seinem „Lieblingsschotten“ hat.*

## rauf, runter, rüber und nüber

von Martin Blum

Inspiriert wurde ich zu dieser Erfahrungssammlung durch das Buch "High Performance Racing" von John Merricks und Ian Walker, Olympia Silbermedaillengewinner. Deren Tips habe ich hier für den 14 aufgearbeitet und mit eigenen Gedanken gesiebt. Der Text erhebt keinen Anspruch auf Gemeingültigkeit. Alle Angaben ohne Gewähr. Kindern wird dringend empfohlen: Macht das nicht! Für Schäden jeglicher Art an Personen oder Sachgegenständen wird keinerlei Haftung übernommen.

### Gennaker

Gennaker sind leichte, asymmetrische Segel mit sehr großem Profil für Raumschotsfahrten, leicht zu shiften, aber durch ihre Größe manchmal schwer zu bedienen. Ist ja wohl allgemein bekannt. Nur, damit wir über das selbe reden.

Wir (die 14) fahren das Teil an einem langen Bugsprit. Doch schon hier gibt es Aspekte zum beachten. Erlaubt sind 2,76m vor dem Bug. Ausgerechnet die Australischen Schiffe wie die

Divine Madness hatte ihn aber nur 2m und ein paar Zerquetschte lang. Man kann leicht auf den Gedanken kommen, bei wenig Wind einen langen Baum zu fahren, bei viel Wind einen kurzen, um weniger Luftvolumen in den Gennaker zu lassen. Schmarrn! Je weiter der Hals des Gennakers vorne ist, desto mehr Auftrieb macht das Segel durch den schrägeren Anstellwinkel des Vorlieks, also unabdingbar bei Welle. Zudem wirkt die Vergrößerung des Abstandes Hals zum Kopf ein bisschen wie das Anziehen des Cunningham beim Groß: Der Gennaker wird hinten flacher.

Sollte bei einer Wettfahrt (wie z.B. Molveno, Kieler Woche) ein hoher Reach-Kurs gesetzt sein, den man vielleicht gar nicht unter Gennaker schafft, so wäre ein Trick, den Mast Raumschots kurz nach hinten fallen zu lassen, um mehr Höhe fahren zu können. Genauso fährt man auch aus diesem Grund bei viel Wind mehr Mastfall, um den Nosedive zu vermeiden.

Umgekehrt funktioniert das Spiel genauso. Hat man einen Gennaker mit kurzem Vorliek, so kann man, um bei wenig Wind trotzdem Tiefe fahren zu können, ihm ja oben oder vorne ein Stück Luft geben, damit er bauchiger wird, und vielleicht sogar ein bisschen nach Luv sichelt.

Das empfindlichste Konstruktionsmerkmal des Gennaker ist die Vorliekskurve. Ein großer Überhang zur Geraden zwischen Hals und Kopf (Maß

A) bewirkt, daß der Gennaker schön bauchig ist, viel Volumen umsetzt, und auf tiefen Kursen sogar wie ein Spinnaker ein bisschen nach Luv kommt. Nachteil ist, daß der Gennaker erhöhte Aufmerksamkeit beim Fahren erfordert, und daß damit die Gesamtläche des Gennakers oft so weit steigt, daß man bei Shiften erheblich länger braucht.

Beispiel für einen Gennaker mit großem Vorlieksüberhang wäre meiner (GER-13) und einer für fast keinem wäre Christian Wolfs (GER-5, der Elektrospi).

Da Raumschots ein gewaltiger Zeng auf die Mastspitze kommt, sollte der Vorschoter ab und zu kontrollieren, ob sich der Mast nicht nach vorne biegt. Wenn ja dringend die Oberwanten anziehen, was oft bei den neuen hohen Riggs mit weichem Masttop nötig ist.

### Anknoten

Oft hat's Sinn, Hals, Schothorn und Kopf mit Filzschreiber zu beschriften, um Verwechslungen zu vermeiden. Der Hals sollte ausser bei leichtem Wind immer ganz eng am Baum sitzen. Erst Hals einknoten, dann entlang dem Vorliek gehen und den Kopf, und endlich das Schothorn einknoten. Der Downhaul (Reinholer) geht unter der Schot an die zwei bis drei Püttinge in Segel. Manchmal hat es Sinn, zwischen letztem und vorletztem Pütting einen Abstand von mind. 10 cm zu gewährleisten, damit beim Reinziehen in den



Sack nicht ein großer Knopf um die Püttinge entsteht.

Kontrollieren und alles am Bug abtappen, ALLES! Vier verwenden das Alu-Tape, wegen der geringeren Reibung und sprühen fleißig mit Bayer Marinespray alles rutschig.

Auf welcher Seite der Fock man den Gennaker reinholt ist meiner Meinung nach fast Wurst. Damit er sich beim Setzen nicht verhängt und beim Reinholen nicht so leicht ins Wasser fliegt, ist es ein bisschen besser in Lee hochzuziehen und in Luv runterzuziehen, also wenn's linksrum geht, links anknoten.

Ach ja, den Beiholer an der oberen Saling hat ja wohl jeder. Das Fall läuft hier durch das Ende des Beiholers, der beim Setzen oder Bergen verhindert, daß das Fall hinter die Saling verschwindet. Damit der Spi beim Setzen nicht zwischen Vorstag und Mast gerät, bindet man einfach ein Seil oder Gummi von der einen Want über das Vorstag zur anderen, im Abstand von 20-40 cm vom Eintritt des Vorstages in den Mast.

## Rauf

Da gibt's drei Philosophien:

1. Baum und Fall sind kombiniert und gehen gleichzeitig rauf. Das macht natürlich der Vorschoter.

2. Baum zum Vorschoter, Fall zum Steuermann. Hat Sinn, weil der Vorschoter mit der Schot schon ins Trapez springen kann, während der Spi aufgeht. Nachteil ist, der Steuermann steuert (nicht gerade fein) mit den Knien die Welle runter (ich denke, was Werner da in Warnemünde immer für Ecken gefahren ist).

3. Vorschoter Fall, Steuermann Baum. Beschlüge so angeordnet, daß bei hohen Reach Kursen der Vorschoter auch beides machen kann. Hier braucht der Steuermann nur eine Hand zum Setzen. Wir machen es so, daß beim smoothen abfallen an der Luvtonne erst die Petra reinspringt, mir die Schot gibt, das Fall nimmt. Darauf ziehen wir zu zweit den Gennaker hoch, und sie nimmt aus meiner Hand die Schot (in meiner Hand befindet sich tatsächlich Pinne, Großschot und Spischot auf einmal). Da ich mit dem Baum früher fertig bin, und mich gar nicht erst aushake, kann ich gleich mit dem ersten "Plopp" des Spis ins Trapez springen.

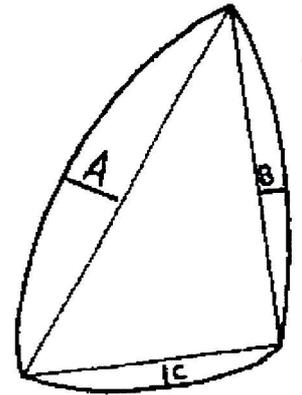
Wichtig: Baumniederholer auf bei viel Wind; Luvschot muß frei sein; Fall und Baumstrecker makieren, damit man weiß, wann das Ende erreicht ist, oder ob es wo hängt.

## Rüber und Nüber

Steuermann: Immer mit maximalem Speed; direkt aus dem Trapez rund anlenken, und reinspringen. Wenn das Heck durch den Wind geht, den Baum aktiv rüberziehen. Bekommen die Segel auf der neuen Seite Druck muß das Gewicht der Crew schon dort sein. Bei viel Wind kann es sein, daß man nochmals kurz abfällt. Ich weiß, mit einem schweren Boot ist das nicht so einfach, weil das Schiff ziemlich schnell aus dem Gleiten kommt, da ist es umso wichtiger, mit vollem Speed zu halsen und gleich nach luv zu springen.

Vorschoter: Schoten müssen frei laufen; Mit dem Steuermann reinspringen, Fock auf und wenn das Schiff zur neuen Leeseite krängt MUß man schon in Luv sein; Die alte Schot noch kurz halten oder vielleicht sogar ein bisschen anziehen, damit der Gennaker nicht vor, um das Vorliek fliegt und sich verdreht - die neue Schot beim rüberrennen so schnell wie möglich dicht holen und wenn der Gennaker aufgeht gelich wieder zur korrekten Stellung fieren; Trapez und Fock

Bei weniger Wind: Rollhalsen langsam, nicht zuviel, und abgestimmt auf den Gennaker - wenn der noch nicht steht, hat's keinen Sinn; Baumniederholer ein bisschen ansetzen, damit das Groß besser umlattet; Ratschblöcke ausschalten; Nach der Halse kurz höher fahren, damit sich der Gennaker mit Wind füllt und das Boot Speed aufnimmt.



Linke Seite, linkes Bild:  
Kurzes Vorliek GER 5 -  
Foto: Robert Hitsch

Linke Seite, rechtes Bild:  
Langes Vorliek GER 13 -  
Foto: Rudi Kühne

Rechts:  
Tristan Nelson's Paws  
- Foto: Ingrid Abery

## Runter

Der Vorschoter gibt dem Steuermann die Schot, springt rein und: Ha, da gibt's viele Wege. Ich denke, am besten ist es, bei Wind, Fall ein bisschen vorheissen, damit die überschüssige Länge vom Reinholer weg ist, Baum und Fall aufmachen und nur ziehen; Steuermann läßt die Schot in dem Moment los, wenn die Klemmen aufgehen; Er hat als einzige Aufgabe, so gerade und störungsfrei zu segeln, daß sein Vorschoter im Stehen das Bergen auf einen Schlag beenden kann. Muß sich der Schotte festhalten, hinsetzen, so fällt der Gennaker ins Wasser, und „der Dreck ist im Schachter!“.

Besser zu früh als zu weit! Hat man das Teil an der Boje noch nicht drin, ist es doppelt schlimm, da man den Weg wieder zurückfahren muß, Falls man das Schwert raumschots hochgezogen hat, muß es vor dem anluven wieder runter, da danach die Kräfte zu hoch werden.

## Eieruhr

Man versucht das Problem in dieser reihenfolge zu lösen:

Die Schot fest ziehen;

Fall kurz lösen;

Zurückhalsen;

Reinholen

Moth: Berthold Neutze, Sekretär der IMCA-G (Deutschland)

14: *Martin Blum, Infowart*

## Interview

14: *Berthold, schön Euch kennenzulernen, was magst du trinken??*

Moth: Na, Buttermilch, la-türnich (hier lesen doch auch Jugendliche, oder?)

14: *Du bist seit geraumer Zeit Sekretär der International Moth Class Association Germany, seit wann (und warum)?*

Moth: Seit etwa 11 Jahren. Damals war ich zu blöd, mich rechtzeitig zu ducken; jetzt meinen alle, das wäre ein Erbrecht.

14: *Schon so alt?*

Moth: :-); Das Durchschnittsalter bei uns liegt weit über 30. Alter schützt vor Torheit nicht.

14: *Und seit wann gibt es den IMCA-G?*

Moth: Der Verband wurde 1972 gegründet. Seit Anfang der sechziger Jahre wird hierzulande Moth gesegelt. Zuerst am Schluchsee (im Schwarzwald); später dann Bodensee und Aachen.

14: *Soviel ich weiß, seid ihr auch 1928, im gleichen Jahr wie wir, international geworden, da müssen wir nächstes Jahr zusammen den 70. feiern.*

Moth: Stimmt ja, schon wieder eine Feier. Wir haben dann WM in Old England; da werden die Pommies hoffentlich mal die Flasche kreisen lassen. Und was uns angeht: Laß' uns mal züig ein Festkomitee gründen.

14: *Die Europe hast sich von der Moth mal abgespalten, wann war das, und warum?*

Moth: Die Europe (Übrigens fronsösich ausgesprochen) hat sich in Deutschland Anfang der 70er abgemeldet. Urheber war ein Fragebogen des immer noch aktiven Motten-Werner, der nicht mehr bei den Konstruktionsmotten mittun wollte. Motten-Werner ist dann in den Achzigern reumütig zurückgekehrt und hat noch ein paar Jahre bei uns mitgetan.

14: *Die wichtigsten Vermessungsregeln der Moth?*

Moth: Loa: 3355mm; Boa: 2250mm; S=8qm, Vorliek: max. 5180mm. Die meisten weiteren Regeln gehören in den Bereich Sicherheit. Einige Regeln sollen Surfbretter und Mehrumpfbote verhindern.

14: *In welchen Ländern sind die Moth mit welcher Stärke verbreitet?*

Moth: Australien und Neuseeland: 200, England: 50, Schweiz: 25, Deutschland: 25, Schweden: 10, Japan: 50, USA: etwa 10; fangen gerade erst wieder an; ebenso Finnland und Dänemark. In Australien setzt alle paar Jahre ein großes Stühlerücken ein. Dann sind nämlich Olympics angesagt und da muß der australische Moth-Spitzensegler dabei sein. Dieses Jahr sind es die meisten Topsegler (Tim Webster: 49er, Landenberger und Thorpe: Tornado), die wechseln, um dann wieder einzusteigen.

14: *Die Entwicklung wird wahrscheinlich auch von Australiern und Engländern bestimmt?*

Moth: Ja. Vor allem die Aussies haben in den letzten Jahren deutliche Akzente gesetzt. Bis in die Achziger haben sie fast ausschließlich Scow gesegelt. Dann ist aber der Skiff-Anteil rapide gestiegen; Scows segeln heute ihre eigene Wertung.

14: *Wo sind die Moths in Deutschland? Und wieviele?*

Moth: Süddeutschland: zwischen 6 und 12 Leuten. So genau weiß man das im Moment nicht. Ruhrpott und Münsterland: 7 - 10. Norddeutschland: 5 - 10. In den Siebzigern und Achzigern war deutlich mehr los; da gabs dann auch schon mal 40 Boote bei einer Deutschen Meisterschaft. Der allgemeine Trend, der auch die Laserflotten halbiert hat, trifft uns natürlich besonders. Aber es geht wieder aufwärts mit den Mitgliederzahlen, die übrigens bei 80 bis 90 liegen. Wir haben viele passive Mitglieder, die die Idee weiterhin unterstützen.

14: *Bei weniger Wind seid ihr ja Sackeschnell, bei viel Wind geht's euch nicht so gut...*

Moth: Nun, Wittensee und Möhnesee haben gezeigt, daß auch bei 4 - 5 Bft ein 505er sich warm anziehen muß. Unser Primus, Sven Kloppenburg, hat

letztes Jahr auch nach gesegelter Zeit gegen die gewonnen. Die Norddeutschen haben es halt immer lieber etwas luftiger als die Bodensee-Artisten. Ideal sind natürlich 4 Bft, stetiger Wind und nicht zu steile Welle. Auf See läuft's auch sehr gut. Böiges Wetter ist bei wenig stabilen Booten halt viel Arbeit. Weltmeisterschaften werden meist auf einem Seerevier gesegelt. Eine der schönsten WM's war mal am Skagerak, Mordswelle und so.

14: *Wieviel Hosen scheuert man in einer Saison auf dem Ausleger durch?*

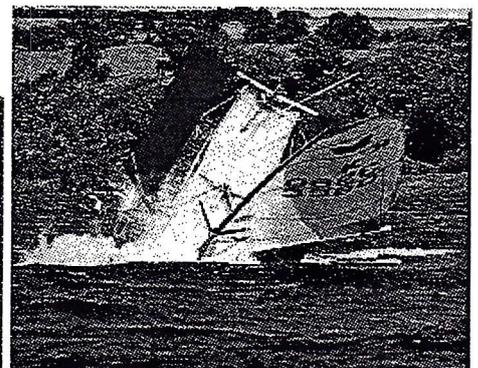
Moth: Ein großes Problem. Soviele Jeans kann man gar nicht ausmustern, wie man durchsitzt. Überhaupt ist die Bekleidungsfrage das eigentlich Konstruktive der Klasse. Es gibt kaum eine Sportart, der wir nicht (Ver-)kleidungsstücke verdanken (Knie-schoner, Fahrrad-, Garten- oder Spülhandschuhe [ Spülen ist ein Sport? ], Bade-, Surfkappen, Kanutschuhe, ...

14: *Ihr seid bei Rumpfwicklung DIE innovativste Klasse. Flares (Bootsverbreiterungen auf Deckshöhe) verschwinden bei euch zur Zeit fast ganz.*

Moth: Nicht ganz; Ohne Flares sitzt Du bei etwas Wind in einer Dauer-dusche; deshalb werden sie als Gischtabweiser weiter gebaut. Außerdem erscheint den meisten eine Auflagebreite von weniger als 400mm für die Rahmenrohre doch etwas schmal. Der letzte Punkt, warum Flares wenigstens rudimentär gebaut werden: beim Rausdrücken über den Rahmen sollten die Füße einen festen Punkt haben. Ohne Flares wäre das kaum möglich, da die Decksbreite dann weniger als 400mm maximal wäre.

14: *Moths kann man wirklich kostengünstig und einfach in der Garage (oder Zimmer) bauen.*

Moth: Ich baue gerade selbst ein neues Boot. Angepeilt sind ein Gesamtgewicht von deutlich unter 35kg. Kom-



plett mit Rigg, Segeln etc. Die Schale (lackiert) wird um die 13 kg wiegen.

**14: Negativ-Form, Positiv oder Shape?**  
Moth: Von allem was. Normalerweise wird (bei Kunststoff) positiv gebaut (Serien allerdings negativ). Am Bodensee hat einer eine Methode mit Styrodur ausgeheckt, die ich jetzt verfeinere. Grundlage ist 20mm Hartschaum (Styrodur 2500) aus dem Boden und Seitenteile sowie Spanten gefertigt werden. Das ist ähnlich schwer wie 5mm Airex, der normale Sandwichkern bei uns. Hinein kommt ein Alibilaminat (80g Glas). Das Deck ist ebenfalls aus Schaum, das Vordeck (nur wegen der Optik) aus 1mm Fliegersperrholz. Auf's Cockpit kommt 200g Kohle und 80g Glas für den Abrieb. Das ist zwar etwas üppig (160g Kohle sollten reichen); Aber weil der Schaum nicht so druckfest ist, ist mir bei dickerer Kohle etwas wohler. Dann wird die Schale gedreht, außen geschapt und ebenfalls mit 200g Kohle laminiert. Die Rahmenrohre sind selbstgewickelt und werden an die Schale laminiert. So sollte der Rumpf (mit Rahmen) etwa 17 - 18 kg wiegen und ausreichend steif sein.

