

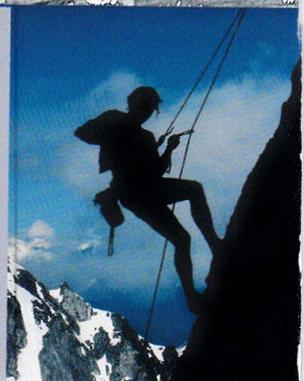
I4 DOPPEL STIEHER

Ausgabe 1/2004
Magazin der Deutschen International I4
Klassenvereinigung e.V.
<http://ger.i14.org/>





NÜRNBERGER Investment
Berufsunfähigkeitsversicherung®



Absicherung und mehr.

Mit der erfolgreichen
Berufsunfähigkeitsversicherung:

- Chancenreiche Geldanlage in Investmentfonds
- Mit garantierter Rente bei Berufs- oder Erwebsunfähigkeit

Wir nehmen uns gern Zeit für Sie.

Generalagentur Jahn · gegründet 1947
Kaltenhoferstraße 2, 86154 Augsburg
Telefon (08 21) 41 60 01, Fax 41 77 87
e-mail: info@generalagentur-jahn.de

Schutz und Sicherheit im Zeichen der Burg

NÜRNBERGER
VERSICHERUNGSGRUPPE



Je näher der Frühling rückt, desto kribbeliger werden die Wassersportler. Die International 14-segler bilden da keine Ausnahme. Um die Vorfreude noch zu erhöhen, erscheint der neue Doppelsteher rechtzeitig zum Saisonauftakt.

Die vergangene Saison 2003 war in vielerlei Hinsicht sehr gelungen. Spannende Regatten auf wunderschönen Revieren, heiße Partys und das Gesprächsthema Nummer eins (die T-foils) bescherten uns ein kurzweiliges Sommerhalbjahr. Das wird in diesem Jahr nicht anders sein. Denn mit der German Open in Travemünde, der EM in Brunnen am Vierwaldstätter See und den vielen tollen Clubregatten stehen ausgesprochen attraktive Events an.

Wir präsentieren in dieser Ausgabe des Doppelsteher eine bunte Mischung aus Reportagen, Segeltipps und Technikreports. Bei den Regattaberichten haben wir uns hingegen aus Platzgründen auf einige wenige große Events des letzten Jahres beschränkt. Wer sich für Regattaberichte aus den letzten Jahren interessiert, findet diese in großer Zahl auf unserer ohnehin sehr empfehlenswerten Website <http://ger.114.org>

Wir sehen uns auf dem Wasser!

Christian Stock
(Crew GER 20 & Redaktion Doppelsteher)

PS:
Ein großes Dankeschön
an alle Autoren, Fotografen und Inserenten
sowie an Axel, Bernd, Dominik, Jörn,
Lars, Robert, Sina, Stefan und Stijn!

Editorial

CONTENT

we love it

14 MAL MEHR ALS ALLES ANDERE

14



Grußwort vom Präsi JÖRN SCHULZE	6
"Wo ist es, das Logo?" Stefan Hoevel	6

ACTIVITIES

8

Regattakalender 2004

EM 2005 + WM 2008 9

13 Jahre auf der Hanseboot Jens Holscher 10

CBR-Messe 2004 Robert Schmidt 11

RUND UM DEN INT I4

Schneller segeln Voß & Holscher 12

Capsize Kings Christian Stock 18

Als Frau im I4 Wolf & Kamke 20

Techniktrends jenseits der T-Foils Christian Stock 22

Projekt T-Foil Jens Kulenkampff 24

Erfahrungen mit dem T-Foil Schmidt & Heim 27

REGATTABERICHTE UND RANGLISTEN 2003

Als Einsteiger zur EM 2003 Jäger & Lienkamp 32

Riva Cup 2003 Christian Stock 36

German Open 2003 Roocks & Klingner 37

Northern und Southern Trophy 2003 40

Rangliste 2003 42

I4s über den Atlantik Jens Holscher 44

Jens Holscher: The **First Contact** 46

VERMISCHTES

Kaufratgeber und Kleinanzeigen 47

KV-Adressen und Impressum 50

Liebe 14 Freunde,

in meinem ersten "Chairman's Letter" muss ich euch allen zunächst dafür danken, dass ihr mir die Chance gegeben habt, mich als 14-Präsi zu versuchen. Und dass ihr mir mit Stefan Hövel einen super Partner an die Seite gestellt habt. Nicht zu schweigen von unserem Finanz-Vorstand Robert Schmidt, der sehr viel für die deutsche Klassenvereinigung der International 14 arbeitet.

Die meisten von euch kennen mich und meine Einstellung zum Int 14: Ich bin begeisterter Regatta-Segler! Dementsprechend möchte ich versuchen, *alle deutschen 14s dazu zu bewegen, Regatten zu segeln. Jeder Int 14 zählt, sei es eine große internationale Regatta oder die Yardstick-Regatta bei euch am Club.* Der Int 14 sorgt überall für Aufsehen. Und es gibt wohl kaum eine Bootsklasse, in der so viele Informationen unter den Seglern ausgetauscht werden und in der man die Möglichkeit hat, Fehler auf der Regattabahn bei einem Bier statt in der Protestverhandlung zu diskutieren. Jeder kann das Regatta-Handwerk erlernen und in keiner anderen Bootsklasse sind die Segler dabei so locker wie im Int 14. Auf jeder Regatta gibt es für jeden einen Gegner. Niemand muss sich schämen, wenn er etwas nicht weiß. Wer Regatten segelt, kann nur dazu lernen.

Die deutsche Int 14-Flotte möchte sich als Gastgeber der Euro 2005 und der WM 2008 bewerben. Bei diesen Regatten von Weltrang sollen natürlich alle deutschen 14's am Start sein. Aus eigenem Erleben kann ich euch versichern, dass es eine riesige Erfahrung ist, Segler aus aller Welt kennen zu lernen. Wer einmal in die "Weltgemeinschaft" der Int 14 eingetaucht ist, wird immer wieder diese Herausforderung suchen. Bei diesen internationalen Regatten müssen wir deutschen 14-Segler in Zukunft unserer Position als weltweit drittgrößte Int 14-Flotte gerecht werden. Internationale Anerkennung erlangen wir jedoch nicht auf dem Papier, sondern nur auf der Regattabahn.

Ein Highlight der Saison 2004 ist daher die EM in Brunnen am Vierwaldstättersee in der Schweiz. Wer schon mal da war, weiß, dass es sich um ein erstklassiges Segelrevier handelt, das in Sachen Wind und Landschaftserlebnis so gut wie der Gardasee ist. Und während der German Open 2004 in Travemünde könnt ihr das Revier der Euro 2005 kennen lernen. Für gute Stimmung in Travemünde wird schon allein deshalb gesorgt sein, weil wir alle zusammen auf einem eigenen Gelände am Strand campieren können.

Zusätzlich wird es am Rande der German Open 2004 zum ersten mal ein Team-Race in Deutschland geben. Da auf Int 14-Weltmeisterschaften traditionell ein Team-Race gesegelt wird, halte ich es für wichtig, auch hierzulande eine Team-Race-Kultur zu etablieren. Beim Team-Race geht es nicht darum, als erster über die Ziellinie zu segeln, sondern seinem Team zum Sieg zu verhelfen. Es zählt nicht, wie gut das einzelne Boot ist, sondern wie gut das Team zusammen arbeitet. Das ist eine Erfahrung, die ihr alle einmal machen solltet. Mit einem Team zu gewinnen macht viel mehr Spaß als alleine. In Travemünde werden wir mit gesetzten Teams segeln. Das heißt, dass jedes Boot unabhängig meldet. Anhand der Meldungen werden dann die Teams so zusammengestellt, dass sie möglichst gleich stark sind. Deshalb braucht also niemand vorher nach einem Team zu suchen oder denken, er wäre nicht gut genug zum Teamsegeln. In jedem Team wird es ein oder zwei Boote geben, von denen ihr viel lernen könnt.

Stefan Hövel, unser Zweiter Präsi, wird sich um das Marketing der Int 14-KV kümmern. Wir werden uns als state-of-the-art Skiff-Klasse so positionieren, dass wir sowohl die enthusiastischen Regattasegler als auch die geschwindigkeitsbegeisterten Fun-Segler ansprechen. Damit verfolgen wir das Ziel, die Klasse wachsen zu lassen und so eine größere Präsenz zu erreichen. Die neue "Corporate-Identity", die Stefan zusammen mit den Klassenvereinigungen in der Großbritannien und in der Schweiz für die Int 14 überarbeitet hat, soll in Zukunft auch auf dem Wasser erkennbar sein. Zur kommenden Saison soll es z.B. einheitliche Lycra-Shirts für alle deutschen Int 14-Segler geben.

Über ein geschlosseneres Auftreten wollen wir Sponsoren auf den Int 14 aufmerksam machen. Diese sollen nach Möglichkeit nicht einzelne Boote unterstützen, sondern sich mit der gesamten 14-Flotte identifizieren. Individuelle Sponsorships möchten wir aber nicht untergraben. Insgesamt wollen wir zukünftig einen deutlich professionelleren Eindruck hinterlassen, damit das Image einer "Bastelklasse" endlich der Vergangenheit angehört. Jede Crew kann dazu sicher auch ein bisschen selbst beitragen. Was wir aber nicht wollen, ist ein Konzept wie die Skiff Pro Tour, bei dem die Segler plötzlich "Rider" heißen, die Sponsoren nur die starken Teams unterstützen und eine Agentur die Provisionen einstreicht.

So, das waren in Kürze meine Ideen für unsere Klassenvereinigung. Jede Bootsklasse lebt jedoch durch ihre Segler und nicht durch ihre 'Funktionäre'. Es liegt also an jedem einzelnen von euch, wie sich der Int 14 in Deutschland entwickelt. Bitte teilt mir eure Wünsche an die Klassenvereinigung mit.

Der Int 14 bietet etwas für jeden Segler, kaum eine Klasse hat so viele verschiedene Charaktere. Ich freue mich auf eine tolle Segelsaison 2004 mit euch.

JÖRN SCHULZE (CREW GER 180 UND EUER PRÄSI)

FOURTEEN
teamspirit
forever

Als ich im Herbst 2003 die Rolle des Co-Präsidenten bei der Klassenvereinigung übernahm, da hatte ich zwar einige Ideen, aber auch gleichzeitig das unguete Gefühl, dass ich vielleicht zuviel des Guten vorhatte. Egal, ich setzte mich gleich mal mit Präsi Jörn in Hamburg zusammen. Unsere Ideen waren zumindest nicht gegensätzlich. Wir einigten uns zudem darauf, dass jeder (auch alle bisherigen ‚Funktionäre‘) ihre Aufgaben weiter so machen sollten wie bisher.

Nur, wo ist der gemeinsame Nenner in dem ganzen gemeinsamen Tun? Hier fing es an, spannend zu werden. Ich suchte das 14er Logo. Klingt einfach – war es aber nicht. In Deutschland war es jedenfalls nicht zu finden. Also fragte ich Andy Loukes in UK, der unter anderem für den World Server (www.i14.org) zuständig ist. Der gab nach einigem Zögern zu, aus dem klassischen Logo eine 14 gemacht zu haben, also eine 1 und eine 4. Aber Andy fand die Frage spannend und sandte eine Email an alle potentiellen Hüter des 14er-Logos - weltweit.