**14: Um den Nose-Dive Raumschots unter Kontrolle zu bringen, experimentiert ihr seit ein paar Jahren mit Foils (Kleine Flügel an der Unterkante des Ruders).**

Moth: Ab 4 Bft und vor allem bei böigem Wetter kommen die meisten nicht

mehr ohne. Einige haben Ruder mit und ohne Flügelchen. In der jüngsten Vergangenheit wurden viele merkwürdige Designtricks angewandt, um das nose-diving zu mildern. Alles führt zu einem mehr oder weniger widerstandsreicheren Rumpf, mehr Gewicht, häßlich war es meistens auch und funktioniert hat es eigentlich in den seltensten Fällen. Damit haben die Foils gründlich aufgeräumt. Der Salto vorwärts, seit Menschengedenken der Schrecken aller Mothsegler, hat diesen verloren. Wenn's ungünstig kommt kannst Du zwar immer noch abschmieren... :-). Noch hat sich kein ultimatives Foil herausgebildet; bei der WM gab es welche mit 80cm-Spannweite und 30mm Profiltiefe; aber auch kleine Stummelchen. Hauptsache, der Anstellwinkel ist neutral, dann funktionierten sie auch.

**14: Die Foils stören am Wind nicht?**  
Nein. Natürlich bedeuten sie mehr Widerstand durch mehr Fläche im Wasser. Andererseits wirkt das Flügelchen auch als Endplatte; das Brett wird wirksamer wegen verringertem induzierten Widerstand und kann deshalb kürzer sein.

**14: Ich hol dir schnell eine weitere Buttermilch, alter Schluckspecht!**

**14: Seit die Surfer den Durchbruch mit Camber Inducer hatten, schielen wir alle auf eine ähnliche Technik, dem Segel durch eine große Masttasche ein Profil zu geben. Ihr seid damit am**

*weitesten.*

Moth: In Europa gibt es noch nicht soviel Erfahrung. Auf der WM 96 in Ratzeburg haben wir es uns halt bei den Aussies angeschaut. Die waren sehr schnell damit, obwohl nicht ihr Wetter war (zu wenig Wind). Mark Thorpe hat ausführlich über den Trimm erzählt. Im Grund sind es die gleichen Dinge, wie beim herkömmlichen Rigg. Er hatte 5 Latten mit Surfer-Inducer, die mit dünnen Stropps und Haken daran gehindert wurden, abwärts zu gleiten. Geschlossen wurde die Tasche mit kurzen Reißverschlüssen. Interessant vor allem für uns, daß der Mast etwa ein Pfund leichter wird (etwa 3.5 kg schwer), denn bei uns zählt jedes Gramm am Top zehnfach.

**14: Bei welchen Winden wirkt sich der Vorteil am meisten aus?**

Moth: Wahrscheinlich bei allen Verhältnissen, wenn Du den Trimm im Griff hast.

**14: Läßt sich das Segel dann überhaupt noch flach trimmen?**

Moth: Ja. Wir haben ein Movie, wo die Trimmänderungen in ihren Auswirkungen sehr schön dokumentiert werden. Arnie Schwarzenegger hat den Part an den Streckern übernommen und Pamela Anderson moderiert. Der Film kann bei mir bestellt werden.

**14: Hmmm, jetzt bin ich erschlagen mit Antworten. Das werde ich jetzt bis Vejle verdauen, da sehen wir uns wahrscheinlich.**

**14: Berthold, vielen Dank, daß du einen mitgetrunken hast, dürfen sich unsere Mitglieder mit Fragen an dich wenden?**

Moth: Yepp. Bei mir mit der Sackpost: Berthold Neutze, Sandstraße 7, 48317 Drensteinfurt; telefonisch: 02504/7162 oder per i-Mehl: Berthold Neutze @ MS2.maus.de. Unsere homepage hat die URL:

ifm.uni-hamburg.de/~staabs/intmothhome und natürlich auf dem Segel-Server: segeln.de/moth oder so ähnlich.

**14: Servus, Berthold**

Moth: guat goahn ...und Tschüss



## “Ein kleiner Rückblick”

von Christian Wolf

Genaugenommen bin ich als Ideenträger und Initiator für unser Training, oder nennen wir es lieber Erholungswoche mit zahlreichen seglerischen Unterbrechungen, verantwortlich.

Nach Informationen unseres Inforwartes Martin Blum hat sich bisher leider niemand gefunden, der über die Zeit auf der Ile des Embiez berichten würde.

Also ziehe ich mir den Schuh an - doch bitte verzeiht mir jetzt schon - ich bin verliebt in dieses Eiland - und von daher wird der Bericht vermutlich nicht objektiv.

Nach monatelangem Vorbereiten mit unendlich viel Informationen und einem Video zu unserer Bootsklasse, die wir vermeintlichen Veranstaltern gefaxt und gepostet haben, wurde uns mit Näherrücken des Termins klar, daß wir dort wohl niemanden finden, der vorhandene Regattatonnen mit vorhandenen Schlauchbooten auf die unendlichen Weiten des vorhandenen Mittelmeeres, welches unkomplizierterweise direkt vor dem vorhandenen Sandstrand beginnt, auslegen würde.

Es war auch mit niemandem

zu rechnen, der sich auf vorhandene Yachten, umfunktioniert zu Start und Zielschiff, positionieren und Befehlshaber über die kleine übersichtliche Gemeinde von insgesamt 8 14-Footern sein würde.

Aber das war nicht weiter schlimm. Im Vordergrund stand für alle diejenigen, die sich bei mir angemeldet hatten, daß wir schön Segeln können, bei mal mehr oder weniger Wind trainieren, und die Erholung auf einer Insel, die dafür wie geschaffen ist. Kein Autoverkehr, keine lärmenden Touristen. Wir standen also auf eigenen Beinen und für das erste Jahr, man muß sich ja auch an uns gewöhnen, war das ganz gut.

Die Veranstaltung - genaugenommen war es eine sehr offene - begann und endete für jeden von uns zu unterschiedlichsten Terminen. Das war o.k., denn so konnte jeder seinem Arbeitgeber bzw. Professor gerecht werden. Konzentriert hatte sich das Ganze aber auf die Feiertage um Ostern. Der Eine machte eine Woche davor, der Andere



Foto Christian Wolf

zusätzlich noch eine danach; die ganz Glücklichen konnten zwei Wochen am Stück. Die vier Mitgereisten und ich reisten nach einem arbeitsreichen Mittwoch an und an einem verpackungsreichen Dienstag wieder ab. Weil wir alle am Mittwoch wieder bei der Arbeit sein mußten.

Hier ist es an der Zeit allen Teilnehmern der Ile-Woche Dank zu sagen. DANKE

### Dabei waren:

Karin Steger, Bernd Buck, Melanie Schrader, Axel Koehler, Jutta Becker, Jens Koop, Sabine Banzhaff, Jürgen Bütow, Martin Lindner, Denis Authier, Stefan Heim, Gerd Müller, Elfi Littmann, Sabine Eder, Thomas Eder, Nicole Ziemer, Ina Knöbel, Christian Wolf

### Zur Situation vor Ort:

Die Insel liegt in der Nähe von Toulon und ist über die Autobahn bequem in 10 Stunden zu erreichen. (von Mannheim aus !!) Nach der Ankunft in Le Brusca muß man mit einer kleinen Fähre ca. 15 min auf die Insel übersetzen. Man meldet sich beim „Hotelamt“ an, erhält die Schlüssel und schon geht der Urlaub los.

Wir hatten strahlenden Sonnenschein und eigentlich immer Wind - mal mehr, mal weniger - aber hier kam jeder auf seine Kosten. Bei unserer Ankunft, wir waren ja schließlich nicht die Ersten, galt mein Augenmerk natürlich der Slipanlage. Da war aber kein einziger 14er zu sehen. Also hatten sich tatsächlich alle unsere Vorgefahrenen für die naturbelassene Slipbahn entschieden.

Ich selbst hatte bisher nur Erfahrungen auf der künstlichen Anlage (auf

der Insel), daher war mir bei dem Gedanken mit Steckschwert und Steckeruder gar nicht wohl. Aber die Contender schaffen das ja schließlich auch - und die haben keinen Schotten dabei, der die Kiste am Lossegeln hindert bevor nicht ausreichend Wasser usw.....

Und es geht doch!!! Man muß halt schon ein bißchen gucken, wo man da hinsegelt, das muß man aber z.B. in Utting auch und da ist das Wasser trüber. Die Boote hatten zur Nachtruhe ein beschauliches Plätzchen am Yachthafen. Dort gab es Süßwasser zum Abspülen, Duschen und Erfrischen. Die Boote waren also vorzüglich versorgt. Unsere Appartements lagen alle ziemlich konzentriert. Das soll heißen, daß Roß und Reiter nur ca. 2 Fußminuten voneinander getrennt waren, und die Reiter mit sich alleingelassen Kontakt hatten oder auch nicht. Alles ganz zwanglos. So kam jeder auf seine Kosten. Wurde nebenan gut gekocht, so entging das Niemandem, und schon war die ganze Mannschaft wieder beisammen, bei Rotwein und Baguette. Die Appartements selbst waren in einem mehr als erfreulichen Zustand, nämlich frisch renoviert und dazu noch billig. Außerdem haben wir gelernt, daß südfranzösische Ameisen bei Kontakt mit Klebestreifen die Richtung und Ihr Vorhaben, die aus Deutschland eingeführten Lebensmittel zu vernichten, ändern.

### Die Kosten:

Mir liegen ja keine amtlichen Werte vor, dennoch will ich Euch die Kosten noch mal kurz auflisten. Ich bitte dabei zu bedenken, daß wir mit einem Fiat Diesel (Ulysse) von Mannheim aus über die Landstraße gefahren sind,



Gerd Müller und Stefan Heim - Foto Christian Wolf

hintendran zwei 14er, und drin 5 Personen. Der Zeitvorteil der Autobahn drückt sich nämlich nachteilig auf unsere Geldbeutel aus. Dennoch sind wir, wenn die Landstraße auf der Karte ganz doof aussah, auf die Autobahn ausgewichen. Und weil der Heimweg beschwerlicher ist als der Hinweg sind wir auf dem Rückweg auch mehr Autobahn gefahren.

Tanken, Autobahngeb.:	459,00 DM
Fähre	160,00 DM
Appartement (6-Pers.)	450,00 DM
Essen	400,00 DM
Ergibt pro Kopfpreis	293,80 DM

für eine Woche Urlaub

Alle Anderen kamen ähnlich günstig davon.

### Die Regatta:

Gott sei Dank gibt es Denis Authier, der es geschafft hat, den Präsidenten des Ile-ansässigen Yachtclubs an sein Aufgabengebiet zu erinnern.

Schwups waren er und Martin im Besitz von zwei neuwertigen Regattatonnen (zu mehr konnte der Herr Dr. Francis Pillard leider nicht überredet werden). Er hatte seine Chance bekommen, nächstes Jahr wird Ihm von anderer Stelle gezeigt werden, wie man so etwas macht. Wenn man den Worten der Familie Charles, Pierette und Philipp glauben kann, dann werden die sich nämlich für 98 etwas in der Richtung einfallen lassen.

Auf jeden Fall hatten wir nun zwei Bahnmarken, die dann auch irgendwie ihren Platz im Mittelmeer fanden. Denis zeigte uns, wie ein Känguruh-Start funktioniert und wir konnten endlich um die Wette fahren. Wer gewonnen hat und wer nicht war Niemandem wichtig, auch nicht Stefan und Gerd, die eigentlich immer vorne

dabei waren.

### Die Aussicht:

Ihr findet als Beilage zum Doppelsteher ein Prospekt der Ile. Damit habt Ihr die Gewissheit in Händen, daß 1998, wieder über Ostern, die 14er auf der Ile sein werden. Die Leute kennen uns jetzt und haben uns Ihre Mitarbeit und Mithilfe versprochen. Nicole wird im Sommer alle notwendigen Verhandlungen vor Ort führen - und mal sehen, vielleicht klappt es ja diesmal noch besser.

Mir persönlich ist es völlig wurscht, ob da eine Regatta stattfindet oder nicht - ich bemühe mich trotzdem - auch, wenn es nicht klappt, wir stehen trotzdem nicht am Ufer und pfeifen, sondern machen unser eigenes Ding - und das ist auch gut !! Trotz allem sind Nicole und ich sehr zuversichtlich. Die Versprechen der Südfranzosen waren ehrlich und ernst gemeint. Außerdem möchte ich Euch jetzt schon darauf hinweisen, daß die anderen Segler aus D-land (zahlreiche Contender und Laser) mit uns gemeinsam auf die besten Appartements scharf sind. Deshalb müssen wir auf jeden Fall bis Mitte Januar, spätestens Anfang Februar, unsere Meldung abgegeben haben. Schaffen wir das nicht, kann ich nicht dafür garantieren, daß wir alle ge-

meinsam untergebracht sein werden. Das ist aber auch kein Beinbruch, schließlich sind genug Appartements für alle da.

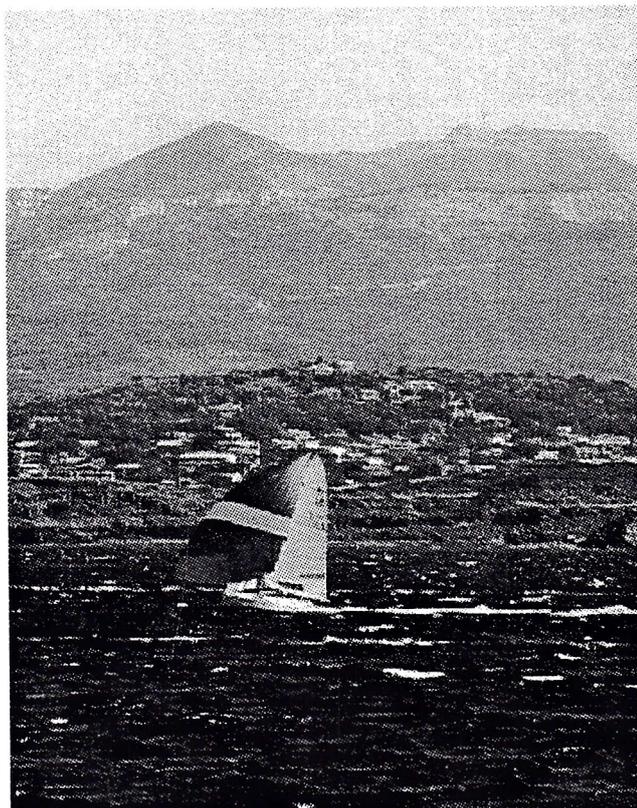
So, nun macht Euch mal an Euere Urlaubspläne.

### Danke:

An dieser Stelle möchte ich mich bei meiner und Inas lieben Freundin Nicole Ziemer recht herzlich für Ihre Bemühungen bedanken. Sie hatte ständig mit den Schnarchnasen von der Inselverwaltung und dem Yachtclub Kontakt gehalten, gefaxt, telefoniert und organisiert, meine Briefe übersetzt und mein Sprachrohr bei Telefonaten und Diskussionen gespielt. Außerdem stellt Nicole für 1998 auch wieder Ihre Kontakte und Ihre Französischkenntnisse zur Verfügung und wird dafür sorgen, daß jeder mit Appartement und allen anderen Notwendigkeiten versorgt sein wird. (Ich habe ja schon darüber nachgedacht Sie zum Regattaleiter zu ernennen - gebt Ihr einfach ein Schlauchboot und ein Mikro)

Viel Spaß noch

*Christian Wolf*



Denis NO NUKES - FRA 1 - Foto Christian Wolf

## Regattabericht Fraueninsel

von *Edi & Denise*

Die Anreise war wie so oft spät in der Nacht, doch das mobile Lotsensystem, um unseren Ausgangshafen überhaupt zu finden, funktionierte wiederum perfekt. Denn Martin kennt wirklich jede Kreuzung in dieser Gegend („Oh, dann steht ihr gerade mitten auf einer Bahnstrecke“) und leitete uns nach einer ewigen Autofahrt sicher zum Ziel. Sogar um halb zwei nachts verließen Marcus und Martin die bierselige Runde um uns mit ihrem Rennboot auf die Insel zu holen. (Was auch nach anfänglichen Tank- und Benzinproblemen endlich klappte!!)

Am Samstag morgen kroch einer nach dem anderen aus den Federn, man muß dazu sagen wir waren alle wiederum in Marcus Sommerresidence am See untergebracht, hier nochmal ein großes Dankeschön an Dich Marcus!! So nach und nach kamen dann alle zum gemeinsamen Frühstück was sich auch schön lange hinzog, denn es regnete in Strömen und somit hatte es niemand eilig mit dem Aufbauen der Boote. Insgesamt sind wir an beiden Tagen zwei ewig lange Wettfahrten gesegelt. Nach dem Einlaufen wurden wir gleich mit heißem Tee versorgt und am Abend mit leckeren Essen, Bier, etc. belohnt. Da vergaß man im warmen Clubhaus sogar, daß es draußen immer regnete. Marcus organisierte von der Firma Magic Marine für jeden Teilnhemer wertvolle Sachpreise!

### Schlußsatz

Alle Kriterien für eine perfekte Regatta wurden erfüllt -> doch wiederum zu wenig 14s. Grüße ,

*Edi & Denise*

- |          |                              |
|----------|------------------------------|
| 1.GER 13 | Martin Blum/Petra Thümmler   |
|          | 1 1 new Marolli Prototype    |
| 2.GER145 | Christian Fries/Susi Dreier  |
|          | 2 3 new Marolli              |
| 3.GER 86 | Denise Biller/Edi Albrecht   |
|          | 3 4 Benedict IV              |
| 4.GER 5  | Christian Wolf/Ina Knoebel   |
|          | 6 2 Ovi A Prototype          |
| 5.GER 66 | Marcus Wieland/Jocki Christ. |
|          | 4 6 unmodified Morrison 4    |
| 6.SUI 5  | Felix Schneider/Bernd Jahn   |
|          | 5 5 unmodified Benedict      |
| 7.GER 51 | Armin Dorst/Voger Alex       |
|          | d d ICE Design               |

## Tornados und Skiffs auf Fraueninsel

Wassersportverein Fraueninsel sucht neue Herausforderung

*Oberbayrisches Volksblatt*



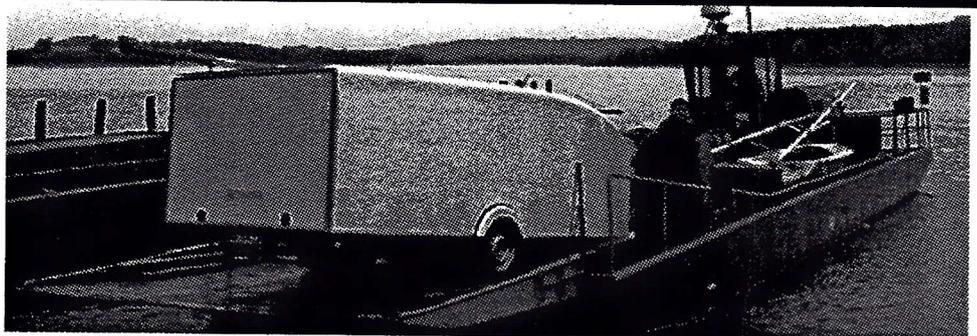
Foto Martin Blum

Erstmals luden der Wassersportverein Fraueninsel und die Klassenvereinigung der Tornados zwei moderne Skiff-Klassen, den International 14-Footer und den 49er zu der seit Jahren ausgetragenen Regatta um das Föhnhorn ein. Der im November zum Olympischen High-Performance-Dinghy erkorene 49er feierte hier seine Premiere einer Regatta in Deutschland. Die schlechten Wetterbedingungen machten die Hoffnung der Teilnehmer und des Veranstalters, 4 Wettfahrten durchführen zu können zunichte. Der Entschlossenheit des Wettfahrtsleiters Franz Bauer ist es zu verdanken, daß an diesem Tag doch noch eine Wettfahrt mit Wertung stattfinden konnte. Ein schwacher Wind um die 1 Beaufort begleitete den Up- and Downkurs mit zweiter Luvboje. Dies zwang die Teilnehmer, ihre taktischen Fähigkeiten vollends auszuschöpfen, um leichte Winddrehungen an der Kreuz zu finden, und Stellen mit weniger Wind Raumschots zu umgehen. Die zweite Wettfahrt wurde nahe der Fraueninsel bei schönen zwei bis drei Windstärken durchgeführt. Die 23 Tornados, vor den Skiffs gestartet,

kamen endlich richtig in Schwung und konnten dank beständigem Wind auf der Kreuz ihr Segelkönnen ausspielen, um sich gegen die Konkurrenz zu behaupten. Der für für die schnellen Zweirümpfer, die Tornados, übliche Kurs mit großen Bahnlängen lag ihnen sehr und warf die bisherige Reihenfolge von der ersten Wettfahrt stark durcheinander.

Die drei Skiffklassen mit gemeinsamem Start kamen endlich ins Gleiten und hatten sichtlich Spaß sich unter Genaker zu jagen. Dabei zeigte sich die starke Überlegenheit der vier 49er bei dieser Windstärke. Bei den sieben teilnehmenden International 14-Footer machten sich große Unterschiede durch Boot und Bootsbeherrschung im auseinandergesetzten Feld bemerkbar. Unter Genaker stellten sie jedoch alle das äußerst hohe Potential des kurzen Skiffs zur Schau. Die drei gestarteten Laser 5000 imponierten durch ihre Zieldurchgänge innerhalb kürzester Zeit.

In der Gesamtwertung kommt der Segler mit den besten Allround-Eigenschaften an oberster Stelle. Ergebnisse: ....



Christians Hänger auf der Inselfähre - Foto: Martin Blum

## 49er und 14-Footer erstmals auf der Fraueninsel

Den Tornados und dem WVF glückte das Experiment mit den „jungen Wilden“

*Chiemgau-Zeitung*

Wie üblich glänzte der Wassersportverein Fraueninsel nicht nur durch die perfekte sportlich Durchführung einer Regatta, sondern auch durch das Ambiente, das er einer Veranstaltung auf der Insel gibt. Zu den 23 Tornado-segler gesellten sich dieses Jahr die Segler der neuen Olympiaklasse, des 49ers und die des International 14-Footers, auch die „jungen wilden“ genannt. Am Abend wurde im Clubhaus zwischen allen Klassen eng zusammengedrückt und die Gastfreundschaft des WVF genossen.

Christoph Hagenmeyer als Süddeutscher Vertreter stellte mit drei weiteren Mannschaften das extreme Zweimannskiff 49er, ähnlich dem 18-Footer oder dem 14-Footer, erstmals bei einer Süddeutschen Regatta vor. Das Schiff wurde von allen Anwesenden genau unter die Lupe genommen, und den Seglern, die es schon beherrschen, Hochachtung ausgesprochen.

Da viele der 49er aus dem 14-Footer kommen, war hier schon für gute Stimmung zwischen beiden Lagern gesorgt. Auch mit den seit jeher beim Föhnhorn etablierten Tornados klappte der Kontakt auf Anhieb.

Auf dem Wasser mußten sie um unterschiedliche Preise kämpfen. Die Tornados kämpften um ihr „sagenumwobenes“ Föhnhorn, so der 1. Vorstand Georg Klampfleitner, die 49er um Westen von der Firma Koch, und die International 14-Footer um Trapezwesten von Magic Marine. Um das Bier und das Abendessen mußte keiner kämpfen, es war von den Helfern des WVF reichlich bereitgestellt.

## Radolfzell

von Bernd Buck

Vom 29. Mai bis 1. Juni veranstaltete der Yachtclub Radolfzell die Radolfzeller Jollenwoche. Insgesamt waren 121 Boote am Start. Als stärkstes Feld mit internationaler Besetzung starteten 56 Vaurien, außerdem 30 Europe, 18 420er, 11 Laser und zum ersten Mal dabei die 14er mit 6 Booten.

Bei dem zunehmend frischen Wind zeigte sich bald, daß die 14er lediglich zahlenmäßig unterlegen waren und das Geschehen auf dem Wasser dominierten.

Bei etwa 5-6 Bft. am dritten Segeltag kamen dann viele der JollenseglerInnen (und auch die Wettfahrtleitung) konditionell an ihre Grenzen; es siegte die Ausdauer.

Die gut ausgeschilderte Anfahrt zum Regattagelände des YCRa am schönen Bodensee mit Campingwiese und Disczelt, welches nur über den Bodenseerundwanderweg zu erreichen ist, gestaltete sich als weitgehend problemlos. Erst als ein wohl gedankenloser 14er-Segler sein Auto mit Boot in der Einfahrt zum Clubgelände parkierte und zum Nachmelden verschwand, kam der Verkehr auf dem besagten Rundwanderweg entgültig zum Erliegen. Es erforderte einige Mühe das Gewirr von Autos, Booten, Anhängern, Fahrräder und Menschen wieder aufzulösen. Nun denn, unter fachmännischer Anleitung wurde mitten auf der Campingwiese eine 14er Wagenburg errichtet und die Klassenflagge gehißt und anschließend auf dem Jollengelände umringt von neugierigen Blicken die 14er aufgeriggt.

Als schließlich alles bereit war ging der Wind, der den ganzen Morgen mit 3 Bft. geblasen hatte. Die Wettfahrtleitung zeigte sich unbeeindruckt und blies zum Auslaufen. Die leichten Winde in der ersten Wettfahrt verhalfen meinem 14er-Vorschoter-Newcomer Michi und mir zu diesem Artikel, sprich dem 3. Platz, was dann auch unser bestes Ergebnis in der folgenden Wettfahrtserie bleiben sollte. Am Abend nach dem gemeinsamen Essen im Festzelt führte uns Denise durch ihre Heimatstadt Radolfzell. Die Führung endete in einem Cafe in dem man die Qualität von Capuccino und Tiramisu prüfte.

Der 2. Segeltag brachte uns zwei Wettfahrten bei leichten bis mittleren Winden und angenehmer Sonne. Abends lud Denise zum Spaghettessen. Bei Seesicht und Rotwein erfuhr man, weshalb das Schwert eine lange Achterkante braucht, wie man Eissegler baut und wie man auf dem neuen Ovi die Halse fährt: Christian: „Klar zu Halse“, Jna hält sich die Nase zu. In der 4. und 5. Wettfahrt am nächsten Tag ging es schließlich zu Sache. 5-6Bft. brachte die Segler trotz schlechten Wetters zum Schwitzen.

Der Spaß der auf dem Vorwindkurs beim Flug nach Lee aufkam wurde überschattet vom Unvermögen der Wettfahrtleitung rechtzeitig eine Zielinie auszulegen. Diese suchten nämlich die 14er-Segler vergeblich, als sie glaubten am Ende der 5. und letzten Wettfahrt angelangt zu sein. Zur Belohnung wurde diese Wettfahrt einfach neu gestartet. Leider ging den meisten da die Puste aus, so daß nur ein einziges Boot an der offiziellen 5. Wettfahrt teilnahm und sich damit den Gesamtsieg sicherte.



Foto: Christian Wolf / Ina Knöbel

### Ergebniss Radolfzell

1. Stefan Ritsche/Bert Klinghardt  
GER 1305 2 2 5 2 1 Howlett 1b
2. Martin Blum / Petra Thuemmler  
GER 13dnf 1 3 1 dnf Marolli Pr.
3. Stephan Heim / Christian Wolf  
GER 5 4 4 1 3 dns Ovi A Pr.
4. Denise Biller / Edi Albrecht  
GER 86 1 3 2 dnfdns Boeressen
5. Bernd Buck / Gingsdies Michael  
GER 22 3 5 4 4 dns Howlett 1b
6. Thomas Eder / Sabine Eder  
K 1279 5 6 6 dnscns

von Stephan Heim

Die Geschichte vom diesjährigen ALCATEL - Cup beginnt für uns beim Riva - Cup am Gardasee. Das uns dort der Mast an der Kreuz einfach so abknickt war schon ärgerlich, aber daß dadurch unsere Teilnahme an dem 14 Mega - Ereignis in Süddeutschland gefährdet wurde, war umso schlimmer.

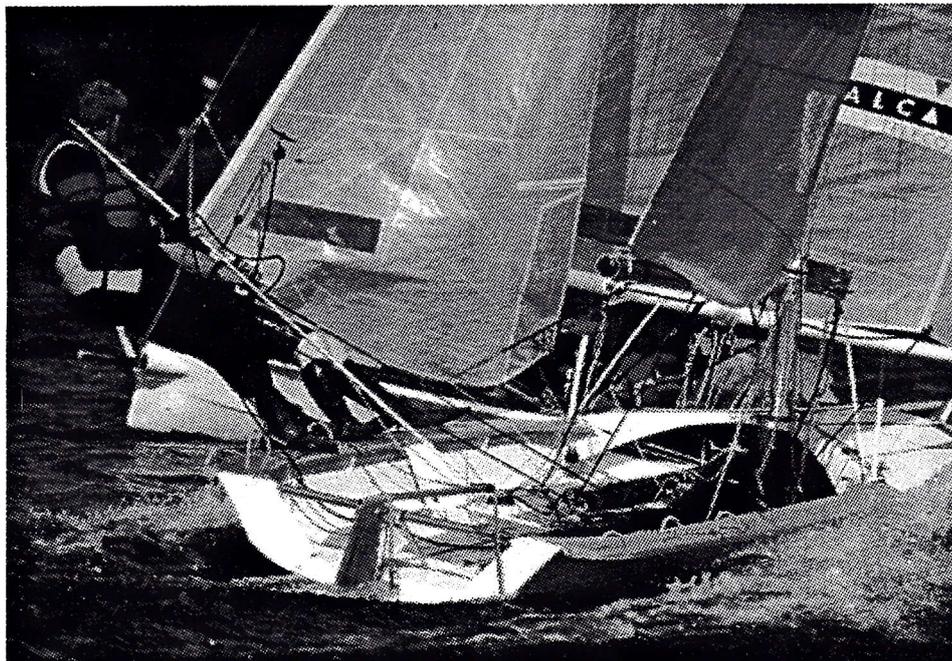
Also gleich zu Hause ans Telefon hängen und neuen Mast organisieren. Das gute Stück traf dann auch am Mittwoch vor dem ALCATEL-Cup Wochenende ein. Der Donnerstag Abend war für das Zusammenbauen und den Mast probeweise Auftakeln eingeplant. Beim groben Eintrimmen kam dann der Rückschlag. Mit lautem Schlag zog es die neue Want aus ihren Terminal. Sch...! Halten die anderen Terminals? Nach kurzer Diskussion kristallisieren sich zwei Lösungen heraus: Regatta vergessen oder aus meinem alten 470er

Fundus provisorisches stehendes Gut zusammenbasteln. Die Entscheidung fällt zugunsten der letzteren Variante. D.h. am Freitag bis 22.00 Uhr am Rigg arbeiten, 1 Stunde Boot und Klammotten packen und losfahren.

Glücklicherweise konnten wir am Ammersee bei Bernd übernachten. Der wachte sogar auf, als wir um 3 Uhr morgens vor seiner Tür standen. Um 8 Uhr hieß es dann wieder aufstehen und die letzten Kleinigkeiten am Mast fertigstellen. Unsere Trimmzeichnungen erwiesen sich beim Eintrimmen des neuen Riggs als recht hilfreich, so daß wir gerade rechtzeitig, wenn auch etwas müde, zum ersten Start auf dem Wasser waren.

Das Segeln selbst wurde mehr vom Rückenmark gesteuert; war aber gar nicht schlecht. Vielleicht sollte man einfach weniger nachdenken und lokaler bleiben.

Wetter (Sonne) und Wind (2-3 Bf) waren super, so daß am Samstag 5 schöne Wettfahrten durchgeführt werden konnten. Einziger Wermutstropfen aus meiner Sicht waren die gemeinsamen Starts mit den 49er. Der 49er hat eine völlig andere Kreuzcharakteristik. Es macht keinen Spaß, im Int 14 Feld gut zu starten und dann die Abwinde eines 49er zu fressen, der noch schneller beschleunigt! Dieses Problem kann durch getrennte Starts leicht gelöst werden. Ansonsten habe ich nichts gegen Regatten mit den 49er. Im Gegenteil es ist schön die alten 14



ALCATEL CUP - Foto: Martin Lindner

Recken wie Werner, Christoph, Max oder Pablo wiederzutreffen.

Nach der anstrengenden Vorgeschichte zog ich mich frühzeitig am Abend zurück. Essen, Freibier und Disco müssen aber wieder toll gewesen sein. In diesem Zusammenhang Dank an die gesamte SGU insbesondere Denis, Florian und Max.

Am Sonntag frischte der Wind noch etwas auf, was die Wettfahrtleitung zu einer längeren schönen 6. Wettfahrt nutzte. Pech hatten Denise und Edi, die beim Herausfahren durch ihr Großsegel flogen.

Mit 17 Booten und Beteiligung aus der Schweiz (Caro und Claude sowie Böbi und Roland) hatten wir ein schönes Feld am Start. Denis konnte bei Musto jede Menge Sachpreise lockermachen, so daß alle zufrieden und mit vollen Händen nach Hause fuhren. Fast hätten wir uns vor dem abschließenden Wasserbad verdrücken können, aber Werner hatte aufgepaßt.

## ALCATEL CUP 1997 der 14-Footer mit 49er

### Pressestatement

Guter Wind, kurze Hosen, T-Shirts, Sonnenbrillen; bei solchen Verhältnissen denken die meisten an Mittelmeer oder andere Traum-Urlaubsziele. Doch erlebt hatten es die International 14-Footer bei ihrem ALCATEL-CUP und die 49er in Utting am Ammersee. Wettfahrtleiter Horst "Mackl" Schneider hat, routiniert durch die Regatten der letzten beiden Jahre, 'rausgeholt', was 'rauszuholen' war: Sechs Wettfahrten an zwei Tagen.

Die sieben angereisten 49er aus Italien, Deutschland, Österreich und sogar aus Australien zeigten in allen Wettfahrten ein eng zusammen liegendes Feld, was für das hohe Niveau der Segler spricht. Alle haben sich das Ziel Olympia - Sydney 2000 gesetzt, und lassen keinen Zweifel daran, daß sie das mit aller Kraft erreichen wollen. Die Segler kommen aus den besten

Pos	Sail	Helm/Crew	Club	1	2	3	4	5	6	Pts
1	GER 138	Heim Stephan/Müller Gerd	HSK	3	1	3	1	1	2	8 conv. Howlett 1b
2	GER 86	Biller Denise/Albrecht Edi	YCRa	1	3	2	3	3	DNC	12 Boeresen
3	GER 13	Blum Martin/Thümmler Petra	LYCC	2	5	7	11	2	1	17 Marolli Prototype
4	GER1305	Ritsche Stefan/Ritsche Martin	YCRa	4	4	5	5	5	3	21 Howlett 1b
5	SUI 10	Billing Caroline/Fischer Claude	SCC	9	6	1	4	9	5	25 Ovi A
6	SUI 14	Schiess Boebi/Frei Roland	SCC	6	14	4	8	4	6	28 new Morrison
7	GER 22	Buck Bernd/Steger Karin	WSC	5	7	11	2	8	8	30 Howlett 1b
8	GER 5	Wolf Christian/Knöbel Ina	SVW	10	2	8	7	6	9	32 Ovi A Prototype
9	GER 66	Wieland Marcus/Christoph. Jocki	WVF	12	12	6	6	10	10	44 Morrison
10	GER 77	Teichmann Ralf/DicksJean-Paul	WSK	14	10	9	12	7	7	45
11	SUI 5	Schneider Felix/Jahn Bernd	SGU	8	11	10	10	DSQ	11	50 Benedict
12	SZK 1	Steuerer Martin/Steuerer Jochen	ESC	7	8	RET	DNS	DNS	4	55 Howlett 1b
13	GER 145	Fries Christian/Dreier Susanne	LYCC	11	9	14	9	DNS	DNC	61 Marolli
14	GER 24	Hederer Florian/Birr Max	SGU	13	13	12	13	DNS	DNC	69 Howlett 1b
15	GER 15	Dorst Armin/Niedl Thilo	SWFS	17	16	13	DNF	DNS	12	76 Australien ICE
16	GER 50	Dr. Motsch Johann/M. Michael	WHW	15	17	DNS	DNS	DNS	13	81
17	GER 55	Harterer Christoph	WHW	16	15	15	DNF	DNS	DNF	82 Howlett 1b

Kreisen: Die meisten aus dem 14, andere aus dem 470er, Laser und einige sogar aus dem 18-Footer.

Bei den 14-Footern waren 17 Schiffe am Start. Die Konstruktionsklasse mit den "etwas zu kurzen" Extremjollen hat sich in Mitteleuropa etabliert und beweist, daß sie die neue Generation des Segelns verkörpert. "Segeln ist so einfach geworden, die Segel und Masten öffnen automatisch, die Boot sind um ein vielfaches leichter... warum also die gleichen, heute ganz leicht zu handhabenden alten Jollenklassen segeln? Opa hat sich mit den Baumwollsegel noch schwer getan. Wir machen es uns auch wieder schwer - mit extremen Skiffs" meint der Flottenobmann der 14s.

Weiter nahm eine junge Nachwuchs-Mannschaft der SGU in einem Laser 4000, und Denis Authier mit seinem 18-Footer, der die Regatta vor drei Jahren ins Leben gerufen hat, teil. Denis vervollständigte das Schauspiel der großen Genaker mit seiner riesigen bunten Rennmaschine, die, wenn einmal in Bewegung, kaum zu bremsen schien.