30 Mails später waren wir schlauer: das Originallogo hatte eine Evolution hinter sich wie einst der Affe auf dem Weg zum Menschen, dünnbeinig, dickbauchig, hell oder dunkel. Und natürlich hatte jedes seine eigene Berechtigung. Nur ein Einziges war ganz nah dran – das auf der "Pappe", dem Bootspapieren. Nur gab es das nicht als Datei. Und dann kam auch noch die Farbfrage.... Das Ende vom Lied lässt sich jetzt bestaunen und auch downloaden: Das neue Logo in je drei Formaten und drei Farben: www.i14.org/class/logos

Es würde mich freuen, wenn irgendwann jeder weltweit dasselbe Logo benutzt, denn es dient dazu, unserer Klasse einen einheitlichen Auftritt zu verschaffen. Vielen Dank an Kuse Aichhorn (www.kuse.de) für die kostenlose Erstellung!

STEFAN HOEVEL GER 9

WO

PS:

Es ist übrigens keine 1 und eine 4, sondern ein I (International) und eine 4.

Da hat sich irgendwer mal was dabei gedacht

ist

es,

das Logo

14

regattakalender

2004

Aktueller Stand, Ausschreibungen, Berichte etc. findet ihr unter
<http://ger.i14.org/>

Datum	Event	Ort	Land
MAI			
01./02.05.	Primavela	Zuger See	SUI
08./09.05.	Insel-Trophy	Chiemsee/Fraueninsel	GER
08./09.05.	Wittensee-Fight	Wittensee	GER
20.-23.05.	Riva Cup	Gardasee	ITA
29.-31.05.	Raiffeisen Euro Cup	Bodensee/Bregenz	AUT
JUNI			
05./06.06.		Ratzeburger See	GER
19./20.06.	Ammersee Cup	Ammersee/Utting	GER
JULI			
03.-05.07	Warnemünder Woche	Warnemünde	GER
17./18.07.	Seeshaupter Rüssel	Starnberger See/Seeshaupt	GER
24.-26.07.	Int 14 Team Race	Travemünde	GER
27.07.-01.08.	German Open	Travemünde	GER
AUGUST			
18.-22.08.	EM Brunnen	Brunnen	SUI
28./29.08.		Ratzeburger See	GER
SEPTEMBER			
11./12.09.	Maas Cup	Plas den Hatenoer/Roermond	NED
18./19.09.	Interboot Super Cup	Bodensee/Friedrichshafen	GER
25./26.05.	Wittensee-Finale 2	Wittensee	GER
OKTOBER			
02./03.10.	1. Skiffmeeting Rhein-Main	Langener Waldsee, Langen	GER
09./10.10.	Whirlpool Cup	Chiemsee	GER
FEBRUAR 2005			
07./19.02.	World Championship	Auckland	NZL

EM 2005 in Travemünde?



International **14** Europeans
2005
Travemünde

Im Juli 2005 möchte Travemünde alle I4-segler und Freunde unserer Klasse herzlich willkommen heißen, um im Rahmen der Travemünder Woche 2005 die Europameisterschaft der International 14 auszutragen. Die deutsche Flotte durfte bereits dreimal die Europameisterschaft der weltweit ältesten internationalen Bootsklasse austragen - schon 1991, 1994 und 1999 begeisterten wir die I4-Familie für die Ostsee. Einen Vorgeschmack auf 2005 können wir schon diesen Sommer bei der German Open in Travemünde erleben. Jeder I4-segler sollte sich diese Termine rot im Kalender markieren. ~~~~~

WM 2008 in Warnemünde?



International **14** Worlds
2008
Warnemünde

...in vier Jahren wäre es soweit: eines der spektakulärsten Segelereignisse kommt nach Warnemünde! Über hundert Int I4's aus aller Welt würden im Jahr 2008 auf dem besten Segelrevier Deutschlands jeden Zuschauer faszinieren. Obwohl sie die drittgrößte I4-Flotte der Welt aufweisen können, hatten die deutschen I4-segler leider noch nie die Ehre, den Weltmeistertitel an die weltbeste I4-Mannschaft und das weltbeste I4-Team verleihen zu dürfen. Bei der kommenden Weltmeisterschaft in Auckland/Neuseeland (Februar 2005) wird die deutsche I4-Flotte eine hoffentlich begeisternde Bewerbung für die Austragung der dann übernächsten Weltmeisterschaft einreichen. Denn die Bucht vor Warnemünde garantiert anspruchsvolle Wettkämpfe, und an Land überzeugt die brandneue Olympia-Marina mit perfekter Infrastruktur. ~~~~~

FOUR TEENS

are Forever

DREIZEHN JAHRE INT 14 AUF DER HANSEBOOT

Seit 1990 ist der Int 14 als Bootsklasse auf der Hanseboot präsent.

Es waren sehr erfolgreiche Jahre, in guter Zusammenarbeit mit der Messe Hamburg. Dabei hat Björn

Frasch als Ansprechpartner der Messe in den letzten Jahren regelmäßig für eine erneute Standortorganisation gesorgt. An dieser Stelle ein riesiges Dankeschön an alle Int 14-Segler, die jedes Jahr die Messe organisieren und mit vielen

Kleinigkeiten und Ideen unterstützen- und nicht zu vergessen: die stundenlang leidenschaftlich alte und junge Messebesucher mit der Faszination I4-Segeln anstecken!

Es zeigt sich immer wieder, dass der Nutzen der Präsenz auf einer Messe von unschätzbarem Wert ist. Wir sind die Klasse, die jedes Jahr durchgängig mit Ansprechpartnern vertreten ist und neugierige Segler zum Probesekeln gewinnen kann. In der Nachbereitung zur Hanseboot werden jedes Frühjahr die Interessenten vom Vorstand zu einem Probesekeln eingeladen. Auch hierfür bedarf es viel an Organisation, Unterstützung und vor allem an Bereitschaft, Neulinge einmal mitzunehmen, um ihnen große Augen zu verpassen, wenn nach dem Spiziehen der Int 14 so richtig beschleunigt. Auch hier ein großes Dankeschön an alle, die Neugierige jedes Jahr mitnehmen. Das Probesekeln ist für viele Segler das endgültige und über-

ragende Erlebnis, das zu einem Einstieg in den International Fourteen führt.

Aber nicht nur die aktiven Regattasegler merken unsere Bereitschaft, sich für die Klasse und für den Segelsport zu engagieren. Auch die Organisatoren der großen deutschen Segelwochen, wie Jörn Etzold von der Warnemünder Woche und Claus-Dieter Stolze von der Travemünder Woche, schauen begeistert bei unserem Stand vorbei und tauschen sich mit uns aus. Beide sind von unseren Bewerbungen für die Europameisterschaft 2005 in Travemünde und die Weltmeisterschaft 2008 für Warnemünde begeistert und haben ihre Unterstützung für unsere Projekte zugesagt. Sie sind seit Jahren an der Entwicklung der Int 14 interessiert und informieren sich weiter über die einzige Bootsklasse der Messe, welche mit T-Foil segelt und seit 1928 von dem Geist geprägt ist: Imitations come and go but Fourteens are forever!

2003 war ein besonders gutes Jahr. Nicht nur, dass alle Messetage wie üblich vollständig besetzt waren und wir wieder eine Interessentenliste von über 50 Seglern haben, sondern unser Standort auf der Messe hat sich maßgeblich verbessert und vergrößert. Als erste Bootsklasse frei sichtbar und regelrecht ins Auge stechend, präsentierte sich die Deutsche International Fourteen Klassenvereinigung direkt gegenüber zum Eingang von Halle 1 im Obergeschoss des Eingangs Ost

der Messe Hamburg. Zudem konnten wir dieses Jahr eine meterlange Poster- und Photowand nutzen. Unter anderem wurden dort zum ersten Mal der Deutsche-Meister-Bug (die Trophäe für unseren Besten) und eine von Dominik erstellte Jahresrangliste 2003 aufgehängt - zwischen spektakulären I4-Bildern und perfekt ausgeleuchtet. Zahlreiche von Sven und Jörn gestaltete Flyer mit Kurzinformationen zu eMail-Adressen des Vorstands und unserer I4-Internet Seite sowie die von Jan-Christian organisierten Din-A3-Poster lockten neben den tollen Photosammlungen von Jörn und Jan-Christian viele Besucher an.

Die Hauptattraktion war natürlich der mit T-Foil ausgestattete Int 14. Mit dem silberfarbigen Bieker III von Olli brauchten wir keinen Messebesucher mehr davon zu überzeugen, dass der Int 14 keine Bastelklasse mehr ist. Mehr als nur ein Blickfang waren auch die Videos, die wir über Notebook im Skiff abspielen konnten. An dem von der Seglerzeitung organisierten Abend der Klassenvereinigungen begeisterten diese Videos zahlreiche aktive Regattasegler in ausgelassener Runde bei Frikadellen und Bier - und sicherlich waren auch einige dabei, die überlegten, ob sie wirklich die richtige Bootsklasse segeln...

Mit Vollgas durch den Winter!

JENS HOLSCHER (CREW GER 91, YAHOO)



Ein Int 14 stellt sich aus

Nachdem wir 14er letztes Jahr zusammen mit dem Contender und dem MustoSkiff auf der CBR 2003 (Caravan, Boot und Reisemarkt) waren, gab es einige Diskussionen über Sinn und Unsinn dieser Messe. Was bringt die Teilnahme den Klassenvereinigungen überhaupt, und was darf sie kosten? Die Messegesellschaft versprach, ein Angebot zu machen, das mehr auf die Möglichkeiten und Wünsche der KVs eingeht.

Leider kam von der Messe nichts, außer dass wir uns zu den üblichen Bedingungen anmelden sollten. Auf die Frage nach den Bedingungen hieß es nur, wir sollen uns erst einmal anmelden. Und so vergingen die Monate, Weihnachten stand schon fast vor der Tür, doch dann nahm sich Chris Casdorff, Bayernflotti der Shark 24 ein Herz und begann mit der Organisation des KV-Stands. Alle möglichen KVs wurden von ihm angeschrieben, mit der CBR-Projektleitung wurde verhandelt, Treffen wurden einberufen, Standplanungen gemacht, Kosten abgeschätzt. Und dabei mussten unterschiedliche Meinungen und Wünsche unter einen Hut gebracht werden. Anfangs waren es 7 KVs, auf der Messe schon 16, und einige weitere konnten nicht mehr untergebracht werden. So wurde die Standorganisation dank Chris ein voller Erfolg. Für nächstes Jahr kann mit über 20 Klassenvereinigungen gerechnet werden.

Schade, dass es nicht die CBR-Projektleitung auf die Reihe bekommt, einen solchen Stand zu

cbn 2004

BOOTSMESSA IN MÜNCHEN

organisieren, obwohl es eigentlich ihr Job wäre. Auch schade, dass sich der Bayerische Segler Verband nicht zuständig fühlt. Ich dachte immer, der BSV soll die Interessen der Segler vertreten und wir KVler sind doch auch Segler? Nein, der BSV vertritt nur Vereine...

Für die Int 14 habe mal wieder ich die Vorbereitung in die Hände genommen. War nicht so schlimm, das meiste hat ja Chris gemacht. Bisschen mailen, zweimal abends treffen, Infomaterial beschaffen oder selber machen, Flyer kopieren, die neuen Postkarten kamen auch rechtzeitig. Das schwierigste war, ein Schiff zu bekommen: Stephan hat seins weit weg ins Winterlager gebracht, Claudio schnell die Farbe runtergeschliffen, Dominik das neue Schiff auch schnell versteckt. Nur Helmut ist nicht schnell genug eine Ausrede eingefallen. Finde ich schade. Selbes Thema beim Standdienst! Warum bin ich eigentlich so blöd und mache so viel für diesen Haufen, der den Hintern nicht hoch bekommt? An dieser Stelle trotzdem ein Dankeschön vor allem an Helmut, aber auch an die Standdienstler, die dann doch noch kamen.