Gesegelt wurde in jeweils zwei Runden um einen Up- and Down- Kurs mit "Gate" in der Mitte, das Am Wind, sowie Raumwind, zu passieren war. Das brachte das ganze Feld wieder zusammen, und die Segler mußten sich vielen Zweikämpfen stellen. Bei zwei bis drei, und in der letzten Wettfahrt bei guten vier Beaufort, war es für viele nicht einfach, das Schiff zu beherrschen, Manöver zu fahren, auf die anderen zu achten, und ihnen auch noch taktisch ein paar Meter abzunehmen...

Die Starts verliefen unter großem Geschrei, denn um möglichst schnell vorne weg zu fahren, müssen die Skiffs schon vor dem Start Anlauf nehmen, und das machten sie ordentlich, um ein vielfaches schneller als die normalen Jollen. Trotz der böigen Winde erkannten alle Segler sofort, wo es denn für sie am besten zu segeln sei, und an der ersten Luvboje waren alle wieder nah zusammen, rissen ihre gigantisch großen Genaker hoch, sprangen zu zweit ins Trapez und sausten durchs Tor der Leeboje entgegen, wo sie meistens der nächste Zusammenstoß mit ihren Konkurrenten erwartete.



## König Ludwig - Cup

### oder "Die Leiden des jungen W."

von Stephan Heim

Nachdem sich die Hälfte des anwesenden 14 Feldes intensiv auf der Ile des Embiez auf die Saison vorbereitet hatte, war die Spannung auf das erste Krätemessen groß.

In Gedanken noch bei der Wärme, den schönen Wellen und dem gleichmäßigen Wind des Mittelmeeres, trafen uns auf dem eisigen Ammersee die ersten Böen. Dementsprechend schwer fiel am Samstag die Umstellung. Neben den Routiniers

Martin und Petra kamen die Kleinriggsegler Denise und Edi mit den Bedingungen am besten

zu Recht. Die beiden hatten sich auf dem heimtückischen Schluchsee optimal auf die Regatta vorbereitet.

Am schlimmsten von den Südfrankreich-Fahrern erwischte es Christian W. Beim Kentern verhedderte er sich irgendwie in seinem Trapezgeschirr. Die Tiefen des Mittelmeeres noch vor Augen, erlaubte er den herbeigeeilten Rettern mit ihrem Motorboot sogar über seinen Mast zu fahren, um ihm das erlösende Messer zu bringen. Sein Rigg blieb ganz! Denn da wo unserer Christian schwimmenderweise ums Überleben kämpfte, war das kniehohes Wasser für das Schlauchboot zu flach.

Abends mußte Christian die Geschichte bei Pizza und herrlichem

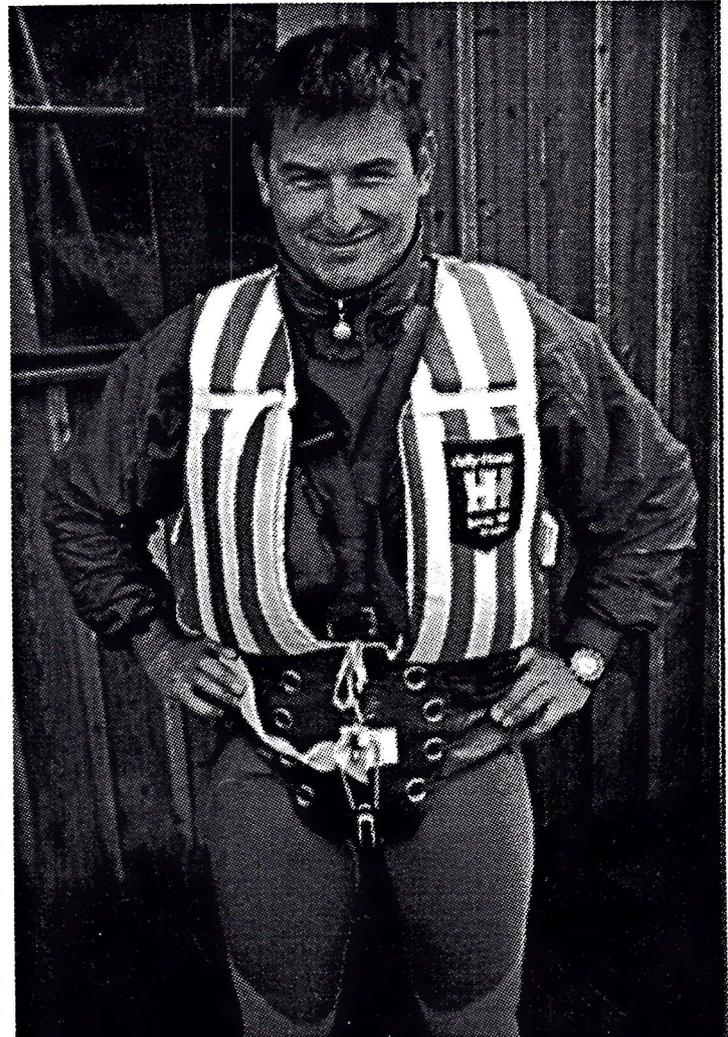
"König Ludwig Dunkel" noch hundertmal zum Besten geben.

Der Sonntag bescherte uns dann sonniges Wetter und leichten Wind. Martin und Petra konnten sich letztlich durchsetzen. Denise und Edi fielen etwas zurück, was der Wettfahrtsleiter bei der Siegerehrung mit den Worten "bei Leichtwind müßt ihr noch etwas zulegen" kommentierte. Richtig, an Quadratmetern!

Abschließen möchte ich mit einem Dankeschön an die ex 14, neu 49er Segler Christoph und Max sowie den DSC für die Organisation und Ausrichtung der unkomplizierten Regatta. Nächstes Jahr wird weniger geschwommen und mehr gesegelt.

Stephan

1. GER 13	Martin Blum/Petra Thümmler	2 2 1 1 2 2 2	10.0
2. GER 138	Stefan Heim/Gerd Müller	3 3 1 4 4 1 3	12.0
3. GER 86	Denise Biller/Edi Albrecht	1 1 3 2 2 7 3 5	12.0
4. GER 22	Bernd Buck/Karin Steger	4 5 5 3 5 5 5 1	23.0
5. SUI 5	Bernd Jahn/Felix Schneider	5 4 4 5 3 6 7 4	25.0
6. GER 5	Christian Wolf/Ina Knöbel	6 6 7 7 7 3 6 7	35.0
6. GER 24	Flori Hederer/Max Birr	7 7 6 6 6 d d d	42.0
7. GER 66	Marcus Wieland/Craig Dal.	d d d d d 4 4 6	44.0
8. GER 137	Jürgen Bütow	d d d d d d d d	60.0



Der junge W. immer noch im Trapez eingehakt- Foto: Martin Blum

von Ralf Meier

Nachdem der POW in der Vergangenheit fast regelmäßig von deutschen Teilnehmern besucht wurde, machte wir, die San Francisco Fahrer, uns nach England auf, um dort den POW als letztes WM Training zu nutzen und vor allen Dingen unsere Boote in den Container nach USA zu schieben. Der Trainingseffekt geriet etwas in den Hintergrund, da aufgrund terminlicher Mißverständnisse und mangelndem Urlaub im Endeffekt nur Dirk und Urs als eingefahrene Crew auf eigenem Boot antraten, ich holte mir unseren neuen Präsi an Bord und Peter charterte sich vor Ort den 16-jährigen Laser Segler James. Das weitere Boot Cloud 9 wurde für den letzten Härtetest mit Jörn

und Hannes besetzt.

So ging es dann im Konvoi los in Richtung England, schon bei ersten Treffen zeigte sich die professionelle Planung der Aktion (Treff an der ersten Raste hinter Hamburg oder Treff an der ersten Tanke hinter Hamburg?), doch plötzlich tauchte Peter mit dem Panzer und Coach Manuela auf und wir waren komplett (Dirk mußte noch arbeiten und kam später). Hinter Os nabrück kam dann erst einmal der Verkehrskasper und klärte uns über die Bedeutung des Schildes Überholverbot mit Hänger auf (100DM und 1 Punkt). Danach fuhr Team Rooks so konzentriert, daß sie die Abfahrt nach Holland verpassten, wie durch ein Wunder trafen wir uns denn an der Fähre in Calais wieder.

Irgendwann waren wir dann doch schließlich in Beer und wurden von

waagerechtem Regen und herbstlichen Temperaturen begrüßt. Bei der folgenden Ortsbegehung lief uns Burki übern Weg, der Urlaub in Beer zu dem zunächst angenommenen Termin gemacht hatte. Er zeigte uns sein angemietetes Haus und die folgende Entscheidung, anstatt zu campen sein Haus zu übernehmen fiel uns allen dann nicht allzu schwer (im Laufe der Woche verbesserte sich das Wetter, jedoch gab es kaum richtiges Strandwetter).

Die Vermessung verlief ohne Probleme, so daß wir uns dann dem eigentlichen Zweck der Reise, dem Segeln, widmen konnten. Nun, zum Segeln gibt es eigentlich nicht so viel zu berichten, in der angetretenen Flotte von 75 Booten (20 Classics, 7 alte Regel Boote, 3 Schweizer) praktizierten wir mehr das Team Segeln und endeten alle irgendwo in den 20ern. Wind war eigentlich immer genug vorhanden (Doppelsteher), bis auf die eine Kreuz, wo Ollo auf dem Vordeck lag und beobachten konnte, wie Dirk rückwärts fuhr ...

Und dann waren 2 mal verschärfte Bedingungen, wobei die Welle an sich schlimmer war als der Wind (2m Welle), auf jeden Fall gab es wieder gebrochene Carbon Masten und im POW Rennen selbst kamen nur 20 Boote ins Ziel.

Eindeutig Chef im Ring ist zur Zeit Roddy Bridge, der nicht nur die Woche sondern auch den POW gewinnen konnte. Er fährt einen der neuen Morrison mit Batt Segeln. Insgesamt fiel auf, daß die Fourteen Klasse in England boomt, wie nie zuvor. So gab es im letzten Jahr fast 40 Neubauten, es wurde also fast die gesamte Flotte ausgetauscht. Hierbei sind etwa 2/3 Morrison und 1/3 Ovingtons. Der seglerische Standard ist sehr hoch,

die Flotte in Beer selbst umfaßt mittlerweile 15 Boote und



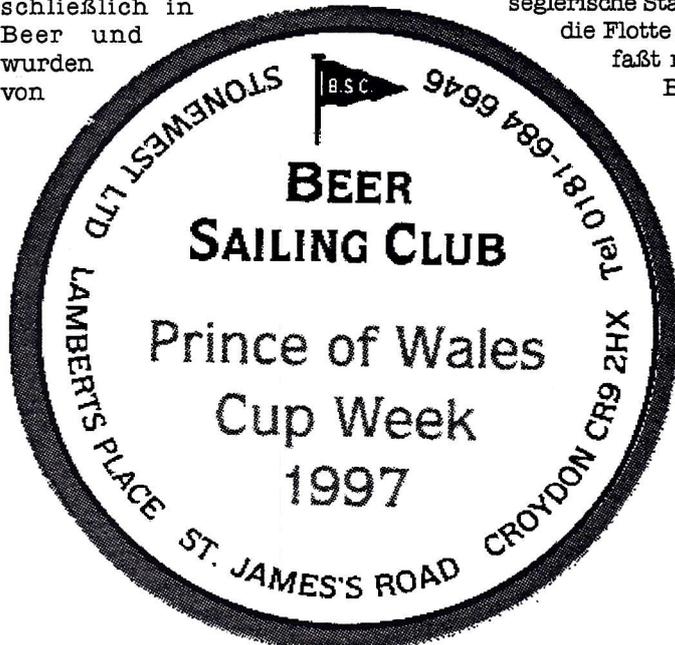
Ralf Meier und Rolf Beier - Foto: Ralf Meier

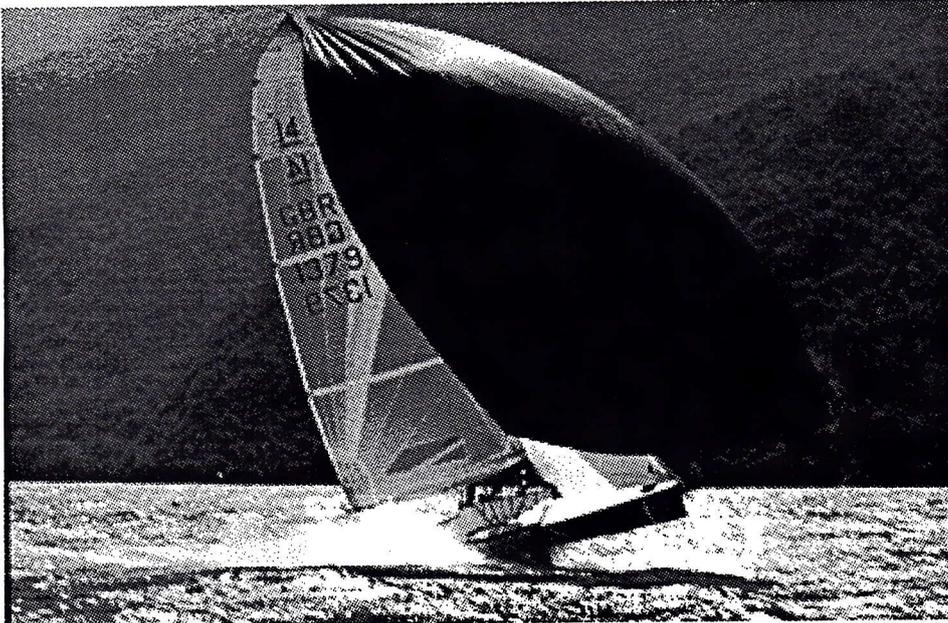
konnte in der Team Wertung Itchenor bezwingen. Jon Turner ist innerhalb dieser Beer Flotte nur noch Nummer 7 oder 8!

### Das Team in der Einzelkritik:

Kronprins Harald, das schwimmende Sofa konnte mit seinen Fahreigenschaften durchaus Ollo beeindrucken, eine bessere Plazierung war wegen fehlendem Streicher nicht drinne (eine Wettfahrt wurde wegen too much trouble aufgegeben) leider verursachte der Steuermann einige Kenterungen wegen Einhängen ins Gummi und nicht in den Trapezhaken ..., dafür aber beste beste nicht englische Mannschaft beim POW Race (14, den Pott hat zwar

Niels aus Dänemark bekommen





Victor Brellisford - Foto: Ingrid Abery

(11), aber der hatte ja einen englischen Vorschoter...).

Dirk und Urs mit nur mittleren Leistungen ohne Highlights. Pech beim POW Race, als der schwarz-weiße Spi sein Leben aushauchte ..., wahrscheinlich lag alles daran, daß ihnen ihr Slipwagen Rad auf dem Motorway abhanden gekommen war.

Peter und James (Green) als nicht eingespielte Crew doch gehandicapt, James mit seinen 16 Jahren doch noch kräftig genug als Vorschoter, diversere Versuche, den Mast durch heftige Nose Dives zu shreddern, die jedoch alle mißlingen. Peter wird bei Familie in guter Erinnerung bleiben, weil er sich durchs POW Rennen (5 große Dreiecke) trotz diverser Abstürze qualte und so James den Preis des jüngsten Vorschoters im POW Rennen sicherte. Jörn und Hannes, unsere crash test dummies, hatten es mit dem Boot bei den Bedingungen nicht einfach, verzichteten bei den Wind Wettfahrten teilweise aber auch aufs Segeln. Insgesamt haben die beiden jedoch irgendwie ein zerstörerisches Wesen an sich, der auch meine Doppelkeks Hardbox zum Opfer fiel, jedoch waren sie andererseits nicht die einzigen, die auf die Rockies fuhren, bei dem 4 Metern Tidenhub schon mal möglich.

Nach dem Segeln galt es noch, eine weitere Hürde zu überwinden, denn der Container wurde erst eine Woche später beladen, so daß wir unsere Boote zwischenlagern mußten. Als wir am Samstag abend in Felixstowe ankamen, war die Spedition natürlich schon dicht und kein Mensch mehr aufzutreiben. Also versuchten wir, die Boote beim örtlichen Segelclub abzustellen. Hier demonstrierte unser neuer Präsi Ollo seine Qualitäten, als er

in der Bar genau den richtigen Mann ansprach: ein Fireball Segler, der neben den Jollenliegeplätzen in einem auf Land gesetztem Fischkutter wohnte. Er zeigte uns den Weg zu den Jollenliegeplätzen, wo wir die Schiffe dann abstellten.

Vor dem Heimweg stärkten wir uns noch mit Fish and Chips und stellten fest, daß wir wieder schlechte erwischte hatten, wobei die Diskussion sich darum drehte, ob der Fireball Segler nun zu Hause raus geflogen war oder nicht (Ollo's These).

### Fazit:

Erneut eine großartige Regatta in England. Das Segeln in einer großen Flotte ist einfach etwas anderes, wobei jeder hier seinen Gegner findet. Selbst Fourteen Anfänger nehmen am POW teil. In Beer war der Pow das Ereignis, das ganze Dorf war geschmückt und hat mitgefiebert. Die Tommies, sehr britisch, immer eine Mischung zwischen Monty Pyton und Muppet Show. Beim Segeln hält jedoch keiner mit seinem Wissen zurück, ich habe mich länger mit Roddy Bridge über die neuen Morrisons unterhalten, sie unterscheiden sich nur in Kleinigkeiten von den alten. Der Geist der Klasse war wieder einmal überall spürbar, wenn modernste Rennmaschinen gegen die alten Classics aus Sperrholz segeln, wenn Garvin Polock seinen Mast mit der Ente setzt und seine Frau sich die Ohrschützer aufsetzt. Zusammen bringen die beiden ca. 130 Lebensjahre an Bord. Bei den Slipmöglichkeiten in Beer mit den Kieselsteinen am Strand war Teamarbeit angesagt, um ein Boot über den Strand zu ziehen benötigte man schon 5-6 Leute. Und das mit Adam Goodchild

der Vorschoter des Gewinners über den Strand sprintet, um andere Boote in Empfang zu nehmen, das gibt es mit Sicherheit nicht in anderen Klassen. Der nächste POW 1998 findet in Mounts Bay statt, wer noch Urlaub plant für 1998 sollte sich überlegen, diese Regatta mit einem England Urlaub zu verbinden, denn dies ist in der Tat eine der schönsten und sonnigsten Ecken Englands.

*Ralf*

1 inch (in)	1''	= 2,54 cm
1 foot (ft)	1'	= 30,48 cm
1 yard (yd)		= 91,44 cm
1 mile (m)		= 1,609 km
1 sea mile		= 1,852 km
1 square foot		= 929,029 cm <sup>2</sup>
1 ounce (oz)		= 28,35 g
1 pound (lb)		= 453,59 g
1 stone		= 6,348 kg
1 ton		= 907,185 kg
32° F		= 0° C
70° F		= 21,1° C
98,4° F		= 37° C

## Ausgeschlagener Zahn - was ist zu tun?

### Bester Aufbewahrungsort ist der Mund

Rosenheim (re) - Ein Sturz mit den Rollerblades, ein Schlag vom Trapezhaken, ein übereifriger Vorschoter oder ein Foul beim Fußballspielen - gerade in der Sommerzeit sind ausgeschlagene Zähne keine Seltenheit. Ein komplett ausgeschlagener Zahn ist nicht unbedingt für immer verloren, betont dazu die Vereinigung der Zahnärzte. Sprecher Dr. Rolf Klaus Herrmann: "Der beste Aufbewahrungsort ist der Mund, auch für einen losen Zahn."

Hier sei sichergestellt, daß die Haltefasern des Zahnes überleben und die empfindliche Wurzelhaut nicht austrocknet.

Bei kleinen Kindern und hyperventilierenden Vorschotern sei dies jedoch nicht ungefährlich, weil sie den Zahn verschlucken könnten, so Herrmann. Hier sollten die Eltern oder der Steuermann den Zahn in den Mund nehmen. Noch besser sei es, "den Zahn in normale H-Milch zu legen". Am wichtigsten ist jedoch, schnellstmöglich zu einem Zahnarzt zu gehen, damit dieser den losen Zahn wieder einpflanzen kann. "Die wirklich aussichtslosen Fälle sind heute selten, vorausgesetzt, man sucht schnelle, zahnärztliche Hilfe."



## Molveno World Cup

von Bernd Buck

Völlig geschafft aber irgendwie doch glücklich sitze ich im Auto auf dem Weg zurück in die Heimat. Neben mir am Steuer Karin, meine Vorschoterin. Es ist bereits sieben Uhr vorbei und wahrscheinlich liegen noch acht Stunden Autofahrt vor uns. Sonne, Wind und acht spitze Raumschenkel haben uns die Kräfte geraubt.

Die fünf spannenden Wettfahrten der vergangenen zwei Tage waren der Grund, weshalb wir nach Molveno gekommen waren und doch nur der Abschluß eines wunderbaren Urlaubs. Es ist nun genau eine Woche her, als wir uns zusammen mit drei weiteren Deutschen Mannschaften auf den Weg von St. Moritz nach Molveno machten.

Wir hatten den Ofenpass überquert und irgendwo im Münstertal legten wir uns, die Bäuche mit Pizza gefüllt, zu Ina und Christian in die Kiste und

ließen den Urlaub beginnen. Am nächsten Vormittag erreichten wir Molveno, ein italienisches Bergdorf, 800 m ü. M., an einem Malerischen grünen See, umringt von Bergen, deren teilweise schroffe Felsgipfel bis weit über 2000 m in den Himmel ragen. Bade-, Wander- und Kurgäste füllen den Ort, der offensichtlich Sommer wie Winter vom Tourismus lebt. Wir waren glücklich, auf dem Campingplatz noch eine Ecke für uns zu ergattern.

Die folgende Woche verbrachten wir mit Segeln, Mountainbiken und Volleyballspielen, je nach Lust und Wetter. Auf den steilen Bergwegen mußten die Federgabeln der neuen Bikes von Martin und Petra beweisen was in ihnen steckt. Außerdem bot sich die Gelegenheit, den Bootstrimm beim Training, unter Anleitung von unserer kadererfahrenen Denise und ihrem Vorschoter Eddi zu optimieren. Fit und

motiviert ließen wir also die Wettfahrten und die anderen Segler auf uns zukommen.

Der Samstag empfing uns mit aufgelockerter Bewölkung und Nordwind. Der normalerweise bei Sonnenschein am Nachmittag auflebende thermische Wind kommt aber aus dem Süden. Mit etwas ungutem Gefühl lief man also aus, um die erste Wettfahrt zu starten. Während dieser Wettfahrt flaute dann auch wie befürchtet der Wind stetig von ca. 3 Windstärken auf 0 ab, so daß die letzten Boote das Ziel nicht einmal mehr erreichen konnten. Anschließend wechselte sich Nord- und Südwind ständig ab und man beschloß, bei diesen Verhältnissen keine weitere Wettfahrt mehr zu starten. Statt dessen befriedigten wir unsere Kampflust bei Volleyballspiel mit internationaler Besetzung.

Am Sonntag versprach der blaue Himmel das pünktliche einsetzen der Nachmittagsthermik und so starteten wir um halb zwei die zweite Wettfahrt bei knapp drei Windstärken. der Wettfahrtsleiter hatte wie schon am Vortag, einen Dreieckskurs ausgelegt, der zweimal absegelt werden mußte. Die Raumschenkel, vor allem der zweite, lagen allerdings so spitz, daß die jeweiligen Bahnmarken unter Genaker nur mit Mühe und, da der Wind noch etwas auffrischte, ab der dritten Wettfahrt zum Teil gar nicht mehr erreicht werden konnten. An diesem Nachmittag segelten wir letztendlich vier Wettfahrten. Am Ende zeigte sich eine deutliche Überlegenheit des Engländers Brelisford dem der offensichtlich zu liegen schien. Klar auf Platz zwei segelten Martin und Petra, als damit beste deutsche Mannschaft. Das Training hatte sich gelohnt. Auch Denise und Eddi konnten sich trotz einiger technischer Schwierigkeiten zusammen mit Christian und Ina sowie Karin und mir in der vorderen Hälfte des 15 Boote starken Feldes halten. Die beiden besten Schweizer belegten am Ende Platz 3 und 4.

von Martin Blum

Claudi Ricci, organizing also some 18 Events in Central Europe, again took Molveno for

## MOLVENO WORLD CUP

As in St. Moritz, the swiss fleet came up more and more we had to do some practice. So we (4 ships from Germany) decided to stay one week in Molveno, a small lake a few kilometers in north of Lake Garda, with same Ora, but no waves. At 860m altitude, with the Dolomits and glaciers in background, it was a perfect holiday for biking the morning and sailing when the wind was coming 12 o'clock.

Unfortunately, the wind stopped the day before the first race took place. So, on Saturday, without any winds, we started only one race. A helicopter tried to take a video and gave us a bit more wind. The rankings in finish was very funny, we only took the finish because it was on the way to our locked area on the beach, where hundreds of italians were bathing. A nice evening on the strand with typical german dinner (chicken, potatoes and tomatoes), free beer (cold) and free MOUNT GAY RUM (even colder) started. I only remember the beginning...

Next day, nearly normal wind, 14-16 knots arised at 11.30 We run 4 races, a triangle with very hard to reach courses, direct in front of the beach. I was glad the water was so cold that nobody had the idea of swimming, otherwise we would have sure taken some of the girls - Denise, Caro and Marcus (just kidding) perhaps some boys - reaching at high speed, 50m in front of the beach.

Victor, helming Philipp Kaenzig, Ovi A, always was in front of the fleet. Once I was very glad to have reduced the distance to 20m, but that was only once!! Boebbi was fitted with a helmcam, very good, because it made him too crazy for sailing, and I am sure on the video you will always see the whole fleet (in front of him). A new italian crew of Orta, near Lago Maggiore showed good speed, but they capsized too often. After sailing free they organized free Pizza and beer, I remember that clearly, I had to drive.

1.	GBR	Brellisford Victor/Känzig P.	11	1	1	1	1	1
2.	GER	13 Blum Martin/Thümler Petra	8	2	2	4	2	
3.	SUI	9 Kühne Rudolf/Müller Joschua	4	11	3	6	3	
4.	SUI	10 Billing Caro/Fischer Roger	7	4	4	2	7	
5.	GER	86 Biller Denise/Albrecht Edi	1DNF		5	7	6	
6.	GER	5 Wolf Christian/Knöbel Ina	12	5	6	3	5	
7.	GER	22 Buck Bernd/Steger Karin	3	6	8	8	4	
8.	SUI	12 Hunkeler Mario/Della Chiesa C	5	9	7	5	10	
9.	SUI	5 Jahn Bernd/Schneider Felix	2	10	12	9	11	
10.	ITA	15 Poli D./Ghiringhelli G.	9	3	10	11	12	
11.	SUI	14 Schiess Bobbi/Roland F.	6	12	9	12	8	
12.	GER	66 Wieland Marcus/ChristophersJ	10	7	11	10	9	
13.	GER	24 Hederer Florian/Birr Max	DNF	8	13	13	DNF	
14.	GER	137 Bütow Jürgen/Heilmann A.	DNF	DNF	14	DNF	13	
15.	GER	55 Harter Christoph/HaselmannL	DNF	13	15	DNF	DNF	



## Ski und Rodel gut am Feldberg!

von Stephan Heim

Denise hatte Mitte Februar zum ersten zünftigen 14 Skiwochenende in die Radolfzeller Hütte geladen. Edi, Philipp (14 Sympathisant), Christian W., Renate, Werner (49er Abtrünniger) sowie der Schreiber kamen.

Die Voraussetzungen waren optimal: Eine urige Skihütte, in der noch 20 Personen mehr Platz gehabt hätten (zum Glück vorgeheizt, mit Strom, Warmwasser und D2-Mobilnetzversorgung), Verpflegung in trockener und flüssiger Form in Hülle und Fülle (sogar ein Bierfaß wurde hochgeschleppt), Schlitten für das obligatorische Mitternachtsrodeln und last but not least Schnee (fast hätte ich Schneeketten für die Anfahrt gebraucht).

Zum Ski- bzw. Snowboardfahren ist zu sagen, daß der Feldberg zwar kein hochalpines Skigebiet, aber für ein Wochenende allemal gut genug ist. Es zeigte sich einmal wieder, daß sich Segler auch auf gefrorenem Wasser recht geschickt anstellen. Verstärkt durch einige Feldberger-Skigrößen machte das Skifahren richtig Spaß. Leider konnten wir mangels Beteiligung die neusten Tricks unserer bayrischen Ski- und Snowboarder nicht bewundern. Nächstes Jahr holen wir das sicher nach.

Der zünftige Hüttenabend wurde durch den Zeller Begrüßungstrunk (erinnern kann ich mich nur noch an die Kaffeebohnen) eingeleitet. Nach dem Spaghetti-Essen blieb noch Zeit sich genügend Mut zum Schlittenfahren anzutrinken. Christian hatte beim Schlittenberg-aufziehen leichte Konditionsprobleme und zog es vor die Rodelpartien fotografisch zu dokumentieren. Die bei Schlittenfahren erreichten Geschwindigkeiten weckten Erinnerungen an das 14 Segeln. Zum Glück stand in Form von mehren Handys genügend Kommunikationstechnik zur Verfügung, um auch andere 14 Segler an dem Erlebten teilhaben zu lassen. Der Spruch des Wochenendes kam dann passend von Christian am Morgen danach: "Mann brummt mir der Schädel. Das muß am Elektrosmog von den Handys gestern abend liegen." Bis nächstes Jahr, vielleicht mit noch mehr Gleichgesinnten.

Stephan



## Riva Cup

1	Godman Colin	Turner Jim	1	1	1	3	1
2	Hartley James	Tillett Ian	2	4	4	2	3
3	Bridge Roddy	Goodchild Adam	3	9	8	1	2
4	Fawcett James	Storey James	9	6	3	4	DNC
5	Bayless Paul	Woof Richard	4	11	DNC	5	4
6	Ravenhill Paul	Gosford Caroline	22	13	7	12	7
7	Ritche Stefan	Ritsche Martin	24	15	9	13	9
8	Smith Ewart Rog	Walker Doug	7	7	2	DNC	DNC
9	Fitzgerald Andy	Borrett Martin	10	2	5	DNC	DNC
10	Vine Paul	Keast Nick	6	DNC	DNC	11	6
11	Brellisford Vic	Smith David	YMP	DNC	DNC	6	5
15	Rother Dirk	Wihlfart Urs	20	14	11	DNC	DNC
26	Heim Stephan	Müller Gerd	18	DNF	DNC	DNC	DNC
29	Dicks Jean Paul	Schrader Ingo	DNF	DNC	DNC	DNC	DNC
29	Hederer Florian	Birr Max	DNF	DNC	DNC	DNC	DNC
29	Jahn Bernd	Schneider Felix	DNF	DNC	DNC	DNC	DNC



## Riva Cup 1997

Bericht vom dritten Deutschen der 1. Wettfahrt fehlt, somit hier der Englische Bericht by Colin Smith

The boats : Ovi I's were the largest grouping, with 4/5 of the new Morrison 8's, a couple of Bieker 2's, the Doppleganger, an Aussie rules boat, and a few conversions/others. Carbon masts predominated, largely from Angell, also from Proctor, RWM masts on some of the Morrisons...

Among the leaders, Colin Goodman (1st) and James Hartley (2nd) both sailed Ovi 1's, with Hyde sails and Angell masts (I think). Roddy Bridge (3rd) was in his new Morrison, with Batt sails and an Angell mast. Roger Ewart Smith (8th) was in the first of the Bieker 2's.

The Ovi's scored by being especially forgiving (by 14 standards!) in the waves, while the Morrisons were apparently rather tippy/nosedivey. The Doppleganger distinguished itself by going completely subsurface at one point! Bieker crews, meanwhile, were reporting an ability to go straight through waves and pop out the other side with water pouring off the foredeck.

## WM97 San Francisco

Bevor im nächsten Doppelst-eher ein kompletter Bericht (hoffentlich) abgedruckt wird, hier nun im Kurzen die Ergebnisse. 82 gestartete Schiffe

- Charles Stanley/Mo Gray (GBR)
- Roddy Bridge/Adam Goodchild (GBR)
- Grant Geddes/Craig Watkin (AUS)
- Zeb Elliott/Chris Turner (GBR)
- Zach Berkowitz/Karl Baldauf (USA)
- Lindsay Irwin/Rob Oshlack (AUS)
- Grant Bourke/Mathew Mitchell (NZL)
- Stewart Vickery/Robert Vickery (AUS)
- Andrew Fitzgerald/M. Borrett (GBR)
- James Fawcett/James Storey (GBR)
- Andy Partington/Bunny Warren (GBR)
- Gary Gremaux/Chris Hanke (USA)
- Dave Alexander/Don Hart (AUS)
- Paul Vine/Adam May (GBR)
- Roger Ewart Smith/Doug Walker (GBR)
- Tim Willetts/Russell Davis (NZL)
- Mark Kristic/Rodney Hagebols (AUS)
- Paul Bayliss/Richard Woof (GBR)
- Mark Elsworth/Wayne Andrews (AUS)
- Jeremy Sibthorp/John McKenna (GBR)
- Stewart Martin/Mike Brown (CAN)
- James Penman/Ed Reeves (GBR)
- Victor Brellisford/David Smith (GBR)
- Peter Uscinski/Anthony Kenway (AUS)
- Dirk Rother/Urs Wihlfahrt (GER)
- 45 Ralf Meier/Rolf Beyer (GER)
- 50 Peter Rooks/Burkhard Zander (GER)
- 51 Ryo Nishima/Yasun. Yanagisawa (JPN)
- 61 Mikkel Andersen/Thomas Olsen (DEN)
- 63 Björn Fräsch/Oliver Peter (GER)

# Brunnen

von Christian Wolf und Ina Knöbel

Am 12./13. Juli 1997 trafen sich 13 lustige 14-Segler in Brunnen, zum Kräfteressen. Die deutschen Segler waren mit 7 Schiffen am Start.

## Vorweg eine kleine Zusammenfassung:

□ Jocki hat Schweiz 12 überfallen - schwimmend

□ Die österreichische / deutsche Mannschaft wollte man schon gar nicht über die Grenze lassen. Klar mit dem Auspuff!!

□ Bernd und Karin wurden für Ihre taktischen Qualitäten gelobt. - Kleines Rigg und doch soooo schnell ???

□ Fischessen gut aber teuer mit leichter Verzögerung

□ Kuhbimmeln von morgens bis abends

□ gut organisiert; klasse Regattaleitung

□ Engpaß an der Slipanlage mit lästigen Laser-Seglern

□ kühle Getränke

□ Windphänomen - Thermik

□ nächstes Jahr haben wir ein Paddel dabei

So, nachdem wir jetzt alle zusammen, alles war uns so zu Brunnen eingefallen ist aufgeschrieben haben, wäre der Bericht ja eigentlich schon gemacht. Unser, also Ina's und meine Aufgabe ist es jedoch, alles bisher geschriebene in eine schön lesbare, ultraleichte Kohlefaserform zu bringen. Das ist das Pech, wenn man in der ersten Wettfahrt als 3. deutsches Schiff über die Ziellinie fährt.

## Zum Revier:

Brunnen liegt am Vierwaldstätter See, zwischen dem Gersauer-Becken und dem Urner-See. Zum Segeln hat man im Urner-See, dort lag auch die Regattabahn, hervorragende Bedingungen. Dort bläht ein 3-5 Nordwind, (thermisch, wie aus'm Föhn, Stufe 2), der allerdings genauso schnell wie er kommt, wieder verschwindet. Die Regattaleitung hat an dieser Stelle ein großes Lob verdient. Sie wußten immer wann der Wind kommt, und es gab keinerlei Verzögerungen beim Start.

## Wind:

Für alldiejenigen, (Rechtschreibreform?) die mit thermischen Winden noch keine Erfahrung haben, möchte ich an dieser Stelle versuchen, dieses wunderbare Naturereignis zu beschreiben.

Also, man verläßt so gegen 11.30 die



Victor Brellisford und Philipp Känzig, St. Moritz - Foto: Gerda Teufer

Toilette und begibt sich, bereits umgezogen zur, dem vom ebenfalls bereits umgezogenen Vorschoter aufgebauten Rennjacht. Kurzer Blick auf's Wasser: Aha Flaute - trotzdem, einige hatten sogar Helme auf, machte sich die Meute schwimmend, paddelnd, schaukelnd, kotzend auf den weiten Weg zur Startlinie. Etwa 2 Std. später kann man, sofern man nicht eingeschlafen ist am Horizont folgendes erkennen: NICHTS und nur 2 min. später macht man sich Gedanken, woher man ein neues Rigg bekommt, und was es wohl kostet. Von 0 auf 5 Beaufort in 60 Sek., das ist toll. Und weil ja seit dem Auslaufen am frühen Morgen bereits zwei Stunden vergangen sind, dauert es ca. 5 Minuten bis die Wettfahrtsleitung den ersten Start ankündigt. Sagenhaft. Ich hatte noch auf keiner Regattabahn solch ein professionelles Wettfahrts team erlebt; schnell und genau - es waren halt Schweizer.