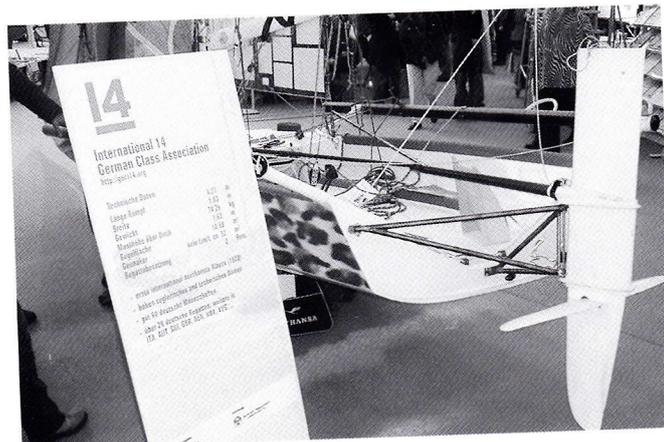
Nachdem ich mich fertig geärgert hatte, mussten Helmut und ich unsere Schiffe aus dem Winterlager holen. Dabei stellte ich fest, dass mein Hänger tief im Winterlager steckte, sodass ich mein Boot kurzerhand auf einen normalen PKW-Anhänger schnallte; hat halt ein bisschen hinten rausgeschaut.

Mittwoch Abend vor der Messe ging es dann zum Bootaufbauen, Donnerstag zum Bilder aufhängen und Boote endgültig hinstellen.

Leider ist der Wassersportbereich auf der CBR weiter geschrumpft, und mit einem KV-Stand ist dieser Trend nicht aufzuhalten. Ob die Ansicht der CBR-Projektleitung hilfreich ist, die Messe weniger als Boots-, sondern als Freizeitmesse zu sehen, wage ich zu bezweifeln, denn was will ein Yachtausrüster auf einer Freizeitmesse? Und damit nimmt natürlich auch das Fachpublikum ab. Ansonsten wurden meine Erwartungen jedoch erfüllt. Wir hatten einen sehr guten Platz, und gerade am Wochenende ist man vor lauter Boot erklären kaum zum Luft holen gekommen. Auch der Kontakt innerhalb der Klasse und zu anderen Seglern wurde wieder erfolgreich gepflegt. Erwähnenswert ist auch die Standparty der KVs, die am Sonntag Abend von der Messe gesponsert wurde. Entgegen meiner Befürchtungen gab es genug zu Essen und zu Trinken, denn leider war die Beteiligung miserabel.

Sollten sich im nächsten Jahr genug Dumme finden, die Schiff und Zeit zur Verfügung stellen, sollte man die Veranstaltung noch etwas ausbauen. Dabei denke ich an einen eigenen Videorecorder (dieses Jahr hatten wir nur ein Gemeinschaftsgerät) sowie an Auftritte auf der Aktionsbühne.

ROBERT SCHMIDT (CREW GER 185)



wie bringe ich meinen 14 auf Speed?



Ein paar Tipps vom besten deutschen Team

Der Int 14 ist eines der am schwersten zu segelnden Boote überhaupt. Manöver und Bootstrimm bedürfen daher ständiger Übung. Niemand dürfte das besser wissen als die mehrmaligem Gewinner der German Open. Steuermann Oliver Voß und Vorschoter Jens Holscher verraten, worauf es beim schnell segeln ankommt.

Die Saison beginnt im Herbst! In dieser Jahreszeit werden die Weichen für eine (hoffentlich) erfolgreiche Saison gestellt. Neben der Materialwahl sollte auch die "Ehe" mit dem Segelpartner für mindestens ein Jahr geschlossen werden. Der gemeine Steuermann (also ich) bedarf gewisser Pflege. Um gewisse Sachen gut zu machen, ist Harmonie unerlässlich. Der gemeine Vorschoter (in meinem Fall Jens) kann sich sehr beliebt machen, wenn er direkt nach dem Segeln erst mal Kippen und Bier besorgt. Aber nun zu den Punkten, die einen 14 wirklich etwas schneller machen.

Das aufrechte Segeln

Das aufrechte Segeln ist das A und O beim Int 14. Nicht zuletzt deswegen, weil es schneller ist, wenn der Mast nach oben zeigt. Aber wie bekommt man es hin, nicht mit Leekrängung über den Teich zu fahren? Die beste und einfachste Möglichkeit ist, sich im Trapez einfach 5-10 cm höher als bisher zu hängen und dann das Boot so weit nach Luv zu kippen, bis man wieder gleich hoch über dem Wasser hängt. Dies hat zudem den Vorteil, dass man einfacher zurück ins Boot kommt. Außerdem passiert folgendes: Schafft der Steuermann es bei ausreichend Druck, die Möhre mit Luvkrängung zu segeln, wird er mit ein bisschen Übung in einer Böe maximal bis aufrecht "kippen". Die Kraft des Windes kann so besser in Vortrieb und nicht in Widerstand umgewandelt werden.

An dieser Stelle ein ernst gemeinter Tipp für ein Weihnachtsgeschenk: Der Schotenmaat schenkt

seinem Steuermann einen Krängungsmesser, mit der Auflage, dass der Bremser am Ruder bei jeder Leekrängung auf der Kreuz über 5° seinem Vorschoter ein Bier (oder bei Björn einen Gin Tonic) ausgeben muss. Dies erheitert und schafft eine angenehme, weil angetrunkene Atmosphäre.

Luvkrängung in den Manövern

Jeder von uns kennt die Zicken des Int 14: Mal kannste nicht anluven, mal nicht abfallen, weil sie mal wieder nicht will. Wenn Du unser Objekt der Begierde aber mit Luvkrängung fährst (ohne den Kontakt zu ihr zu verlieren), macht sie fast alles, was man will. Hört sich leicht an, ist auch leicht, wenn man zum Beispiel die Vorstartphase übt. Damit ich volle Manövrierfähigkeit habe, lasse ich im Schiff stehend das Boot soweit nach Luv kippen bis fast das Wasser reinläuft. So kann ich anluven und abfallen, wie ich - und nicht das Boot - es möchte. Du musst nur aufpassen, nicht aus Versehen zu wenden.

Längstrimm

Bei ausreichend Wind, also Doppelsteher, stehen Jens und ich an der Kreuz so weit vorne, dass der Bug mit dem Wasser spielt. Soll heißen, dass er die Hälfte der Zeit im Wasser, die andere Hälfte aus dem Wasser ist. Bei weniger Wind darf niemals Wasser ins Heck laufen - weder auf der Kreuz noch unter Spi! Die Abrisskante am Heck soll sauber sein und nicht sprudeln. Das kann man nicht nur sehen, sondern auch hören. Geschieht dies doch, wird der Vorschoter vor den Mast verbannt und kann von dort seine Strippen (auch in allen Manövern) bedienen. Bei Booten mit Vordeck ist das zwar ungemütlich und ein Balanceakt, aber es muss sein.

Den optimalen Druck herstellen

Beim Segeln gibt es drei Zustände: zuwenig Druck, optimaler Druck, wohin mit dem sch.. Druck. Leider ist der zweite Bereich sehr selten vorhanden, so dass wir uns den anderen Bereichen zuwenden müssen. Bei wenig Wind ziehe ich meinen Großbaum an der Kreuz schon mal 5 cm über die Mitschiffslinie nach Luv. Dafür habe ich ein Leinen-Travellersystem, das Ihr Euch gerne bei "Yahoo IV"

abschauen könnt. Allerdings muss man aufpassen, dass die obersten Windfäden des Großsegels nicht permanent wegklappen. Also Obacht mit dem Baumniederholer. Steht der Baum jedoch nach Lee - wie bei eigentlich fast allen 14's weltweit, verschenkt man Druck. Das Travellersystem macht zwar teilweise zusätzliche Arbeit, wird aber durch einen erheblichen Geschwindigkeitszuwachs belohnt.

Da ich bei meinem Boot das Mastfall nicht verstellen kann und will, besteht bei zuviel Druck die einzige Möglichkeit Dampf abzulassen, indem Jens den Cunningham zieht. Dieser Bereich beginnt schon, wenn das Großsegel nicht mehr die ganze Zeit voll dicht gefahren wird. Bitte nicht kleinlich sein mit dem ziehen: Bei einer Untersetzung von 8:1 und mehr als 20 Knoten Wind zieht Jens, bis er nicht mehr kann. Ok, das passiert schnell, aber trotzdem biegt er mit dem Cunningham den Mast. Dadurch twisted das Groß und über die Biegung wird es auch noch viel flacher. Kommt noch mehr Wind, lassen wir die Holepunkte von der Fock gehen und schließlich die Schot selber.

Harmonie an Bord

Es ist aus meiner Sichtweise sehr wichtig, vor der Saison die Ziele gemeinsam festzulegen: Stehen der Spaß oder die Leistung im Vordergrund? Danach kann man festlegen, was beide bereit sind dafür zu tun. Ist dieser Punkt geklärt und man segelt auf einer "Wellenlänge", erhöht sich automatisch der Spaßfaktor, da jeder weiß, wie der Andere die Sache angeht.

Trainingsmöglichkeiten

Zehn mal an der Kreuz zu jeder vollen Minute wenden. Vor dem Wind das gleiche Spiel. So hat man innerhalb von 20 Minuten zum Warmwerden schon mal einige Manöver gemacht. Generell sollte man sich vor dem Auslaufen überlegen, was man in diesem Training schaffen möchte. Die Trainingszeit ist sehr kostbar, und ich probiere mir immer vorher zu überlegen, was trainiert werden soll. Wir sehen uns auf der Bahn...

OLLI VOSS (STEUERMANN GER 91 YAHOO)

was sich unsere **Steuermänner** wünschen

Seit einigen Jahren segele ich zusammen mit Olli (Voß), war aber auch schon oft mit einigen anderen von Euch auf dem 14 spielen. Und bei jedem von Euch habe ich irgendetwas dazugelernt. Wie fährt Raller die Wenden und wie macht er die Halsen? Wie sind die Abläufe bei Peter, und wie steuern Dirk oder Axel ihre Manöver? Alles immer irgendwie schnell, aber doch unterschiedlich. Immer wieder musste ich mich - zwar nur in Kleinigkeiten, aber dennoch aufs Neue - auf jeden von ihnen einstellen. Wenn ich dann wieder mit Olli auf dem Wasser war, probierten wir beim Training oft neue Abläufe oder Aufgabenaufteilungen aus, die er oder ich für eine Verbesserung hielten. So haben wir mit der Zeit gute Manöver für unterschiedliche Bedingungen einstudiert, die schnell und gleichzeitig sicher sind.

Die wichtigsten Erfahrungen und Ideen, die Olli und ich im 14 gesammelt haben, möchte ich Euch hiermit weiter geben. Dabei werde ich mich auf die Manöver in einer Regatta beschränken und gehe von durchschnittlichen Wetterbedingungen mit 2 bis 4 Windstärken und wenig Welle aus.

Gerade im 14 werden in vielen Situationen, ohne die enorme koordinatorischen Fähigkeiten einer eingespielten Crew, die meisten Fehler nicht verziehen. Ich denke an die Startphase, die Wenden und Halsen sowie die Manöver an der Luv- und Leeboje. Für diese fünf Situationen möchte ich die einzelnen Schritte zu sicheren und schnellen Manövern veranschaulichen. Und zwar im Sinne der Mentalität, die die 14-Familie auszeichnet, nämlich Tipps und Erfahrungen offen weiterzugeben. Was tut man nicht alles, um es unseren Steuerleuten so angenehm wie möglich zu machen, damit sie nicht ständig umfallen... und uns Vorschoter unnötig nass machen!

Die Startphase

In der Startphase müssen Manöver oft sehr schnell und auf engstem Raum gesegelt werden. Hinzu kommt die große Anspannung und die enormen Konsequenzen eines verpatzten Manövers mit Folge einer Kenterung oder einer 720° Strafe nach dem Start. Die Wenden und Halsen sind in der Startphase grundsätzlich anders als die auf der Kreuz oder dem Downwindgang. Denn in der Startphase segelt man überwiegend mit halben Wind, und auf diese Bedingungen müssen Wende und Halse angepasst werden.

Bei der Wende in der Startphase ist der Weg durch den Wind deutlich länger und mit dem starken Anluven und Abfallen auch deutlich schwieriger zu segeln, als eine normale Wende. Das Anluven erfolgt sehr schnell und ruckartig, um in die gewählte Lücke an der Startlinie zu schießen. Gerade der Vorschoter kann in dieser kurzen, schwer zu kontrollierenden Phase mit einer Hand am Trapezhaken und durch Dichtnehmen der Fock Stabilität ins Boot bringen. Um das lange Anluven und das weite Abfallen gut zu kontrollieren, hat es sich

bewährt, dass ich nach dem Dichtnehmen der Fock bei gleichzeitigem Gewichtstrimm die Fock weiter dicht halte und nach dem Bugwechsel back stehen lasse. Dies hat den Vorteil, dass immer Druck im Boot ist, den man jederzeit beherrschen kann. Wenn das Boot durch den Wind geht, kommt es nicht zu einem unkontrollierten Geschaudel. Zudem wird gerade bei Starkwind verhindert, dass man im Wind stehen bleibt.

Das Backhalten ist natürlich mit Vorsicht zu genießen! Der Vorschoter beherrscht das Boot in diesem Moment allein und steuert es durch den Wind. Wenn die Fockklemme nicht aufgeht oder sonst was hakt, liegt ihr im Bach! Aber wenn es klappt, der 14 schnell durch den Wind gedrückt wird, rechtzeitig das Backhalten gelöst und die Fock schnell wieder auf der neuen Leeseite dichtgenommen wird, kann die Wende in der Startphase auf enorm geringer Fläche sehr schnell und komfortabel gefahren werden.

Einen ähnlichen Trick kann man auch bei der Halse anwenden. Zunächst wird das meist riskante Abfallen durch weit geöffnete Segel und etwas Luvkrängung deutlich erleichtert. Das Boot will dann regelrecht abfallen, da die Vortriebskraft leicht luvwärts der Drehachse des Bootes gebracht wird. Sobald der kritische Punkt überstanden ist, kann der Vorschoter die Hand vom Trapezhaken nehmen und kurz vor der Schifte des Groß durch den Steuermann aktiv die Fock anreißen, um die Stabilität im Boot durch geringeren Fahrtverlust so lange wie möglich aufrecht zu halten. Je nachdem wie eng der Radius gesegelt wird, ist es für den Vorschoter sehr wichtig, schnell die Hand ans neue Trapez zu bekommen und raus zu gehen. Mit der anderen soll die Fockschot für den neuen Kurs mit einem Armzug lediglich angesetzt werden und gegebenenfalls den Windbedingungen und der Krängung des Bootes angepasst werden.

Ihr werdet merken, dass zwar der Steuermann die Manöver einleitet und diese auch fährt, aber der Vorschoter ein sicheres Manöver maßgeblich be-



Manöver und Aufgabenaufteilung im Int 14

einflussen kann, indem er die Fock aktiv fährt und schnell im Gewichtstrimm ist. Das durchgelattete Groß mit der hohen Schotübersetzung ist für die Aufgabe der schnellen und flexiblen Handhabung viel zu träge und ungeeignet. Und da der Vorschoter nun mal die Fock fährt, kann er auch viel schneller als der Steuermann den Druck im Boot fühlen und ausgleichen.

Wenden an der Kreuz

Bei den Wenden im I4 gibt es - wie wir alle wissen - eine ganze Reihe von Fehlerquellen, die zur Kenterung führen. Der Steuermann kann mit dem Pinnenausleger beim Vorschoter einfädeln oder die Großschot verlieren. Er kann mit dem Einhaken im Trapez Probleme haben, oder er wird vom Vorschoter über Bord geworfen, weil dieser das Gleichgewicht verliert. Die Fock rutscht wieder in die Klemme, irgendwo entsteht ein Knoten, der alles blockiert, oder der Schotte zieht erwartungsvoll erneut an der alten Leeschot, anstatt die richtige zu greifen, und, und, und... (vielleicht könnte man mal eine Rubrik im Doppelsteher ins Leben rufen mit dem Titel: Die schönsten Fuck-Up's... Plus Fotos!)

Es ist daher wichtig, dass vor einer Wende alles im Boot noch einmal gecheckt und nach einer Wende alles wieder neu sortiert wird. Die Höhe der Trapeze und ob die Schoten frei liegen, sollte wenigstens kurz überblickt werden. Wichtige Manöver werden zudem angezählt, das bringt Sicherheit und einen koordinierten Bewegungsablauf.

Der Steuermann leitet die Wende ein, indem er die Großschot etwas löst. Er geht vor dem Schotten ins Boot und hakt sich aus. Der Schotte signalisiert in der Vorbereitung zur Wende mit dem Ausder-Klemme-Nehmen der Vorschot, dass er bereit ist, hält die Fock aber noch dicht. Er bleibt etwas länger im Trapez, um den Gewichtstrimm bis zum Druckverlust aufrecht zu halten. Beide sind jetzt im Boot. Das Boot geht durch den Wind und verliert an Fahrt und Kontrolle. In dieser Situation ist der I4 nicht stabil. Jetzt entscheidet sich, ob der Steuermann richtig angeluvt hat und der

Gewichtstrimm beider harmonisch gewesen ist. Kleine Fehler kann der Vorschoter effektiv ausgleichen. Wurde zu schnell angeluvt, muss die Fock schnell allen Druck verlieren. Wurde zu langsam angeluvt, gilt es den Druck länger aufrecht zu halten und sie eventuell kurz back stehen zu lassen. Steuermann und Vorschoter greifen nun mit ihren Händen um, wobei ich probiere, schon beim Reingehen runter zur alten Luvklemme zu fassen, um die neue Schot mitzunehmen. Das ermöglicht es mir meistens, sofort durchzulaufen und mit der Hand am Trapezhaken auf die neue Luvseite zu springen. Mit der anderen Hand ziehe ich, wenn alles glatt geht, die Schot mit einem Armzug gerade so dicht, dass sie angesetzt ist. Ich gewinne ein wenig Zeit und kann mich jetzt, an einem Arm hängend, richtig einhaken und sicher stehen. Olli hat sich gleich eingehakt und kommt mit raus.

Damit ist die Wende aber längst nicht abgeschlossen. Ein oft vernachlässigter und dabei so wichtiger Teil fehlt noch - das Beschleunigen! Ich setze die Fock beim Rauskommen lediglich an. Das hat den Vorteil, dass Olli richtig in die Fock hineinfahren kann und damit durch tiefes Segeln beschleunigt. Eine nach der Wende zu dicht angesetzte Fock verhindert schnelles Beschleunigen und lässt den I4 verhungern. Erst nach dem Beschleunigen nehmen beide aus dem Trapez Groß und Fock simultan dicht, und zwar kontrolliert und langsam. Der Steuermann luvt bis zum optimalen Winkel zum Wind wieder an. Jetzt heißt es, die Schoten neu zu sortieren, damit alles für die nächste Wende vorbereitet ist.

Bei Wenden sollte man das Crewgewicht so weit wie möglich nach vorne verlagern, da viele I4s stark dazu neigen, hinten abzusaufen. Auch hat es sich bewährt, dass ich meine Fockschot nicht endlos fahre, sondern die Enden am Trapez festknote. Zudem finde ich eine 1:2 übersetzte Fockschot enorm hilfreich, um den Druck in der Fock gezielt zu kontrollieren.

Das Luvbojenmanöver

Das einfachste und dabei sicherste Luvbojenmanöver ist die Rundung ohne direkter Wende vor der Boje und ohne direkter Halse nach der Boje. Ein Anlieger und danach ein kontrolliertes Abfallen mit Setzen des Spis kann in 70% aller Fälle taktisch eingerichtet werden. Ich werde somit eine ganz normale Luvbojenrundung beschreiben, ohne Gegner, ohne spitzen Raumgang und ohne Verholerboje.

Ihr segelt in den Zwei-Längen-Kreis. Eventuell können beide das Trapez schon etwas verlängern, so dass der Steuermann bequem und eingehakt gleich halb ins Boot gehen und der Vorschoter nach dem Manöver schön tief gehängt auf dem Downwind den Spi fahren kann. Zudem wieder alles kurz kontrollieren. Dabei vor allem die Oberwanken auf Downwindstellung anziehen und den Kicker (Baumniederholer) lösen. Wenn die Boje querab ist, werden Groß und Fock kontrolliert geöffnet, der Vorschoter kommt im Trapez einen Schritt zurück und der Steuermann fällt langsam ab.

Gerade beim ersten Luvbojenmanöver an einem Tag muss der Steuermann die Kiste vorsichtig um die Ecke steuern. Die Jecken am Rohr sind zwar so Sensibelchen, aber das bekommen sie nicht immer hin... Der Augenblick des Abfallens ist wohl einer der schönsten im I4. Die Kiste beschleunigt ungemein - herrlich! Abfallen ist aber streng zu unterscheiden von Umfallen!

Der Vorschoter muss im Gefühl haben, wann sein Gewicht nicht mehr auf der Kante gebraucht wird. Bei viel Wind sollte der Steuermann dennoch ein Zeichen zum Spisetzen geben. Der Schotte klemmt dann die Fock im Downwind-Trimm ein. Der Steuermann steht im Trapez, ein Bein im Boot, ein Bein auf der Kante. Er steuert den I4 auf einen sicheren und tiefen Raumschotskurs. Der Vorschoter sucht sich nun einen festen breitbeinigen Stand und reißt hinter dem Block den Spi in möglichst großen Armlängen aus der Tüte. Ungemein hilfreich ist es, wenn man sich auf das Spifall eine Markierung malt, welche die Ziellinie des Sprints markiert!