## Unterbringung:

Leider ist es nicht in allen Segelclubs möglich, auf der Steganlage zu Campen. So auch in Brunnen. Das ist Verboten, genauso wie das Parken von Autos und Anhängern usw. Aber man hat uns eine frisch gemähte Wiese freigehalten. Garnicht weit weg vom Rennzirkus. Dort konnten wir unseren gesamtdeutschen Fuhrpark abstellen und auch kostenlos Übernachten. An dieser Stelle gilt es der dortigen Nachbarschaft, im Besonderen der dortigen Nachbarin zu danken. Mit den Augen einer sorgenden Mutter hat sie erkannt, was den vom Wasser kom-

menden, noch nicht umgezogenen Seglern fehlt. Als wir nämlich gerade auf dem Weg zur 5 Sfr-Dusche waren, hat die Liebe uns Ihren Gartenschlauch zum Waschen angeboten. Echt super!! So sind dann einige unter dem wirklich recht kalten Wasser johlend umhergesprungen. Wir hoffen natürlich, daß wir im nächsten Jahr auch wieder hier Duschen dürfen.

Prädikat: Besonders wertvoll. Wir kommen im nächsten Jahr auf jeden Fall wieder.

*Ina & Christian*

# Wittensee



*Nicht vom Dritten, sondern von Chris Holscher Informationen:*

Sieben 14s. Bei verschiedenen Widstärken zwischen 2-3 und 4-5 Bft. kamen 4 schöne Wettfahrten zustande. Hier die Endergebnisse:

1. Dirk Rother, Martin Holste WSCW 2 1 1 1
2. Jörn Schulze, Hannes Voigt 1 2 4 2
3. Mathias Knopp, Ilka Gronert 4 3 3 4
4. Björn Frasch, Ollo Peter 3 5 5 3
5. Chris Holscher, Jens Holscher 5 6 2 DNS
6. Andreas Flitz, Cornelia LitzkeDSQ 4 6 5
7. Roger Woollam, Hank Hancock DNFDNF DNFDNS nicht angereist Raphael Neuhann, Clara Sattler

Libera Yachtclub Chiemsee

Supercup  
International 14

## Supercup Chiemsee

(Whirlpool Cup)

18.-19. Oktober 1997

International 14

(14-Foot Skiff)

Libera Yachtclub Chiemsee

Martin Blum

Lilienstr. 51 - 85591 Vaterstetten

Ausschreibungen

- Veranstalter: Libera Yachtclub Chiemsee e.V.  
 Wettfahrtsleiter: Michael Herklotz  
 Meldestelle: Martin Blum - Lilienstr. 51 - 85591 Vaterstetten  
 Tel: 08106/7084 Fax: 08106/1626  
 email: Martin.Blum@eikon.e-technik.tu-muenchen.de
- Ausschreibung: - International 14 Class Rules  
 - nach Wettfahrtsregeln -Segeln- der ISAF  
 - Werbung Kategorie B  
 - nach Ausschreibung und Segelanweisung des LYCC
- Wertung: Low-Point-System nach A2 der WR 8 Kurz-  
 wettfahrten, eine Langstrecke (gewertet als zwei  
 einzelne Wettfahrten), ab 5. Wettfahrt ein Strei-  
 cher, ab 7. Wettfahrt zwei Streicher
- Meldungen: siehe Meldecoupon  
 Meldeschluß: 14.Oktober 1997, schriftlich, Nachmeldung bis  
 18.Oktober 1997 11:30 Uhr
- Meldegeld: DM 50,- - Nachmeldegebühr +50%  
 Programm: Ausgabe Segelanweisung 18.Oktober 1997  
 10:00-12 Uhr - Kontrollvermessung: Samstag,  
 18. Oktober 1997 11.30 Uhr - Steuermanns-  
 besprechung 18.Oktober 1997 12 Uhr - An-  
 kündigungssignal der 1. Wettfahrt nicht vor  
 13:00 Uhr, weitere Wettfahrten im Anschluß,  
 nach Ansage und / oder Aushang - Whirlpool,  
 danach Abendessen im Hotel für ca. 25.- DM/  
 Person - Letzter Start Sonntag, 19. Oktober  
 1997, nicht nach 13.30 Uhr
- Preise: Preise für das erste Drittel der zum Meldeschluß  
 gemeldeten Boote, bedruckte T-Shirts für alle  
 Teilnehmer (Motiv siehe oben).
- Ruderführung: Steuerleute, die einem DSV-Verein angehören,  
 müssen im Besitz des vorgeschriebenen Segel-  
 scheinens sein, ausländische Teilnehmer entspre-  
 chend deren nationalen Vorschriften.
- Sicherheit: DLRG, Prien  
 Schiedsgericht: laut Aushang am schwarzen Brett  
 Kontrollvermessungen: Die WFL behält sich vor, Kontroll-  
 vermessungen an einem oder mehreren Booten  
 durchzuführen. Gültige Meßbriefe oder bestä-  
 tigte Kopien müssen bereitgehalten werden (Er-  
 gänzung WR 78)
- Regattarevier: Chiemsee, Westufer vor dem Yachthotel  
 Kurse: Kurzwettfahrten: modifizierter Up- und  
 Downkurs; genauer Kursplan siehe Aushang am  
 schwarzen Brett

## Segelanweisung: Änderung/Ergänzung

- In Regel 31.1 der WR (Berühren einer Bahnmarke) wird folgender Satzteil ersatzlos gestrichen: "und eine Bahnmarke, die den Schenkel ....oder beendet"
- Regel 31.1 der WR wird wie folgt ergänzt: "In der Wettfahrt darf ein Boot eine Bahnmarke nicht so berühren, daß deren Grundgeschirr versetzt, oder die Bahnmarke selbst beschädigt wird."
- Bei der Verletzung einer Regel aus Teil 2 der WR gilt die 360o-Strafdrehung(44.1)
- Segelanweisungen können durch Aushang an der offiziellen Tafel geändert werden. Änderungen werden bis um 12.00 Uhr am 18.10.97 bekanntgegeben.
- Start: Die Wettfahrten werden in Abänderung der Zeiten von WR 26, Startsystem 1 nach folgendem System 3 gestartet: (Anhang N zur WR Punkt 11.1) Das Ankündigungssignal - Klassenflagge mit Lautsignal- erfolgt 6 Minuten vor dem Start. Das Vorbereitungs-signal - Flagge P mit Lautsignal - erfolgt 3 Minuten vor dem Start. Startsignal ist das Niederholen Flagge P mit Lautsignal
- Die Kurzwettfahrt ist spätestens 20 Minuten, die Langstrecke 60 Minuten nach Zieldurchgang des ersten Bootes beendet. Alle dann noch auf der Bahn befindlichen Boote werden als aufgegeben gewertet.
- Folgt eine weitere Wettfahrt, so wird am Zielschiff Flagge "L" gesetzt.
- Die Protestfrist beginnt mit Ende der Wettfahrt (bei direkt aufeinanderfolgenden Wettfahrten, der letzten Wettfahrt des Tages) und dauert 30 Minuten.(Ergänzung WR 61.3)

Meldung Supercup Chiemsee 18. - 19.Oktober 1997  
 an: Martin Blum, Lilienstr. 51, 85591 Vaterstetten

International 14 Segel Nr.:.....

Steuermann:..... Club:.....

Adresse: ..... Tel.:.....

Vorschoter:..... Club :.....

Ich verpflichte mich, die Wettsegelanweisungen der ISAF, neueste Ausgabe des DSV und die Segelanweisungen des LYCC einzuhalten. Ich bestätige, daß die gemeldete Yacht und die dazugehörige Mannschaft allen mit der Meldung verbundenen Anforderungen und Vorschriften entspricht. Ich erkenne an, daß die Wettfahrtleitung für die Eignung und Sicherheit der gemeldeten Yachten und Mannschaften nicht verantwortlich ist und daß die Wettfahrtleitung oder der veranstaltende Club den beteiligten Regattateilnehmern gegenüber keinerlei Haftung für Unfälle oder Schäden aller Art und deren Folgen übernehmen, auch nicht für solche durch Schlepp-, Sicherungs- oder Bergungsfahrzeuge. Ebenso sind Ansprüche gegen diejenigen ausgeschlossen, der Schlepp-, Sicherungs- oder Bergungsfahrzeuge bereitstellt oder sie führt. Ich erkenne den Haftungsausschluß an und versichere, daß alle Angaben richtig sind.

.....  
 Datum/Ort Unterschrift  
 bei unter 18 jährigen Teilnehmern  
 auch Unterschrift des Erziehungsberechtigten

Ausschreibung. 'Interboot'-14 Footer Super Cup am ersten Wochenende der Interboot. 20./21. September '97. GesegeIt wird auf eigenen bzw. mitgebrachten 14 Footern direkt vor dem Messehafen Friedrichshafen am Bodensee - vor der Mole. Sie können Ihrer Crew mit bloßen Augen zuschauen - oder mit Fujinon Gläsern aus der Fernglasbar an der Tribüne.

Hallo Freunde der neuen Sportboot-Generation. Kommen Sie zum Interboot 14 Footer Super Cup nach Friedrichshafen an den schönen Bodensee. Im Umfeld dieser bedeutenden Wassersport-Ausstellung finden Sie ausgezeichnete Bedingungen für interessante Regatten. Die Eintrittskarte zu dieser „Messe im Süden für den Süden“ gehört in die Regatta-Unterlagen. Für Ihre Klasse gibt es einen großen

# INTERBOOT 14 FOOTER SUPER CUP SCHAU SEGELN 97

Auftritt mit Moderation von der Tribüne an der Mole und Messe Fernsehen von der Regattabahn - und viel Geselligkeit. Durchführender Verein: SMCF/SSCK. Klassen-Informationen/Meldungen: Martin Blum, Lilienstr.51. D-85591 Vaterstetten, Tel. 081067084, Fax 08106/1626, email: Martin.Blum@eikon.e-technik.tu-muen-chen.de. Ausschreibung: International 14 Class Rules/



nach Wettfahrtregeln - Segeln - der ISAF / Werbung: Kategorie B. Meldeschluß: 12. 9. 97 Meldegeld: DM 80,-/Nachmeldung + DM 20,-. Begrüßung: 11.30 Uhr im Informations- und Pressezelt Vorführhafen. Ausgabe der Segelanweisungen. Skippers Meeting/Steuermannbesprechung: 12 Uhr, 1.Start: 13 Uhr. Wertung: acht Supercup Wettfahrten, low-point, evtl. Streicher Siegerehrung: Sonntag nachmittags ca. 15 Uhr, Preise für das erste Drittel. Erinnerungsgläser für alle Teilnehmer. Auskünfte zum Event: Högel Sport Kommunikation, Telefon 02021 781515, Fax 0201785627, Udo und Ursula Optenhögel.



## MÜNCHNER YACHT-CLUB

### Korsar und 14-Fuß-Dingi Feuerzangenbowle 1997

Samstag 27. und Sonntag 28. September 1997  
Münchner Yacht-Club e.V., Possenhofener Str. 65-67  
82319 Starnberg, Tel. 08151-12895 Fax: 08151-12801

Veranstalter: Münchner Yacht Club e.V.  
Revier: Starnberger See  
Wettfahrttage: Samstag 27., Sonntag 28. September 97  
Startzeiten: Auslaufbereitschaft zur 1. Wettfahrt: 27.9., 10 Uhr. Die Auslaufbereitschaft zu weiteren Wettfahrten wird rechtzeitig bekanntgegeben.

Segelanweisungen: Es wird gesegeIt nach den WR, Ordnungsvorschriften DSV, Klassenvorschriften über Ausrüstung und Vermessung und den Segelanweisungen. Ausgabe: 1. Wettfahrttag ab 8.30 Uhr im Regattabüro. Die Wettfahrtleitung kann die Segelanweisungen am schwarzen Brett ändern. Änderungen sind bindend.

Sonderbestimmungen: Schwimmwesten sind zu tragen.  
Zulassung: Steuerleute, die Mitglied eines Verbandvereines sind, die Ihre Eignung zur Führung ihres Bootes durch einen Führerschein nachweisen können und die den Haftungsausschluß und Teilnehmererklärung unterschrieben haben.

Vermessung: Gültige Vermessungspapiere müssen bereitgehalten werden. Kontrollen können jederzeit während der Wettfahrten durchgeführt werden.

Werbung: Kategorie B, WR G4  
Wertung: 4 Vollwettfahrten, Low-Point nach WR, Anhang A, ohne Streichresultat  
Preise: Punktpreise für Steuerleute und Mann-

Meldestelle:  
Meldegeld:

Meldeschuß:  
Unterkunft:

Veranstaltungen: Samstag, 27.9. traditionelle Feuerzangen im Casino - Sonntag 28.9. Preistverteilung ca. 1 Stunde nach Beendigung der letzten Wettfahrt

schaften der 4 punktbesten 14-Fuß-Dingis, Hans Rehdes Gedächtnispreis gestiftet von Yves Kessler und Steffen Pöhlmann für den Punktbesten 14-Fuß-Steuermann.

Münchner Yacht-Club e.V.  
60,- DM per Verrechnungsscheck beizulegen oder bis zum Meldeschluß auf folgendes Konto: Münchner Yacht-Club Konto Nr. 430 141 663, Vereinigte Sparkassen im LK Starnberg BLZ 700 540 80  
Andernfalls gilt die Meldung als nicht abgegeben.

20.9.97 (Post-/Faxeingang); Nachmeldung erhöht das Meldegeld um 30,-  
Fremdenverkehrsverbund Tel. 08151 90600; Wohnwagen oder Reisemobile dürfen nur auf dem Grundstück jenseits der Straße abgestellt werden. Einweisung erfolgt durch den Bootsmann. Sanitäre Anlagen stehen dort nicht bereit. Stellplatzwünsche sind wegen der begrenzten Anzahl bis zum Meldeschluß anzumelden. Pro Stellplatz ist ein Gebühr von 30,- DM zu zahlen.

### Meldung

zur Feuerzangenbowle am 27./28.9.  
International 14 Foot Dinghy

Name des Bootes: \_\_\_\_\_

Segelnummer: \_\_\_\_\_

Steuermann: \_\_\_\_\_

Anschrift: \_\_\_\_\_

Verein, Geburtsdatum: \_\_\_\_\_

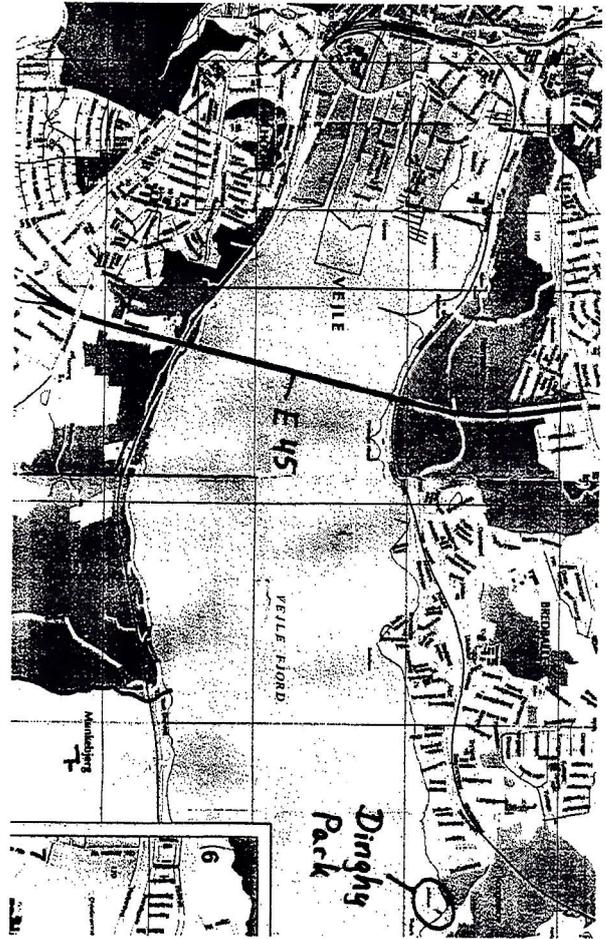
Mannschaft: \_\_\_\_\_

Verein, Geburtsdatum: \_\_\_\_\_

## 49er, 14 Footer, Hobie 405 and Int. Moth The sail club "Sejlklubben NEPTUN" in Vejle invites to 5th International Vejle Open

from 11 to 12 October 1997

- Place:** Tirsbaek Jollehavn, Strandevejen, DK-7120 Vejle 0
- Classes:** 49er, 14 Footer, Hobie 405 and Int. moth
- Rulese:** The ISAF's sailing race rules, the DS sailing rules, the rules of the class and the rules of the regatta.
- Category:** The regatta is classified as a commercial category "B", allowance G4
- Number of sailings:** Efforts are made to carry through 6 sailings. No start will be later than 15 o'clock on Sunday
- Skipper meeting:** Sturday at 9 o'clock- the first start will be effected immediately aftzer the meeting.
- Score system:** Low Score system, allowance A2.
- Sailing rules:** Can be taken up in the club office in Tirsbaek Jollehavn. The office is open both days from 8 o'clock and will be closed two hours after the final of the last sailing. The telephone number of the office is: +45 7571 1706
- Prizes:** A prize for every 5 registered boats of each class.
- Competition fee:** DKK 250,- each person. The fee covers lunch and dinner on Saturday and breakfast and lunch on Sunday. In addition, coffe and cake.
- Registration:** On 1. October 1997 at the latest. Please send the enclosed registration and the competition fee to: Thomas Ebler, Ronnen 19, DK-7120 Vejle 0, Tel.: +45 7571 1746
- Staying the night:** It is not possible to stay overnight in the club house but you can camp on the area of the club house.
- Further Information:** Thoams Ebler, Tel.: +45 7571 1746
- Programme:** Saturday 9:00 Skipper meeting - the sailings will be started immediately afterwards (2 in the morning and 2 in the afternoon)  
16:00 Coffee  
19:00 Dinner  
Sunday 8:00 Breakfast  
9:30 Start of sailings



## Wittensee Finale

Liebe 14-Segler,  
nachdem die norddeutsche Regatta-Aktivität in diesem Sommer wegen der WM leider so gering war, möchte ich Euch herzlich in den Norden einladen und, neben dem Saison-Abschluß in Vejle im Oktober, auf eine weitere Ragatta verweisen. Am 20.121. September findet am Wittensee das traditionelle Finale I statt. Ich halte es für sehr wichtig, daß wir dort in großer Zahl vertreten sind. Dazu brauchen wir Eure Hilfe! Da die vier aktivsten 14-Teams aus Norddeutschland im September wegen der WM noch ohne Boote sind, werden wir es schwer haben alleine ein starkes 14-Feld an die Startlinie zu bringen. Nur im gemeinsamen Schulterschuß wird die Klasse den Herausforderungen der Zeit gewachsen sein. Also rafft Euch aufund kommt zum WSCW. Ich freue mich über jeden von Euch der kommt. Bite meldet möglichst rasch bei:  
*Martin Holste, Hasselkamp 1 13, 241 19 Kronshagen, (0431) 58 8474.*

Als besonderes Schmankerl, daß nicht ausschließlic aber insbesondere für die Neueinsteiger gedacht ist, findet am Wochenende vor der Regatta ein Trainingswochende am Wittensee statt. Ihr könnt Euer Boot also gleich beim WSCW stehenlassen und seid bestens auf die Regatta vorbereitet. Da ich ab morgen zur WM in San Francisco bin, nehmt diesbezüglich bitte Kontakt zu Jens Holscher ((0431) 895 0068 ) auf.