Wenn der Spi oben ist, sofort zur Leeschot greifen und ihn dichtholen - aber nicht zu dicht! Jetzt gibt es eine weitere Möglichkeit, aber die hängt von Eurer 14-Erfahrung ab: Olli und ich ziehen das Schwert eine Handbreit hoch. Das bringt weniger Wasserwiderstand, aber dafür weniger Stabilität in den Manövern und für den Schotten ein scharfkantiges Platzproblem. Dennoch rate ich gerade leichteren Crews, das mal auszuprobieren. Durch die Druckverringering werden spitze Spigänge für sie spürbar angenehmer zu segeln sein. Falls ihr das Schwert hochziehen wollt, muss nach dem Setzen und Dichtziehen des Spis die Schot nach hinten zum Steuermann gereicht werden, der Ausleger und Großschot in einer Hand fährt und die Übergabe laut bestätigt. Jetzt das Schwert hoch, die Rückübergabe mit Bestätigung durch den Schotten, schnelles Einhaken und raus! Ohne Schwertziehen natürlich sich sofort mit gehaltener Schot einhaken und rausgehen. Gleichzeitig geht der Steuermann ganz ins Trapez und luvt auf den richtigen Kurs an. Vorne wird der Spi sauber gesegelt, sicher gestanden und eventuell einen Schritt zurückgemacht. In einem entspanntem Augenblick wird dann die Fock aus dem Trapez richtig eingestellt. Der Ritt hat begonnen!!

Oft beobachtet man beim Spisetzen, dass der Spi nicht sauber aufgeht und sich eine Eieruhr bildet, die nur durch mehrmaliges Dichtziehen und Öffnen der Spischot und vielleicht sogar erst durch Sackelassen des Spifalls zu lösen ist. Dieses Problem könnt ihr wenigstens beim ersten Luvbojenmanöver vollständig vermeiden. Dazu setzt ihr vor dem Start den Spi und überprüft alles, fährt ein paar Halsen und segelt runter zur Startlinie. Beim Spibergen gibt es nun einen Trick: Segelt mit Backbordschoten und leitet die Halse ein. Der Steuermann geht nur leicht durch den Wind und steuert auf einem tiefen Vorwindkurs. Achtung, der I4 ist jetzt sehr instabil. Der Vorschoter zieht den Spi in der Schifte ganz dicht und hält ihn nach der Halse back, bis der Spi in die Fock fällt. Das ist jetzt der schwierigste Moment. Der Steuermann muss, um minimalen Druck im Spi zu haben, fast Vorwind steuern. Jetzt überreicht der Schotte die

Spischot an der Steuermann; der hält den Spi weiter back. Der Schotte zieht nun den Spi kontrolliert ins Boot. Er ist jetzt tiptop aufgeräumt, ohne verdreht oder geballt zu sein. An der Luvboje geht er wie Zucker hoch und steht wie eine Eins! Probiert dieses Manöver aber nicht zum ersten Mal vor einer Wettfahrt aus... es ist für den Steuermann wirklich tricky.

Die Halsen

Was hatte ich Bammel vor meiner ersten Halse im I4!! Dabei sieht doch alles soooo leicht aus.. und dennoch ist es wohl das feuchteste und fröhlichste Manöver! Nach meiner Meinung bedeutet gerade bei viel Wind die Halse mit dem I4 eine der höchsten Herausforderungen im Jollensport.

Wenn die Anliegeline zur Leeboje immer näher kommt, solltet ihr wie bei der Wende zunächst einen kurzen Boots-Check machen und rechtzeitig sicher aus den Schlaufen rutschen! Zudem den Kicker kontrollieren, ob er richtig angesetzt ist! Ein zu loser Kicker macht die Schifte für den Steuermann bei mehr Wind fast unmöglich. Man spricht sich ab, und der Steuermann leitet die Halse ein. Das Boot verliert sofort an Druck, beide gehen ins Boot. Das ist eine sehr heikle Situation! Wann ist der richtige Zeitpunkt, um ins Boot zu gehen? Gefährlich wird es, wenn das Boot schon dabei ist, nach Luv zu kippen. Dann kommt man kaum noch rein und es wird immer schwieriger, sich auszuhaken. Der Spi verliert an Druck und der Schotte hat eine Sekunde zu spät kaum noch die Chance, sich an der Spischot ins Boot zu ziehen. Also nicht zu lange warten! Dennoch muss der Druckverlust im Boot deutlich zu spüren sein.

Der Int 14 gleitet zwar auch vor dem Wind, aber wenn der Vorschoter kurz vor der Schifte den Spi kontrolliert eine Armlänge dicht reißt, nimmt das den letzten Druck aus dem Groß. Das erleichtert dem Steuermann, auf den neuen Bug zu gehen. Zudem wird durch das Anreißen ein Verdrehen des Spis gänzlich verhindert. Jetzt ist ein guter Augenblick, die Fock aus der Klemme zu lösen und sofort nach der neuen Spischot zu greifen.

Auf dem neuen Bug fährt der Steuermann den 14 einen kurzen Moment sehr tief und hakt sich ein. Der Vorschoter zieht den Spi dicht, gerade so, dass er frei ist steht und Druck bekommt. Aber bloß nicht zu dicht, dann bleibt man fast stehen, und wenn der Steuermann anluvt, kommt schlagartig zu viel Druck ins Boot. Der Steuermann darf, nachdem er sich eingehakt hat, nicht zu schnell wieder anluven, da sonst der noch nicht kontrollierte Spi einfällt. Der Vorschoter hakt sich mit festgehaltener Spischot ein und geht endlich raus. Jetzt kontrolliert er den Spi richtig. Alles wird gut!! Erst dann wird die Fock mit der am Trapezharken befestigten Schot angesetzt. Das wichtige ist der Spi – erst dann kommt die Fock.

Um dem Manöver ein wenig Hektik zu nehmen, kann der Vorschoter schon, bevor er ins Boot geht, die Fock losschmeißen. Dann kann er sich in der Halse ganz auf den Spi konzentrieren. Bei ganz leichtem Wind hat es sich bei uns bewährt, dass ich bei der Halse vor dem Mast auf dem Rücken liege und von dort aus die Spischoten bediene. Olli schiftet Groß und Fock, und zwar in dieser Reihenfolge. Ich konzentriere mich lediglich auf das große Bunte. Dadurch saugt das Heck in der Halse nicht und der Spi steht schnell. Probiert es mal aus! Es ist allerdings sehr gewöhnungsbedürftig...

Das Leebojenmanöver

Wie beim Luvbojenmanöver gibt es eine ganze Reihe verschiedener taktischer Variationen. Auch hier beschreibe ich wieder das einfachste Manöver mit Spi bergen und anluven auf dem selben Bug.

Ihr düst anliegend oder mit etwas Überhöhe auf die Leeboje. Wichtiges wird wieder kurz gecheckt. Den Beginn des Bergemanöver beziehungsweise die Distanz zur Boje muss jeder selber einschätzen. Dennoch sollte der Steuermann das Signal dazu geben. Der Steuermann geht aus dem normalen Trapezstand in eine sichere Stellung halb im Boot. Er bekommt die Spischot vom Vorschoter nach hinten gereicht und bestätigt laut die Übergabe. Vorne wird die Fock so angesetzt, dass sie für die Kreuz noch nicht optimal eingestellt, sondern



etwas offener ist. Der Steuermann öffnet das Groß etwas und fällt leicht ab. Der Schotte geht ins Boot, tritt das Schwert wieder runter und sucht sich einen sicheren, breitbeinigen Stand. Er fasst zwischen Klemme und Block und zieht ohne die Klemme zu öffnen die Lose aus dem Spifall. Erst dann gibt er Vollgas, öffnet die Klemme und zieht den Spi in großen, schnellen Armzügen rein. Jetzt lässt der Steuermann die Spischot fliegen. Um dem Schotten ein schnelles Spibergen zu erleichtern, öffnet der Steuermann den Großbaum so weit wie möglich, damit der Platz für lange Armzüge vergrößert wird. Während des Bergens wartet der Steuermann in aller Ruhe ab, stellt seinen Kicker ein und beglückwünscht uns Vorschoter dankend, wenn wir mit Puls 180 fertig sind!

Der Steuermann sollte versuchen, die Boje durch das leichte Abfallen weit anzufahren und dann gleichmäßig, fast querab der Boje, wieder anzulufen. Perfekt ist das Bergetiming, wenn der Schotte rechtzeitig zum Anlufen fertig ist und beim Rauskommen mit einer Hand am Trapez die Focksot mitnimmt. Draußen hakt er sich ein, und für eine optimale Beschleunigung werden jetzt Groß und Fock gleichmäßig das letzte Stückchen dichtgenommen.

So weit die Theorie! Ich weiß, es kann soooo viel schief gehen.. Wichtig ist natürlich frühzeitig mit dem Rundungsmanöver anzufangen. Jeder muss dabei sein Material und seine Schnelligkeit beim Bergen richtig einschätzen können. Wenn der Spi noch nicht ganz drinnen ist, er aber auch nicht im Wasser bremst, kurz das Fall in die Klemme tun und lieber die Fock optimal einstellen. Das ist in dieser Situation wichtiger. Den Spi kann man danach auf der Kante sitzend das letzte Stückchen reinziehen und erst dann ins Trapez gehen. Sobald die Hektik vorbei ist, kann der Schotte sich die Spischot schnappen und sie klarieren.

Tipps für das Training

Zum Schluss möchte ich Euch noch zwei Trainingsmethoden zeigen, mit denen man hervorragend Wenden und Halsen üben kann.

Das 1-Minuten-Training eignet sich bestens, wenn man auf dem Wasser lediglich alleine trainieren kann. Der Steuermann oder Vorschoter muss regelmäßig auf seine Regattaur schauen. Er kündigt kurz vor Ablauf jeder Minute das Zeichen zur Wende oder Halse an. Der Steuermann passt dann kurzfristig einen günstigen Moment ab und leitet das Manöver ein. Durch den Minutentakt wird man gezwungen, so schnell wie möglich alles nach einer Wende oder Halse zu klarieren, um rasch wieder für das neue Manöver bereit zu sein. Man lernt nicht nur das Manöver an sich mit allen Feinheiten des Bewegungsablaufs, sondern auch das schnelle Anfahren nach einem verkorksten Manöver und etwas Unvorhergesehenes schnell zu klarieren. Das wichtigste bei dieser Übung ist, unbedingt den 1-Minuten-Rhythmus einzuhalten.

So bekommt man ein gutes Zeitgefühl, welches für die Startphase wesentlich ist. Und man kommt unter Druck und wird wie in einer Regatta gezwungen, schnell zu sein, da die Uhr schon wieder zum nächsten Manöver rennt..

Sehr gut für effektives Manövertraining ist auch das Wende-Duell. Ihr könnt es mit zwei bis maximal 5 oder 6 Booten praktizieren. Zunächst müsst ihr alle eng beieinander ungefähr auf einer Höhe und auf einem Bug sein. Dafür eignet sich ein Pfadfinderstart, bei dem der Pfadfinder, unmittelbar nachdem das letzte Boot ihn passiert hat, auf den Bug der anderen umlegt. Nun beginnt das äußerste Leeboot mit der ersten Wende und setzt die ganze Prozedur in Gang. Schafft es vorne vorbei zu gehen, oder muss es hinten durchfahren? Die anderen Boote reagieren dementsprechend, mit Unterwenden oder Draufpacken. Wichtig ist hierbei, immer so dicht wie möglich beieinander zu bleiben. Das bedeutet, dass man spätestens, wenn man äußerstes Leeboot ist, wieder hineinwenden muss. Ihr müsst ständig darauf achten, Euch nicht zu weit voneinander zu entfernen. Sonst geht der Zweck der Übung, auf engstem Raum und unter Zeitdruck sicher zu manövrieren, verloren. Wenn ein Boot es geschafft hat, sich auch nur leicht abzusetzen, muss es Strafringel segeln!

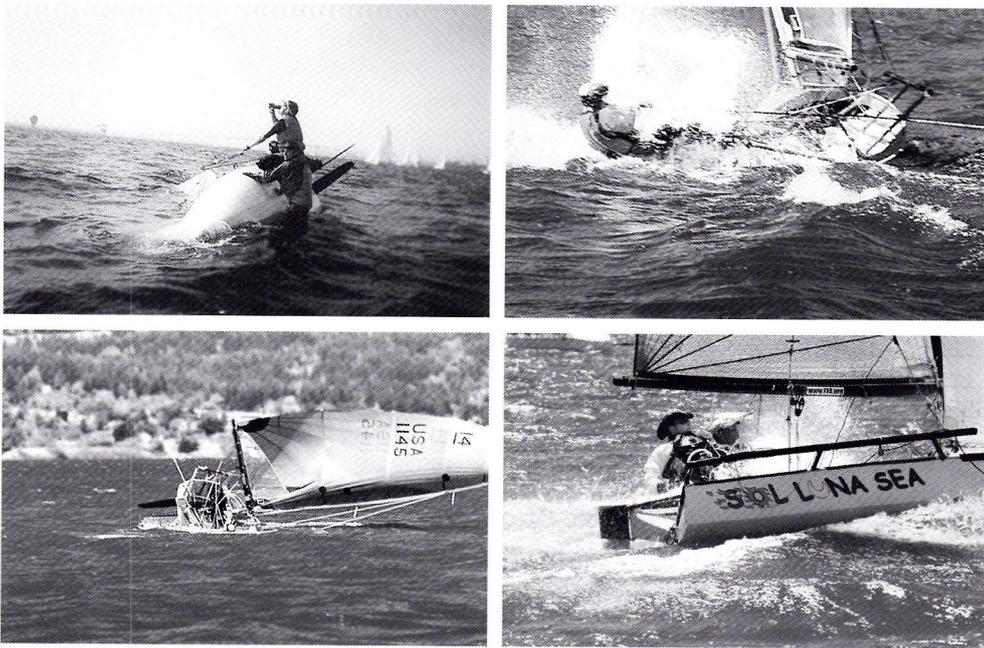
Bei dieser Übung müsst ihr ungeheuer auf Euer Material Acht geben. Bloß kein Crash im Training! Achtet auch auf die Regeln. Ganz besonders gut kann man bei dieser Übung die so unglaublich wichtige Kombination von Geschwindigkeit, den Wendewinkeln und das richtige Abschätzen von Abständen trainieren. Zudem bekommt das Training sogar einen Wettkampfcharakter ganz eigener Art, wenn man ausmacht, dass am Ende der Kreuz derjenige mit den meisten Penalties gewonnen hat.

Ich wünsche Euch allen eine tolle und erfolgreiche Segelsaison! Vielleicht testet Ihr ja das eine oder andere aus und gebt mir ein Feedback. Mit Vollgas durch die Saison!

JENS HOLSCHER (CREW GER 91 YAHOO)

CAPSIZING KINGS

Warum der Int 14 so einzigartig ist



Der Int 14 gehört zu den ganz wenigen Booten, die in alle vier Richtungen kentern können: nach Lee, nach Luv, über den Bug und über das Heck. Um diese mehrdimensionale Kenterfähigkeit beneiden uns die meisten Jollensegler glühend. Deswegen sollen hier einige Geheimnisse des fortgeschrittenen Kenterns gelüftet werden.

Die **Leekenterung** ist die einfachste, aber auch konventionellste Methode zu kentern. Am besten klemmt der Steuermann die Großschot an der Kreuz möglichst dicht ab und rührt sie dann nie wieder an. In der nächsten Böe luvt er dann entweder gar nicht oder wenigstens in engem Bogen an. Letzteres funktioniert auch bei Leebojenrundungen sehr schön: Einen möglichst enge Kurve beim Anluven fahren, und schon hilft die Zentrifugalkraft beim Umkippen mit. Sehr schöne Leekenterungen sind an der Luvtonne möglich: Beim

Abfallen Schoten und Kicker (Baumniederholer) nur wenig oder gar nicht auffieren, dann braucht ihr nicht lange auf einen tollen Abflug warten.

Die besten Leekenterungen gelingen unter Spi. In Böen oder bei vorausliegenden Hindernissen mal eben kurz anluven – und schon geht's ab! Absolutes Highlight einer Spi-Leekenterung ist, wenn ihr dabei mit dem Rigg an einer Tonne oder einem anderen Boot einfädelt. Je mehr Boote dabei involviert sind, desto mehr Spaß habt ihr.

Der Vorschoter kann Leekenterungen unterstützen, indem er immer wieder überraschend nach Lee abtaucht oder nach der Wende schön langsam auf die neue Luvseite wechselt. Eine simple Methode ist es, die Fock nach der Wende so lang wie möglich back stehen zu lassen; dabei hilft Wuhling im Schiff ganz ungemein, denn vertörnte Schoten beklemmen sich ganz von selbst. Mit

backstehender Fock gelingt eine Leekenterung sogar bei zwei Windstärken. Eine besonders trickreiche Vorschotermethode bei mehr Wind ist es hingegen, den Kicker an der Kreuz oder halbwind ohne Vorwarnung dicht zu reißen; zusammen mit dem dazu nötigen Abtauchen nach Lee erleichtert das dem Steuermann eine hübsche Krängung. Aus der sich lässt dann was machen.

Ungünstig für Leekenterungen ist, wenn Steuermann und Vorschoter bei böigem Wind dauernd nervös mit den Schoten spielen oder gar die Segel flach trimmen. So wird das nichts mit der Leekrängung! Oder wenn der Steuermann nicht zu spontanen Kursänderungen bereit ist, sondern vorausschauend fährt und womöglich Kursänderungen ansagt. Wie langweilig! Der Vorschoter hingegen verdirbt Leekenterungen, wenn er überengagiert Gewichtsausgleich macht oder gar direkt nach der Wende am Griff raus ins Trapez geht.

Kentern nach Luv Mit der Luvkenterung kommen wir langsam in den Leistungsbereich, den andere Jollen nicht bieten. Voraussetzung für eine anständige Luvkenterung ist, dass möglichst beide Mannschaftsmitglieder so lange wie irgend möglich im Trapez stehen bleiben. Wer zuerst reingeht, hat verloren! Erst wenn der Hintern bereits das Wasser berührt, macht ihr alles richtig.

Der Steuermann unterstützt die Luvkenterung, indem er alles tut, was Winddruck ablässt: Abfallen, bis die Strömung am Segel abreißt; Windlöcher oder Schraler ignorieren; möglichst nah in die Abdeckung anderer Boote segeln usw. Besonders tricky ist es, die Großschot plötzlich ausrauschen lassen – da staunt der Vorschoter! Funktioniert besonders bei halbem Wind astrein.

Vorschoter haben bei Luvkenterungen große Einflussmöglichkeiten. Hier zeigt sich in besonderem Maße, dass beim Int 14 die Crews gleichwertige Teammitglieder sind. An der Kreuz können sie z.B. einfach draußen hängen bleiben, bis die Kiste kippt. Wirkt insbesondere bei leichtem oder wechselhaftem Wind! Eine trickreiche Methode, mit der ihr euren Steuermann an der Kreuz wie auch raumschots überraschen könnt, ist den Kontakt zum Boot zu verlieren. Einfach so tun, als ob ihr das Gleichgewicht verliert, die Füße ins Wasser stecken und am Trapezdraht hinterher ziehen lassen. Damit bremst ihr Boot so lange ein, bis der Druck in den Segeln weg ist. Und dann braucht ihr nur noch zuschauen, wie euer Steuermann unterm Großsegel zappelt. Herrlich! Sehr schöne Choreographien sind möglich, wenn ihr den Spi durch Auffieren oder geschicktes Nicht-Dichtholen vollständig einfallen lasst. Wie sich das Boot dann mit flatterndem Segel langsam aber sicheren Luv neigt, gehört zu den schönsten Momenten des 14-Segelns.

Über den Bug Der nose-dive (oder Stecker) gehört definitiv zum Spektakulärsten, was der Int 14 in Sachen Kentern zu bieten hat. Denn bei 20 Knoten oder höherer Bootsgeschwindigkeit fliegt ihr in hohem Bogen am gespannten Trapez-

draht ins Wasser, so dass euch mit ein bisschen Glück Hören und Sehen vergeht. Leider sind nose dives nur halbwind und raumschots möglich.

Steiler Seegang erhöht die Wahrscheinlichkeit eines Steckers enorm. Entscheidend sind aber vor allem Längstrimm und Maststellung. Zu ersterem: Beide Crewmitglieder sollten so weit wie möglich vorne im Trapez stehen. Die auf manchen Booten zu beobachtende Unsitte, sich ganz hinten im Heckbereich aufzuhalten, ist nicht nur ästhetisch fragwürdig (der Bug kommt so deppert aus dem Wasser), sondern erschwert insbesondere das erwünschte plötzliche Unterschneiden des Buges. Anzuraten ist auch, sich nicht in die Fußschlaufen einzuhängen. Je weniger Standfestigkeit, desto besser für den Abflug nach vorne! Zu zweiterem: Der Mast sollte so weit möglich nach vorne getrimmt werden, indem ihr die (hoffentlich verstellbaren) Hauptwanten an der Luvtonne aufschmeißt. Wer ergänzend dazu auch noch die Oberwanten löst, so dass der Masttop sich nach vorne biegt, muss nicht lange auf eine nose dive warten.

Vergleichsweise wenig Auswirkung hat es, den Vorliekstrecker des Großsegels zu lösen. Aber schaden kann es nicht. Ergiebiger es hingegen, den Kicker beim Abfallen dicht zulassen. Das Topp des Großsegels drückt dann mit guten Hebelarm so richtig schön auf den Bug.

Der Steuermann kann den nose-dive unterstützen, indem er das Aussteuern der Wellen unterlässt. Der Vorschoter trägt zu erstklassigen Steckern bei, indem er den Spi auch in Böen dicht lässt und ja nicht auffiert, wenn der Bug anfängt zu bohren. Erst wenn blaues Wasser über das Vordeck fließt und der Bug schon nach unten zeigt, kann er die Spischot ein wenig los lassen. Denn wenn er den Spi zu diesem Zeitpunkt dicht reißt, dann kommt womöglich der Bug wieder hoch. Nicht ganz so hilfreich, aber allemal gut ist das Dichtnehmen der Fock auf Raumschots-Kurs. Bloß nicht killen lassen!

Leider tun die Int-14-Konstrukteure in jüngerer Zeit alles, um uns den nose dive zu verderben. Erst

versetzen sie die Masten nach hinten und geben ihnen serienmäßig starken achterlichen Mastfall, dann formen sie den Bug derart wavelierermäßig, dass er kaum noch Widerstand bietet, und schließlich behelligen sie uns auch noch mit ihren T-Foils. Letztere sind ein ganz mieser Trick: Indem die Querflügel am Ruder raumschots so eingestellt werden, dass das Heck ins Wasser gezogen und der Bug damit angehoben wird, ist ein nose dive fast nicht mehr zu bewerkstelligen. Glücklicherweise ist die Verstellmechanik oft so fehleranfällig, dass wir den Herren Bieker, Morrison & Co immer wieder ein Schnippchen schlagen können!