Da Ihr Eure Boote ja im Norden lassen könnt, bietet sich also für Euch die Möglichkeit drei schöne Segelwochenden (inkl. Vejle) zu erleben und die Kosten gering zu halten. Falls Ihr noch Fragen habt, auch wegen Unterkunft, bin ich in San Francisco über folgende e-mail-Adresse zu erreichen: [ollo@usa.net](mailto:ollo@usa.net)

Also, drückt dem deutschen WM-Team die Daumen, wir sehen uns dann am Wittensee! *Oll*

### Registration

has to be hand to Thomas Ebler on 1 October 1997 latest  
Thomas Ebler Ronnen 19 DK-7120 Vejle 0

Boat typ: \_\_\_\_\_

Sail club: \_\_\_\_\_ Country: \_\_\_\_\_

Sail No: \_\_\_\_\_

Skipper: \_\_\_\_\_

Man: \_\_\_\_\_

Enclosed please find a cheque of DKK \_\_\_\_\_ made out to Thomas Ebler, SNV in Vejle

# Schon bei Windstärke 1 im Trapez

Starnberg (hch) – Jetzt kam es darauf an. Jetzt konnte der kleine Vorsprung um ein Vielfaches vergrößert werden. Werner Gieser schnellte im schlanken 14er-Dingi auf die Wendetonne zu, bremste abrupt ab, setzte zusammen mit seinem Beifahrer Stephan Hein den Gennaker und gab seinem Boot die Sporen. Der Wind verfang sich in dem großen Segel und beschleunigte das leichte Schiff wie ein Turbo. Halsbrecherisch jagte Gieser über die Wellen. Die Konkurrenz sollte von seinem Boot nicht mehr als das Heck zu sehen bekommen.

Der Heidelberger Elektromeister liebt diese komplizierten Wendemanöver, bei denen er sein technisches Können wie kaum ein anderer unter Beweis zu stellen vermag. Auf dem heimischen Neckar ist flinke Wendigkeit für jeden Segler eine nötige Voraussetzung, wenn er vom Fluß nicht abgetrieben werden will. Wiederholtes Gennakersetzen oder -einholen gehört zum täglich Brot, wie das richtige Austarieren der häufig drehenden Winde. „Ich habe viel Übung darin“, versichert Gieser.

Das mußte seine Konkurrenz bei der „Internationalen Feuerzangenbowlen-Regatta“

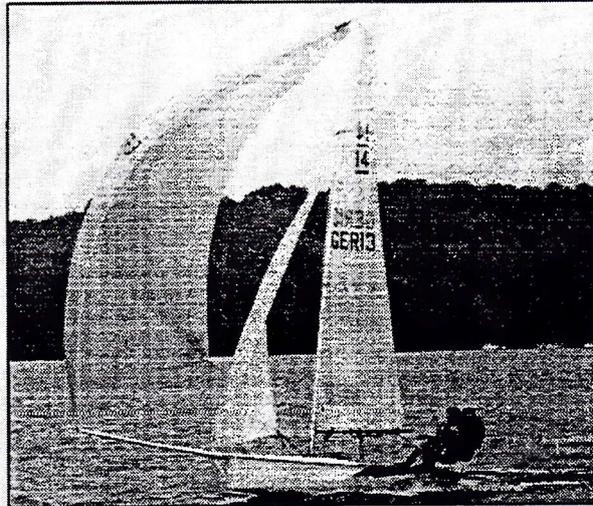
der 14-Fuß-Dingis beim Münchner Yachtclub neidlos anerkennen. Drei erste Plätze und einen dritten Rang ergelten sich Gieser und Co. Ein Ergebnis, mit dem der Badener nicht gerechnet hatte, denn sein Boot ist eigentlich für viel stärkere Winde ausgelegt als sie gewöhnlicher Weise am Starnberger See herrschen. Doch der 14er gilt im allgemeinen als ein sehr sensi-

bles Boot, so daß „wir schon bei Windstärke eins im Trapez standen“ (Gieser).

Die erzielten Ergebnisse bedeuteten im Gesamtklassament Platz eins für Werner Gieser und damit auch den Premiersieg bei der ersten 14er-Regatta auf dem Starnberger See. Wettfahrtsleiter Christian Stoll und der Münchener Yachtclub haben mit der Erweiterung der Feuer-

zangenbowlen-Regatta um eine zusätzliche Bootsklasse auf einen aktuellen Trend reagiert. Der 14er avancierte nicht nur bei der Kieler Woche zum neuen Flaggschiff der Segleravantgarde, sondern soll auch in absehbarer Zeit in den olympischen Adel erhoben werden. „Wir sind stolz, eine solche Klasse bei uns zu haben“, sagte Stoll.

In der Zukunft sollen sich die Dingis bei der Feuerzangenbowlen-Regatta als fester Bestandteil etablieren. „Ich hoffe, daß sich das herumspricht, und noch mehr Segler kommen“, hält Christian Stoll den Wettbewerb für ausbaufähig. Zwölf Dingis kreuzten am Wochenende auf dem Starnberger See. Bei den ersten fünf Mannschaften habe, so Werner Gieser, „die Leistung gestimmt, die anderen sind noch am Anfang.“ Die Neulinge plagten mehr die Probleme mit sich selbst und ihrem Segelgerät als der Kampf gegen Konkurrenz und Naturkräfte. Da kann es schon passieren, „daß man stehen bleibt und zusehen muß, wie die anderen an einem vorbeizischen“ (Gieser). Ein fatales Malheur, das dem erfahrenen Heidelberger zumindest auf dem Starnberger See nicht passierte.



Meister der flinken Wendemanöver: Werner Gieser gewann die „Feuerzangenbowlen-Regatta“ der 14er-Dingis. Foto: hch

Starnberger Merkur zur Feuerzangenbowle, man bemerke die konsequente Wahl von Fachausdrücken

... nochmal

## Feuerzangenbowle...

Auf meine Frage, zu wessen Ehren wir denn diesen Gedächtnispreis aussegneln werden, antwortete Steffen Pöhlmann: Der Preis heißt „Hans Rehdes Gedächtnispreis“. Hans Rehdes ist (der noch lebende) ehemalige

Bootsmann des Münchner Yacht-Clubs, der sowohl mir als auch (dem Mitspender) Yves den Beginn des Seglerlebens vor inzwischen gut 25 Jahren erleichtert hat, weil er uns mit Arbeit und Zuneigung von „der Strasse weggeholt“ hat ... und uns z.B. mit dem Clubeigenen Traktor hat fahren las-

sen und uns bei der Wiederinstandsetzung eines alten Club-Korsaren half. – Also ein bisschen Clubinterne Ehrung ist auch dabei.

Bitte erwarte keinen kleinen, aber auch nicht einen sooo großen Pokal, wie angekündigt (Es gibt sie einfach im Raum Bayern nicht grösser!

Vorschau 1998

10.-13.4.	Ile des Embiez
16./17.5.	Fraueninsel
21.-24.5.	Riva Cup
6./7.6.	Alcatel Cup
Juli	Prince of Whales
Juli	German Open
25./26.7.	Molveno
August	Brunnen
August	St. Moritz
17/18.10	Whirlpoolcup

Europameisterschaft kann in Warnemünde, Carnac oder zur POW sein, jedenfalls Juli/August.

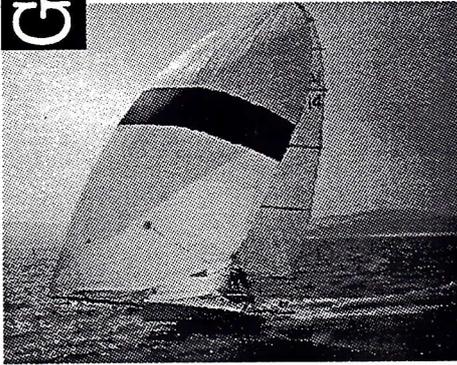
Die Norddeutschen Regatten im Mai werden zu einem „Malkäfer-Cup“ zusammengeschlossen, im Juli/August wird es mit den Schweizern und Italienern einen „Alp-Cup“ geben. Ich bitte die Obmänner um baldige Rücksprache wegen ihrer Termine.

Foto: Internet/Chris Hanke



**Australisches Ice-Design, GER 12**

- Baujahr 2/96 von Windrush / Perth - 3,5kg unter Minimalgewicht
  - original nach neuen Regeln
  - erfolgreichstes deutsches sowie kontinentaleuropäisches Boot 1996 und 1997
  - europäischer Ausbau
  - 1 Satz brandneue Irwin Segel + 1 Satz regattafähige Irwin-Segel
  - Sunspar Mast, ultraleichter Baum
  - extraverstärktes Kohlfaser-schwert, Kompaß
  - Spezialslipwagen
  - nach WM 1997 für 18.700 DM in talentierte Hände abzugeben
- Dirk Rother, ab 1.8.97 Tel. 04354/999350, Louisenlund, Försterei, 24357 Güby*

**SAHNE - 14 - SKIFF****Morrison Design identisch mit Weltmeisterboot '95**

- Ende '94 gebaut und über Winter voll ausgehärtet - '94 und '95 extrem wenig gesegelt, niemals Regatten - '96 voll modifiziert (höher, breiter, schneller...) durch Jess/Gosch (3. der WM



- '95) - '96 und '97 wenig und von leichter, erfahrener Crew gesegelt, in erstklassigem Zustand
  - Rumpf: komplett Carbon Sandwich, 7 kg. Untergewicht mit Jon Turner Special Traveller-Bügel, Finish und Zustand 100% neuwertig
  - Rigg: hoher Carbon Mast, CarboSpars Großbaum, CarboSpars Bugspriet
  - Segel: 1 schneller Satz Sobstad, eventuell zusätzlich 1 neues Groß und 1 neue Fock, 1 schnelles Trainings Groß
  - Zubehör: Carbon Schwert
  - Carbon Ruder (beide extrem schmal, lang und hart), integrierte Carbon Pinne und Carbon Ausleger
  - nur beste Beschläge
  - Ober und Unterpersenninge (fest und passend)
  - Trailer: Slipwagen Kombitrailer mit TÜV'96 und deutscher Zulassung, nagelneue Lichtleiste, sehr gute Straßenslage, Hebelarm-gefedert
  - Paketpreis: VHS 18.500,- DM
- Anfragen an: Chris und Jens Holscher Tel. 0431 - 89 500 68 Samwerstraße 9 D 24118 Kiel email: c.holscher@online.de*

**Ovington Howlett 1b modifiziert nach neuen Regeln (Bj. '94)**

- Topzustand; 1997 kaum gesegelt
  - Alu-Kohle-Mast mit Glastop, Carbonbaum und -Bugspriet
  - neue Segel (1 Mylar-Gross, 1 Spi, 2 Focks)
  - Ober- und Unterpersenning
  - Slipwagen, evtl. mit Autotrailer
  - DM 17.000,-
- Elfi Littmann Tel./Fax/ABA 040 / 482 196 email: Elfilitt@aol.com*

**Ovington Howlett 1b Bj. 1994 converted**

- von Rod Simpson entsprechend den neuen Regeln modifiziert
  - hohes Rigg
  - Neuer Alu/Carbon Mast (Ovington)
  - 3 Focks (1 Fock neu), 1 Gross, 1 Spi (Hyde, 1 Saison)
  - 2 Ruderanlagen
  - Ober+ Unterpersenning
  - Slipwagen
  - evtl mit Trailer
  - Photo: siehe Bericht Ile des Embiez
  - DM 16.500,-
- Gerd Müller Tel Büro 0621/8607-223 Tel Privat 0171/2832993*

**Australischer 14er mit grossem Rigg**

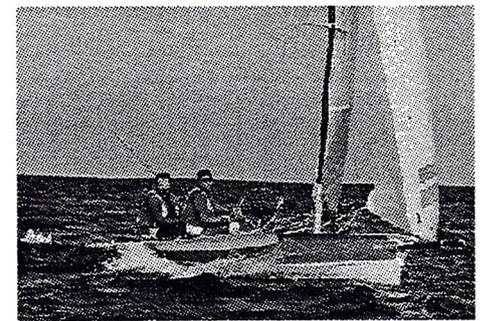
- 95er ICE design, Kohlfaser Rumpf
- 2 hohe Riggs (Carbon and sunspar), Proctor Salinge
- Step down Rigg und verstellbare

**Wanten/Vorstag**

- 2 Grossegel, 5 Focks, 3 Spi's (1 neuer Irwin-Spi)
  - Kohlfaser verstärktes Schwert/ Ruder
  - Slipwagen
  - Top gepflegt, ready to race
  - Direkt vom Eigner zu kaufen
  - Preis: 15.500 DM
- Thomas Besthorn Tel: 06227 34-2597 email: thomas.besthorn@sap-ag.de*

**Benedict IV (GBR 1193), (good light wind boat)**

- first registration 1990, built Racing Sailboats UK composite
  - Proctor mast 2 1/2 years old, carbon spi boom
  - set Hyde Sails, 1/2 season, set Pinnell & Bax Sails (good condition)
  - cover, trailer
  - Well sorted and ready to race, ideal 1st Int 14,
  - 12.000,- DM
- Roger Woollam 0 54 43 87 90*

**DEN-2 Boerresen hull 91**

- weight all converted 91 kg.
  - Has only sailed 3,5 years, since it was garaged 1,5 season. Carbon/kevlar built. Professionally converted by Simpson July 96 with wings and nose. Very dry hull, also after several capsizes.
  - Simple boat layout - good for beginners or others who like sailing more than mast adjusting.
  - 2 centreboards, 2 rudders, 2 masts, 1 telescopic high rig (Ovington with carbon top) to step down in strong winds and 1 M6 from last year.
  - 2 suits of sail: 1 totally new set of Harper to the high rig (sailed only very few times, first time in Warnemunde)
  - 1 one year old set (nearly new) of Hydes to the low rig.
  - Carbon boom and pole, good Tactical Compass, top and bottom cover + trolley
  - DM 11.000
- Jesper Holst deif-udv@inet.uni-c.dk fax: +45 97524720 phone: +45 86626026*

**International 14 GER-24**

- Ovington Howlett 1b, Bj. 1991
- Carbon Mast
- Proctor Alu Mast
- 2 Großsegel (Heyde, Batt), 2 Fock (Hyde, Batt), 2 Spis
- Persenning + Unterpersenning
- Slipwagen
- Preis: 10.000 DM

Florian Hederer, Am Moosgraben 8,  
86919 Utting Tel. 0172/8210054

**14-Footer**

- Australian rules before amalgamation
  - 14 on Denish Tour T-Shirt 96
  - built by Peter Moore / Sydney - possible to grandfather
  - 3rd Wedge Design - WEDGE III - 74.25 kg
  - Step down Rig with 3 mast heights;
  - different jibs and kites for each height, 1 main, 2 jibs, 2 spinnakers
  - special trolley
  - 10.000 DM
- Carsten +45 86 10 77 51

**D-5, BB 14-Footer, "Double Trouble"**

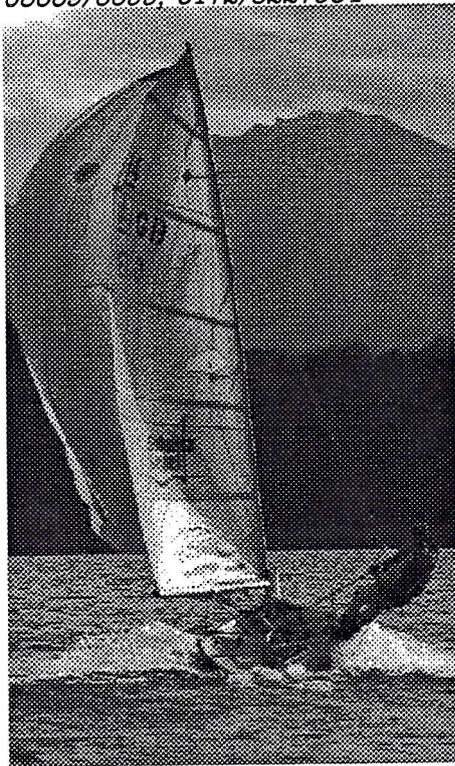
- von 1992,
  - HR Sails und Persenning,
  - Frederiksen Blöcke und Ausstattung,
  - Goldspar Mast, Carbon Baum
  - 100% Kohlefaser Rumpf, Piper Schwert, Ebler Ruder,
  - Trolley
  - Dänische Kronen 35.000
- Niels B. Andersen, +45 98 39 11 78

**INTERNATIONAL 14**

- Endlich zukaufen: "The RED ONE"
  - regattaklar und überholt
  - Morrison Bj. 88
  - 2 Grosssegel, 2 Spi, 1 Fock
  - Persenning + Unterpers.
  - Slipwagen
  - Trailer (500 kg)
  - Preis: VB 6999.-DM
- Marcus Wieland, Tel.: 08141/72945  
Fax: 089/3085150 e-mail:  
Wieland\_M@S2.bauwesen.fh-muenchen.de

**International 14, GER 103**

- Carsten Hammer 1990
  - Regattaklar
  - Slipwagen, Oberpersenning
  - kohlefaserverstärktes Ruder
  - Preis VB 4.800,- DM
- Peter Augsbach, Kreuzbergstr. 24,  
83365 Sondermoning (Chiemsee) Tel.  
08669/6699, 0172/8227934

**Auszug aus der internationalen Gebrauchtbootliste****'94 Turner**

modified to the new rules, mint condition, new sails, carbon mast, boom, pole. English National Champion, two time US National champion. Available now, \$10,500  
Jim Wellington <wellington@thelocalnet.com> day 219-533-7345 eve 219-534-3151 >>East Coast N.A.<<

**International 14 USA 1108 „Rough & Tumble“**

1st place at the 1996 North American Championship; 3rd ST FYC Spring Dinghy  
Australian ICE design, professionally built by Andrew Cuddihy; Carbon / foam / epoxy hull construction; Willets Mast with carbon spreaders. Carbon boom by Omohundro  
Carbon spinni pole and prodder; Carbon & foam core rudder by Southern Spars; Carbon & sicca spruce daggerboard  
One set of Irwin sails (300 Sq foot