Über das Heck Diese Kentermethode ist sehr selten und nur von besonders versierten Mannschaften zu realisieren. Außerdem kommt sie meist nur in Verbindung mit der Leekenterung vor. Unabdingbare Voraussetzung ist die maximale Verlagerung des Mannschaftsgewichtes nach achtern. Bei neueren Booten mit wenig Auftrieb im Heck funktioniert die Heckkenterung leichter als bei den voluminöseren älteren Rümpfen. Ein Tipp: Wer nach einer Lee- oder Luvkenterung beim Aufrichten ganz weit nach achtern auf dem Rumpf sitzt, wird mit dem steilen Aufragen des Buges gen Himmel belohnt. Aber nur für ganz kurze Zeit, denn es handelt sich um eine etwas instabile Schwimmlage. Unter Connaisseurs wird die Heckkenterung daher sehr geschätzt – sie verdient Bestnoten!

Die Kenterfreudigkeit des Int 14 macht diese Bootsklasse für alle attraktiv, die es mit dem Wassersport ernst meinen. Leider scheint sich jedoch innerhalb der Klasse eine gewisse Wasserscheu auszubreiten. Die Teams auf den vorderen Rängen segeln selbst bei fünf Windstärken und mehr noch aufrecht, und auch im Mittelfeld ist Kentern out. Wenn sich dieser Trend fortsetzt, dann wird der Int 14 seine Stellung als ungekrönter Kenterkönig bald verlieren. Das wäre ein großer Verlust für die Segelwelt.

Weil's Spaß

macht

Warum das 14er segeln auch was für Frauen ist



Aufgeregt bin ich schon, wenn das Boot noch ganz harmlos auf seinem Slipwagen steht. Das steigert sich noch, wenn wir eingepackt in Neopren, Trapezgurt und Schwimmweste die Segel setzen und das Boot slippen. Plötzlich verwandelt sich diese Kiste, die wir alle so sehr lieben, in ein kleines Ungeheuer! Da hilft nur eins: schnell weg vom Ufer. Wenn Fahrt im Skiff ist, ist wieder alles halb so wild, dann scheint dieses Ungeheuer zumindest ansatzweise befriedet. Dann ist auch wieder Zeit, sich umzudrehen und nach den anderen zu schauen.

Ich mag dieses Bild, wenn vor der Wettfahrt viele dieser "Seifenkisten" aufs Wasser gehen und die Mannschaften die ulkigsten Verrenkungen veranstalten, um zuerst das Boot ins Wasser zu bekommen und schließlich selbst an Bord zu kommen. Die meisten stehen im Boot, viele sind schon voll konzentriert, aber alle haben dieses ganz besondere Lächeln im Gesicht.

Der nächste Blick gilt dem Startschiff: Wo liegt es, wo sollen wir hinsegeln? Der Meute nach, meist irgendwo gegen den Wind. Die Fahrt zum Startschiff beruhigt die Nerven. Dort geht es die Startlinie auf und ab, wir segeln Kreise in Lee des

Feldes, dann wieder nach Luv, besprechen den Start, den Kurs, den Wind, machen die Segel auf. Und relaxen - bis es nach und nach hektisch wird. Ein Hupen, ein Schuss, später noch ein Tröten, und schon geht's über die Linie. Die spannendsten Momente sind für mich die letzten 30 Sekunden vor dem Start, wenn sich zeigt, wer ein gutes Raumgefühl hat und wer sich verkalkulierte. Auf der Kreuz sind vor allem Geduld und Nerven gefragt. Besonders schön ist der Weg nach Luv, wenn es tatsächlich mal Wind hat, beide im Trapez stehen und die Kiste durchs Wasser bohrt, wenn die Fock ganz dicht ist und mein Vorschoter das Groß schon einen kleinen Tick aufmachen kann. Unabhängig vom Wind zeigt sich schon bald nach dem Start, wie gut die jeweilige Taktik aufgeht. Wo sind unsere direkten Mitbewerber? Das schöne in der I4-Klasse ist, dass man all die Lieben ziemlich schnell kennen lernt und wirklich gute Kontakte entstehen. Auf dem Wasser aber schenkt man sich trotz aller Freundschaft keinen Meter.

Oben an der Luvtonne wird's meist schon mal ein bisschen lauter. Jetzt sind vor allem die Vorschoter gefragt, denn es ergeben sich deutliche Vorteile für jene, die den Spi zuerst oben haben. Ist das bunte Tuch mal gesetzt, beginnt endlich der Ritt, den wir alle so sehr lieben. Statt mit verbissener Miene schimpfend, ist hier an der Luv-Tonne schon oft ein I4-Segler laut juchzend gesehen worden.

Die Halsen sind oft spannend. Wenn ein Dreieck gesegelt wird, ist es manchmal auch eine fiese Herausforderung, den Halbwindschenkel zu bewältigen. Unten an der Leetonne geht's wieder um die Geschwindigkeit des Vorschoters: wer den Gennaker schnell birgt, kann früher an den Wind gehen... Und so geht es in die zweite und in die

dritte Runde, bis der Zieleinlauf uns schlussendlich Ruhe gönnt. Häufig geht es bald danach schon wieder weiter, denn die Int 14 segeln gerne lieber viele und dafür kürzere Wettfahrten, als nur einige wenige lange.

Am Ende des Tages läuft die Flotte in Richtung Hafen. Beim Anlanden helfen sich alle gegenseitig, denn nach solch einem Tag kann das leichte Kohlefaser-Skiff plötzlich ganz schön schwer werden. Aus den Kämpfern werden wieder gute Kumpels und die Szenen des Wettkampfgeschehens werden in allen Einzelheiten diskutiert. Wer hatte wann und warum Recht, wer ist wo und wie genial gesegelt, wer ist wann baden gegangen, und und und... die Fülle der Themen ist unerschöpflich.

Wenn die Segel verstaut sind, das Boot abgedeckt ist und ich schließlich abgekämpft unter der Dusche stehe, weiß ich ganz genau, was ich getan habe: Ich habe einen der wunderbarsten, herrlichsten, glücklichsten Tage in meinem Leben verbracht - weil das 14er segeln einfach Spaß macht und viel gute Laune bringt.

Ob man dazu besser Mann oder Frau ist? Ich finde mich an der Pinne sehr gut aufgehoben. Alles andere muss sich jeder und jede selbst beantworten. Das wirklich allerwichtigste ist, dass man oder frau die Faszination "Skiff-Segeln" überhaupt einmal erlebt und ausprobiert. So sehe ich es zumindest, als eine der viel zu wenigen Steuerfrauen in dieser wunderbaren Klasse.

SINA WOLF (STEUERFRAU GER 100)

P.S: Meine Hochachtung gilt all den Frauen, die das Vorschiff bewältigen!

Einfach viel Segeln gehen

*Als Vorschoterin
auf einem Int 14*



Die Reaktionen auf eine segelnde Frau sind wohl überall auf der Welt die gleichen. Hier wie dort sind es eigentlich nur die Männer, die das als etwas besonderes ansehen – vor allem, wenn dann rauskommt, dass man nicht nur als Dekoschnecke an Bord einer Yacht seine Zeit verbringt, sondern selbst einen rasanten Int 14 segelt! Allerdings frage ich mich dann immer, wieso das so etwas besonderes sein soll und wo – segeltechnisch – der große Unterschied zwischen Männlein und Weiblein liegt.

Das Thema Kraft

Etwas Kraft schadet sicher nicht, aber es ist nun wahrlich nicht so, dass man einen durchtrainierten Luxusbody braucht, um so ein Ding zu segeln. Das meiste, was man am Anfang noch versucht mit Kraft zu lösen, lässt sich eh im Laufe der Zeit durch Schnelligkeit, Koordination und Technik besser erreichen. Gerade das Spi setzen geht umso einfacher, je schneller man ist. Hilfreich sind dabei auch gut laufende Blöcke an Bord – also immer schön alles in Schuss halten. Zusätzlich dazu kann man auch die Systeme an Bord so auslegen, dass sie nicht so viel Kraft fordern, etwa bei viel Wind (oder generell) Vor- und Großschot mit einer Übersetzung mehr fahren.. Konstruktionsklasse sei dank! Insgesamt gibt es zwar immer noch Tage, an denen ich fluche und mir nach dem Segeln jeder Muskel wehtut – aber solche Tage hat sicher auch der ein oder andere Mann.

Wenn man als Steuerfrau an Bord eines I4s unterwegs ist und einen durchtrainierten Mann an Bord hat, kann man sich auch selbst entlasten

und die volle Konzentration fürs Steuern nutzen, indem man ihn auf der Kreuz das Großsegel fahren lässt. Selbst auf einigen "männlichen" Booten wird das so gemacht. Allerdings braucht es etwas Übung und ein gut eingespieltes Team – aber es funktioniert und ist für Steuerfrau wie Steuerfrau eine Arbeits- und Kraftentlastung. Und falls mal gar nichts mehr geht (z.B. eingeklemmter Spiblock) kann frau immer noch ihren Mitsegler bitten, kurz mit zu ziehen. Oder sich, falls das auf die Dauer nicht klappen sollte, für den Winter den Besuch des Fitnessstudios vornehmen...

Das Thema Ausdauer

Auch hier gilt: eine gute Ausdauer ist sicher von Vorteil, aber es muss sich nicht auf Meisterschaftsniveau abspielen. Einen Int 14 kann man auch mit Mittelklasse-Ausdauer segeln und selbst damit lassen sich Tage wie in 2002 – neun Stunden Regatta auf kaltem Wasser bei Arhus - bewältigen. Insgesamt ist wahrscheinlich der Unterschied zwischen z.B. Rauchern und Nichtrauchern ausdauer-technisch größer als der zwischen Mann und Frau. Und wer mit seiner Ausdauer nicht zufrieden ist: einfach viel Segeln gehen, davon wird es besser.

Das Thema Gewicht

Betrachtet man das Gesamtgewicht an Bord, sind Frauen gegenüber Männern bei viel Wind eher benachteiligt, dafür allerdings bei Leichtwind, also den in einem Großteil Deutschlands vorherrschenden Bedingungen (siehe die Regattabilder aus Süddeutschland) klar im Vorteil! Aber dennoch kann auch eine leichte Crew bei viel Wind segeln, indem sie einmal mehr die Möglichkeiten des I4s ausnutzt und Mast- und Segeltrimm entsprechend den Wind- und Gewichtsverhältnissen einstellt. Dann lässt sich auch ein I4 mit wenig Gesamtgewicht

aufrecht segeln. Und was die Gewichtsverteilung angeht: beim Trapezsegeln ist diese bei Frauen meist weitaus besser als bei Männern – also klarer Vorteil! :-)

Das Thema lange Haare

Auch ein Problem, mit dem sich mehr Frauen als Männer rumschlagen. Lange Haare sind an Bord leider eher lästig. Also entweder abscheiden oder mit Haargummis und Käppi gut wegpacken. Und auf jeden Fall am Wochenende ne gute Spülung und Kamm an den See und besonders ans Meer mitnehmen.

Das Thema Party

Macht als Frau unter vielen Männern recht viel Spaß und ist meist auch recht kostengünstig (für die Frau :-). Trinkfest wird man zwangsläufig im Laufe seiner I4-Karriere, sowohl als Mann wie auch als Frau... freue mich schon wieder auf die kommenden Partys!

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass ich es eigentlich nicht als etwas besonderes ansehe, als Frau einen I4 zu segeln, auch wenn einem dies oft von Männern suggeriert wird. Außergewöhnlich finde ich da eher die Tatsache, überhaupt einen I4 zu segeln! Denn der ist sicherlich eine der sportlichsten und auch anspruchsvollsten Jollen. Aber für Frauen wohl nicht mehr als für Männer. Die Übung, die es braucht, bekommt man im Laufe der Zeit, indem man und frau einfach viel Segeln gehen. Und wer die ganze im Sommer antrainierte Fitness über den Winter bewahren möchte, geht am besten Skifahren oder doch ne Runde ins Fitnessstudio.