Red kite); One North (Sydney) kite „a biggun“ @ 330 sq. feet  
All Ronstan fittings (almost); Spectra rig tensioning lines; Additional fittings and misc. stuff; Valid Intl 14 measurement certificate; Weight 165 lbs measured with full rudder assembly; Custom dolly  
Available after the SF Worlds in August 1997. This boat is built very strong and is very fast. Photos available upon request. Test rides available at the RYC upon request.  
Price 14,500 US  
David Berntsen; 110 Second Street; Sausalito, Ca 94965; (415) 505 7109 W; (415) 331 5074 H; dberntsen@amtel.com; >>West Coast NA<<

**CAN 562, last Bieker 1 off the production line.**

Fully modified to new rules, awlgrip Blue exterior, white interior; Custom carbon Burton mast; Boat only sailed a few times since being modified; New Substad sails; Trailer, cradle  
Price: \$10,000 Canadian  
Phone: (604) 984-2646 home; (604) 808-8625 cell; email C/O Stewart Martin: smartin@ca.ibm.com >>WEST COAST NORTH AMERICA<<

**GBR 1314**

Ovington built howlett 1b; converted to '96 rules; Carbon mast / boom (carbospars); Batt sails inc. new kite for POW '97; 2 boards (carbon coated) 2 rudders (wood laminated) all by Winder; Good condition; Superb racing record inc 6th POW week '96; all the usuals for trailing  
Serious offers wanted around 4000 Pounds  
Graeme Oliver England (0191) 5152599 (W); (0191) 5484522 (H); or E - mail graeme.oliver@sunderland.ac.uk >>England<<

**1004 Benedict 1**

Raced regularly and fully functional, a good starter boat. Rig is adjustable and comes with 3 mains, 4 jibs and 2 kites. \$900  
Contact: NRFlook@aol.com; Tel#213-962-8619; >>West Coast N.A.<<

**USA 1101, a.k.a GBR 1335**

1st Old rules boat at 1997 worlds; Ovington built Howlett 1b, built 1993, all carbon; Two sets of sails, three semi-straight Superspar masts, two dagger boards.  
Top cover, trailing cover; US\$ 6000, o.b.o.  
Rand Arnold <rand@lanminds.com> 510-524-6914 >>West Coast N.A.<<

(FRA-1)	Edi Robert Denis	Albrecht Asbeck Authier email: <i>d.authier@bsd.alotel.de</i> und <i>101326.3365@compuserve.com</i>	Vordere Poche 2a Steinstr. 6 Michaelburgstr. 5 Wilhelmshavener Str. 3	79104 Freiburg 24118 Kiel 81671 München 24105 Kiel	0781/52307 0172/7625804 0451/85596 089/40 82 69(p) 089/ 99112281 089/99112259(f) 0431/ 8 41 28	
GER 149 (23)	Birgit Jochen	Basler Baumann	Wilhelmshavener Str. 3	24105 Kiel	0621/ 82 31 22	??
GER 129 (20)	Michael	Becker	Kaiser-Wilhelm-Str.19	67059 Ludwigshafen	08026/87 83	Benedict IV ??
GER 127 (11)	Rolf	Beyer	Lehenweg 21	83734 Haussham	0431/ 33 66 90	??
GER 156 (86)	Denise	Biller email: <i>dbiller@th-konstanz.de</i>	Blücherplatz 12 Scheffelstr. 4	24105 Kiel 78315 Radolfzell	07732 / 3312	converted Boerresen
GER 144 (13)	Martin	Blum email: <i>martin.blum@eikon.e-technik.tu-muenchen.de</i>	Lilienstr. 51 Büchner Schulstr. 42	85591 Vaterstetten 80634 München	08106/ 70 84 fax 0 80 51/6 29 94	Marolli Prototype
GER 157 (22)	Felix Bernd	Buck	Gerberweg 6	88074 Meckenbeuren	089/16 75 072 07542/91143 06252/2261 06252/790533(f) Howlett 1b	Turner
GER 137	Jürgen	Bütow email: <i>juergen.buetow@sap-ag.de</i>	Wiesbadener Str. 29 Christiansen Schillerstr. 12	70372 Stuttgart 24116 Kiel	0711/568027(p) 07141/7004467(d) 07141/700460(f)	
ohne (2)	Dr. Jan Jocki	Christophers	Am Mühlberg 23	24116 Kiel	04 31/55 31 17	??
GER 133 (77)	Jean-Paul ??	Dicks c/o Frinzenhof, Wemberstr. 37 Dorst Kaulbachstr. 61	Am Mühlberg 23 Felix-Mendelssohn-Str.33	85093 Bad Endorf 47623 Kevelaer	0 80 53 / 34 52 0 28 32/79 98 42 o. 02832/799718 089/34 16 74(p) 089/397912(f)	im Bau ?? ICE
ohne (30)	Thorsten Hauke	Drengenberg	Felix-Mendelssohn-Str.33	24768 Rendsburg	04331/24344 o. 07331 4 07 86	??
GER 111	Tim	Drewes	Bystrededer 16	24340 Eckernförde	0 43 51/8 74 43	??
GER 130	Jörn	Eggers	Königsberger Ring 104	24376 Kappeln	0 46 42/98 41 13	??
GER 154	Oliver Björn	Erdmann	von Stauffenbergweg 8	24880 Wedel/Holst.	04103/1 52 94 (p) 040/31191718 (d)	??
	Hartwig	Franken	Platanenstr. 8	26789 Heer	0491/997174	??
	Christian Werner	Frasch email: <i>frasch-b@rzb.tu-hamburg.de</i>	Kulenwisch 49 Friederichs Bockhorst 72 email: <i>h.friederichs@t-online.de</i>	22339 Hamburg 22589 Hamburg	040/538 22 17 0 40 / 8 70 65 99	ICE
GER 145 ohne (5)	Tom Christoph Carsten Rolf	Fries email: <i>w.gleser@poweronline.net</i>	Karl-Boehm-Str. 43 Werdenstr. 70	86596 Baldham 69120 Heidelberg	0 81 06/43 81 06221/47 50 80(p+d) 47 50 82(f)	Marolli 96
ohne (4) ohne (92) ohne (8)	Christoph Carsten Rolf	Gosch	Am Ehrenbain 30	24784 Westerrönfeld	0 43 31/6 80 74	
GER 105 (55) GER 151 (24)	Christoph Florian	Hagenmeyer Hammer Hansen Harter Hederer email: <i>100600.767@compuserve.com</i>	Kellersgartenstr. 19 Hansenstr. 1a Bremerstr. 10 Maulbeerweg 3 Am Moosgraben 8	86919 Utting 24106 Kiel 24118 Kiel 69120 Heidelberg 86919 Utting	0 88 06/28 91(p) 1533(f) 0431/ 333 151 0431/80 36 00 0 62 21/4 60 69 o. 4 60 60 08806/12 46(p) 92 23 21(f) 0172/ 8 21 00 54	Howlett 1b Howlett 1b
GER 146	Stephan Christian Carsten	Heim Henjes Hentschel	Wasgauring 12 Dorotheenstr. 133 Stephansplatz 4	67125 Dannstadt 22299 Hamburg 30171 Hannover	06231/1011 /5094(f) 0172/3421929 040/690 21 61 u. 48 87 03 0511/861333	Howlett 1b
GER 155	Sven	Henze email: <i>s.henze@einstein.dinet.de</i>	Graureitherweg 8c Heyne Hiegele	59519 Mönnesee	02924/2158	Howlett 1b Henze
GER 125 (1)	Niels Oliver Jens	Hollenbeck	Rudolf Höckerstr. 3 Heinrich-Heine-Str.12	22880 Wedel 64625 Bensheim	04103/ 1 34 91 0 62 51/7 91 59	??
GER 108	Fritz	Hollenbeck	Am Kirchplatz 10	59519 Mönnesee	02924/313	??
GER 152 (15)	Chris	Holscher email: <i>c.holscher@online.de</i>	Samwerstr. 9	24118 Kiel	0431/ 8 95 00 68	converted Morrison
Austritt 98 GER 112 (19) GER 115	Jens Dorothee Martin Peter Bernd Holger	Holscher Holste Holste Humpel Jahn Jess John Jordan Kleiter	Samwerstr. 9 Hasselkamp 113 Hasselkamp 113 Ast 8 Seestr. 123a Birkensee Gerade Straße 18 Deisenhofener Str. 21 Bremerstr. 38	24118 Kiel 24119 Kronshagen 24119 Kronshagen 83620 Feldkirchen 86938 Schondorf a. Ammersee 24340 Eckernförde 21244 Buchholz/Nordheide 04181/ 57 93 81539 München 24118 Kiel	0431/ 8 95 00 68 0431/ 58 84 74 (t+f) 0431/ 58 84 74 (t+f) 08063/ 55 30 (t) 08063/ 10 86(d)	Howlett 1b BBC2 0172/741 86 22
ohne (69) GER 113 (14) GER 120	Andreas Helmut Roland	Köhler Körber Krüger Leicht Peter Dieter Henning Elfi email: <i>Elfi11tt@aol.com</i>	Am Turmsberg 51 Karlsbergallee 29b Borsigstr. 18 Vogelhüttendeich 76 Ahlmannstr. 8 Moltkestr. 26 Frickestr. 58	36122 Braunschweig 14089 Berlin 91088 Erlangen 21107 Hamburg 24118 Kiel 24768 Rendsburg 20251 Hamburg	04351/87237 089/ 6 92 10 95 089/96016235(d) 04 31 / 8 95 04 85 0531/287045 030/3657397 09131/63571 040 / 753 39 01 0431/ 57 75 54 04331 / 149 172 040/ 48 21 96	Howlett 1b Kleiter ?? converted Marolli Morrison ?? ??
GER 116 GER 143 (GER 1347) GER 132 (10) ohne (17)	Bernd Christian Peter	Leubke Lüttmann	Moltkestr. 26 Frickestr. 58	24768 Rendsburg 20251 Hamburg	04331 / 149 172 040/ 48 21 96	converted Howlett 1b
GER 126 (33)	Elfi	Lüttmann	Frickestr. 58	20251 Hamburg	040/ 48 21 96	
GER 114 (99) GER 121 (3)	Ralf Mario Ralf	Ludwig Mannes Meier email: <i>ralf.meier@kiel.netsurf.de</i>	Spechtweg 6 Am Ländbach 24 Netzstr.58	78464 Konstanz 82481 Mittenwald 24116 Kiel	07531 / 695 926 08823/2018(p) 3794(f) 0431/12 92 12(p) 12 92 31(f)	Howlett 1b converted Morrison
GER 139 (50)	Bernd Dr. Johann	Mende Motsch email: <i>johann_motsch@krzmail.krz.uni-heidelberg.de</i>	Flurstr. 45 Werdenstr. 41	40855 Ratingen 69120 Heidelberg	02102/99 18 40(p) 99 18 41(f) 0 62 21 / 41 93 63	??
GER 138 GER 147 (40)	Gerd Jürgen Oliver	Müller Paffrath Peter email: <i>Oliver_Peter@public.uni-hamburg.de</i>	Kaiserstr. 88 Weiberhofstr. 19 Hinschenreim 30	69115 Heidelberg 67069 Ludwigshafen 22415 Hamburg	06 21/8607-233 -149(f) 0171/2832993 06 21/65 35 58(p) 6 55 45 11(f) 040/531 96 81	converted Howlett 1b Sydney
GER 123	Steffen	Pöhlmann email: <i>Steffen.Poehlmann@munich.netsurf.de</i>	Neureutherstraße 35	80798 München	089/272 47 45(p) 27817850(f)	BBC3
GBR 1305	Roland Uwe Stefan Benjamin	Prehls Preuß Ritsche Rohde	Kolm 5 Berliner Str. 64a Arsenius-Pfaff-Str.1 Ried 1a	24340 Eckernförde 14169 Berlin 78315 Radolfzell 83134 Prutting	04351/4 38 31 030/ 811 75 56 0 77 32/1 01 12 801243(f)	Howlett 1b
GER 153 (88) GER 142 (12) ohne (7)	Peter Dirk Jens	Roochs Rother Rüter email: <i>jens.rueter@draeger.com</i>	Lindenstr. 84 Louisenlund, Försterei Große Burgstraße 20	23558 Lübeck 24357 Güby 23552 Lübeck	0451/86 44 78 04354/999350 0451/73 720	ICE ICE
(SUI 5) GER 119 (96)	Felix Jörn	Schneider Schulze email: <i>jschulze@pwl.de</i>	Herzogstr. 16 Schurekstr. 12	80803 München 22309 Hamburg	089/333498 040 / 631 07 02	Benedict ?? ??
GER 124	Axel Arne Martin	Seehafer Semken Steuerer email: <i>Jochen.Steuerer@Student.uni-augsburg.de</i>	Bötelkamp 33 Wahnstr. 58 Mittlerer Lechfeldweg 40	22529 Hamburg 23552 Lübeck 86316 Friedberg	040 / 865 169 05491/2004 0821/664306	?? Howlett 1b
GER 141 (91)	Oliver Jens	Wieland email: <i>WIELAND_M@st.bauwesen.tu-muenchen.de</i>	Eichenstr. 19	83024 Rosenheim	08031/850049	
GER 150 (66)	Marcus	Wieland email: <i>URS@mech2.pi.tu-berlin.de</i>	Eichenstr. 19 Bartningallee 11	83024 Rosenheim	08031/850049	
GER 139 (18) GER	Christian Roger Burkhard Bernd	Wolf Woolam Zander Zeiger	Wallstr. 31 Zur Marler Höhe 119 Feldstr. 15 Schauenburgerstr. 37	67647 Worms 49448 Marl 23560 Lübeck 24105 Kiel	06241/27082 05443/8790(p) 05447-453(d) 1554(f) 0451/581899 0421/56 26 76	OVI 1 Prototype Benedict IV
ohne (6)						

## Obmänner der Nachbarländer:

Rudolf	Kühne	Acherweg 5	CH-6370 Stans	0041 41 612 10 01	<i>email: kuehne@intersoft.ch</i>
Robert	Hitsch	Rotenturmstr. 14-20	A-1010 Wien	0043/1/5125197	<i>email: a9300668@unet.univie.ac.at</i>
Enzo	Marolli	Via San Gottardo,51-21023 Besozzo (VA)	DK-9631 Gedsted		<i>email: delf-udv@inet.uni-c.dk</i>
Jesper	Holst	Skovbakken 1	GB-London SE109LB	0044 181 858 7883	<i>email: andy@andypen.demon.co.uk</i>
Andy	Fenman	51 Straightsmouth, Greenwich			

Regattakalender 1997

- 28.-31.3. **ILE DES EMBIEZ**
- 19./20.4. König Ludwig Pokal
- 26./27.4. Fraueninsel, Chiemsee
- 26./27.4. Wittensee Fight
- 1. - 4.5. **GERMAN OPEN**
- 10./11.5. Eckernförder Dreiecke
- 8. - 11.5. **RIVA CUP**
- 17./18.5. Aalborg Supercup
- 29.- 1.6. Jollenwoche
- 31. / 1.6. Lago Maggiore
- 31.5/1.6. **BALTIC**
- 7. / 8.6. **ALCATEL GRAND PRIX**
- 28. - 6.7. **PRINCE OF WHALES WEEK**
- 12./13.7. Brunnen
- 19./20.7. **CORUM-REGATTA**
- 26./27.7. **MOLVENO WORLD CUP**
- 17.-19.8. **TEAM WORLDS RICHMOND**
- 22.-29.8. **WORLD CHAMPIONSHIPS**
- 20./21.9. Wittensee Finale I
- 20./21.9. Interboot Supercup
- 27./28.9. Feuerzangenbowle
- 11./12.10. **DANISH OPEN, VEJLE**
- 18./19.10. Whirlpool Cup / Supercup Chiemsee

- Südfrankreich; mit Regatta
- Dießner Segelclub, Ammersee
- Sponsor: Magic Marine
- Möhnesee mit 49er
- Gardasee
- Dänemark
- Radolfzell
- Lago Maggiore
- Kiel
- Utting, Ammersee
- Sponsor: Alcatel Beer / England
- Schweiz
- St. Moritz / Schweiz
- Sponsor TV, Sponsor
- nähe Gardasee / Italien
- San Francisco / USA
- Sponsor
- San Francisco / USA
- Sponsor
- mit Trainingswochenende 13./14.9.
- Messe Friedrichhafen
- Münchner Yachtclub, Starnberger See
- Dänemark
- bitte auch ohne Boot kommen!

Shopping

- Video Molveno, St. Moritz 1996 15 DM
- Video Mitschnitte 94,95 15 DM
- T-Shirt KV 25 DM
- T-Shirt Caro Billing 35 SFr
- Schulhausstr.14 CH-6330 Cham +41 1 720 54 19
- Büchlein Das Original 5 DM
- Poster 5 DM
- Poster der WM 20 DM
- Versand obiger Artikel zzgl. 10 DM
- Broschüren div.KVs beim Infowart zu entleihen
- Klassenregeln gedruckt ? DM
- "Pappe" Vermessungszertifikat ? DM

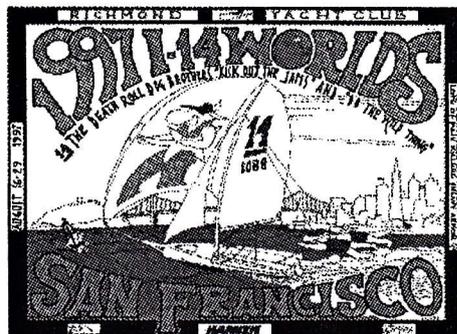
Das Büchlein



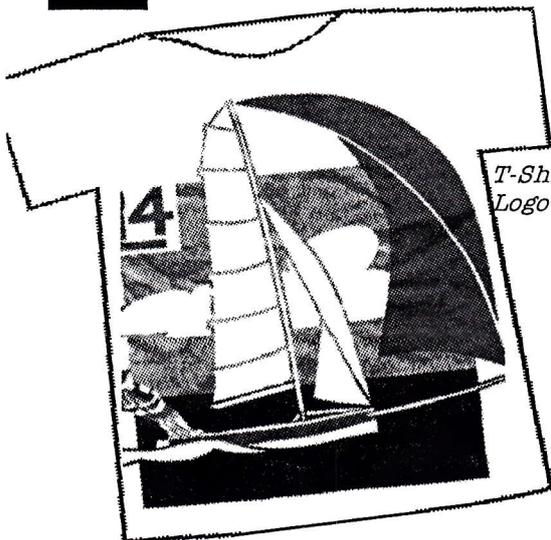
Das Video



Poster WM



T-Shirt Caro Billing



T-Shirt KV, Logo vorne



Poster





Fotos: Christian Wolf