STEFFI KAMKE (CREW GER 96)

IMMER schneller

Techniktrends jenseits der I-Foils

Der Int 14 ist eine traditionsreiche, aber für technische Neuerungen jederzeit offene Konstruktionsklasse. Sie beansprucht für sich, Trapez, Doppeltrapez, asymmetrische Spis und T-Foil-Ruder in das Jollensegeln eingeführt oder popularisiert zu haben. Was sind die neuesten Trends?

Die meisten Weiterentwicklungen des Int 14 werden nicht von Hobbybastlern, sondern von professionellen Konstrukteuren oder Bootsbauern erdacht. Alle derzeitigen Topboote stammen entweder von Phil Morrison (ein erfahrener britischer Jollen- und Skiffkonstrukteur) oder von Paul Bieker aus Seattle (zuletzt beim America's Cup im BMW Oracle Team aktiv).

Die jüngsten Konstruktionen der beiden sind der Morrison 11 und 12 sowie der Bieker 4 und 5. Der Morrison 11 ist eine Weiterentwicklung des Morrison 10. Er hat zwar den selben Rumpf wie dieser, aber die Geometrie von Rigg und Schwert wurde stark verändert. Letzteres wurde nach achtern versetzt, um eine bessere Balance zu erreichen. Außerdem haben die Boote ein geschlossenes Vordeck, um so bessere Strömungsverhältnisse am Unterliek der Fock zu erreichen. Sinnvollerweise ist das Vordeck zugunsten eines besseren Zugangs zum Gennakerbaum demontierbar. Beim Morrison 12, der erst seit Januar 2004 ausgeliefert wird, sind zudem auch die Rumpflinien auf die T-Foils ausgelegt. Erste Testfahrten zeigten, dass der gegenüber dem Morrison 11 um 10 cm schmalere Bug regelrecht durch die Wellen schneidet, was wiederum die Nickneigung im Seegang verringert.

SCHMAL, FLACH UND SPITZ

Der Bieker 4 weist im Vergleich zum Bieker 3 einen verringerten Kielsprung, eine vergrößerte Breite im Heckbereich und einen schmaleren Bug auf. Rigg und Schwert wurden nach achtern versetzt. Paul Bieker sagt dazu, dass es sich ausnahmslos um moderate Änderungen handelt, die jedoch die Gleitfähigkeit und das Am-Wind-Handling des Bootes deutlich verbessern. Die Veränderungen spiegeln den Gebrauch der T-Foils und den daraus

resultierenden Trend wider, dass die Mannschaften weitem achtern im Trapez stehen. Der britische Bootsbauer Chris Turner (Specialized Marine), der unter anderem am Bau des Bieker 4 beteiligt ist, meint dazu: "Die Bieker waren immer dafür bekannt, ein wenig zum Nose Dive (Unterschneiden des Buges bei hohen Geschwindigkeiten) zu neigen. Wir Bootsbauer haben das noch verschlimmert, in dem wir die Formen immer V-förmiger machten und den Bug damit noch spitzer. Doch mit den T-Foils ist der Nose Dive kein Thema mehr." Über den neuen Bieker 5 sind noch keine Details bekannt.

Die Unterschiede zwischen dem Bieker 4 und dem Morrison 11 sind gering. Der Bieker ist ein kleiner wenig schmaler im Heck und verlässt sich somit mehr auf die Wirkung des T-Foils. Zudem ist er schmaler sowie V-förmiger im Bug und weist mehr Kielsprung auf. Im Bereich der Rumpfmittle sind die beiden Boote hingegen weitgehend identisch, beispielsweise beim Abstand zwischen Rumpf und Racks.

Richard Woof von der Hightech-Jollenwerft RMW Marine, wo Morrison 11 und 12 hergestellt werden, sagt, dass es ihm vor allem darum ging, das Segeln mit den neuen Booten zu vereinfachen. "Unsere Boote haben immer weniger Beschläge. Wir verlassen uns allein auf die Qualitäten des Designs, um den unterschiedlichen Segelbedingungen zu begegnen, nicht auf komplizierten Riggtrimm." Ein interessantes neues Feature beim Morrison 12 ist eine 1:3 Untersetzung, die es ermöglicht, den Bugsprit auch bei einem missglückten Spi-Setzmanöver ganz auszufahren.

LEISTUNG DURCH DEN MAST

Derzeit wird in der Int 14-Klasse zwar vor allem über die T-Foils diskutiert. Doch nach Ansicht von Chris Turner resultieren die größten Leistungssteigerungen aus den Verbesserungen am Rigg. Bis in die jüngste Zeit kamen die besten Riggs und Segel aus Australien. Doch zunehmend bekommen auch britische Segelmacher und Mastenbauer einen Fuß in den Markt. Die heutigen Masten sind allesamt aus Kohlefaser. Die Kunst besteht darin,

ihre Biegekurve optimal an das Großsegel anzupassen (bzw. umgekehrt). Der am häufigsten verwendete Mast ist seit einigen Jahren der Bieker. Das Mastrohr wird in den USA hergestellt und für die britischen Boote von Chris Turner mit Salingen sowie mit stehendem und laufendem Gut ausgerüstet. Diesen Mast verwendeten die ersten drei Boote der WM 2001 sowie drei der ersten vier Boote bei der EM 2003.

Der britische Int-14-Hersteller RMW Marine verwendet für ihre neuen Morrison-Designs Rohre des australischen Herstellers CST. Dazu Richard Woof: "Dieser Mast ist steifer und wesentlich besser kontrollierbar. Wir können über den gesamten Windbereich depowern, aber bei leichtem Wind ein volleres Segel fahren. Ein weiterer Vorteil ist, dass das Rohr wesentlich weniger Durchmesser als der Bieker-Mast hat. Wir verringern den Widerstand, ohne dies mit Mehrgewicht zu bezahlen. CST erreicht dies durch die Verwendung von intermediate modulus Kohlefaser." (Anmerkung: In Deutschland werden CST-Masten von der Firma Steinlechner in Utting angeboten.)

Eine außergewöhnlichen Mast fuhr Zeb Elliott bei der EM 2003 auf seinem Bieker 4. Das verwendete Proctor/Selden-Profil war weniger rund als vielmehr elliptisch, was eine Gewichtsreduzierung ermöglichte. Noch ist der Mast jedoch in der Entwicklungsphase. Zeb: "Wir verstärkten den unteren Mastteil und widmeten uns besonders der Sektion zwischen unterer und oberer Saling. Wenn der Mast perfekt laminiert ist, sind als nächstes Salinge aus Kohlefaser dran."

Bei der EM 2003 probierte auch Chris Turner eine neue Riggkonfiguration aus. "Der CST-Mast hat ursprünglich D2-Wanten, die etwa in der Mitte des Mastes ansetzen. Um diese überflüssig zu machen, setzte Bieker an den unteren Saling Nasen an, durch welche die Oberwanten laufen. Dies soll die Mitte des Mastes stabilisieren. Mein neuer CST-Mast ist zwar ebenfalls ohne D2-Wanten geriggt, verzichtet aber auf lästige Nasen an der Saling. Das verringert den Aufwand für das Rigg."



KONKURRENZ BEI DEN SEGELN

Während bei den Masten nur zwei Hauptakteure im Spiel sind, konkurrieren bei den Segeln gleich mehrere Segelmacher miteinander. Und es kommen immer wieder neue hinzu, während andere ihre Aktivitäten einschränken (z.B. Hyde). 2002 eröffnete RMW Marine eine Segelmacherei; die mit RMW Sails ausgestatteten Morrison 11 konnten Platz 1 beim Prince Wales Cup 2003 und bei der WM 2003 erreichen. Auch Ian Pinnell von Pinnell & Bax produziert eigene Segel, was ihm bei der EM 2002 Platz 2 bescherte. Australische Segel sind dennoch am weitesten verbreitet, insbesondere jene von Dave Alexander. Chris Turner empfiehlt sie für die Bieker-Designs.

Abgesehen von den unterschiedlichen Segelmachern gibt es aber auch massive Unterschiede bei den Schnitten der Segel. Bei der EM 2003 benutzte Chris Turner ein neues Großsegel mit einem

extrem weit ausgestellten Top. Dies ist derzeit besonders in Australien en vogue. Während der EM war Turner noch damit beschäftigt, das "Biest" in den Griff zu kriegen: "Zunächst denkt man, ein solches Segel macht vor allem bei Leichtwind schneller. Aber es wirkt vor allem bei Windstärken über 6 bis 8 Knoten."

Die Klassenvorschriften des Int 14 ermöglichen zwar zahlreiche Innovationen an Rumpf, Foils, Masten und Segeln. Doch zugleich hat sich aufgrund der Mehrheitsverhältnisse bei den internationalen Abstimmungen über Regeländerungen auch eine gewisse Design-Stabilität herausgebildet. Die Leistung der einzelnen Boote ist daher bemerkenswert ähnlich. EM und WM 2003 offenbarten jedenfalls keine außergewöhnliche Dominanz eines Designs oder einer Riggkonfiguration. Die Gewinner des Prince of Wales-Cup 2003 und der WM 2003,

Rob Greenhalgh und Dan Johnson, sind absolute Profisegler, die einfach großartiges Bootshandling aufweisen. Und auch die anderen Segler auf den vorderen Plätzen sind Topsegler mit langer Erfahrung, wie z.B. Andy Partington, Mark Upton-Brown oder Ian Pinnell. Zeb Elliott, selbst ein Spitzensegler, konstatierte nach der EM 2003, dass das seglerische Niveau bei den Int 14 so hoch wie seit Anfang der 90er Jahre nicht mehr war.

Seglerisches Können ist eben das, was letztlich am meisten zählt.

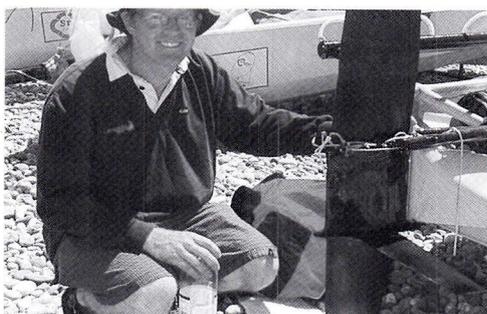
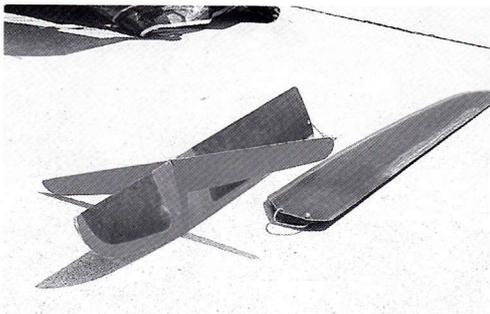
CHRISTIAN STOCK (CREW GER 20)
 QUELLE: WWW.THEDAILYSAİL.COM

PROJEKT T-F OIL

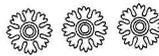
Erste Erfahrungen mit Querflügeln am Ruder



© Renee Speak



© Renee Speak



Seit auf der WM in Beer 2000 das erste T-Foil-Ruder aufgetaucht ist, wird darüber in der Int I4-Szene heftig diskutiert. Mittlerweile haben auch deutsche Teams T-Foils gebaut. Jens Kulenkampff berichtet von seinen Erfahrungen.

Eine Regeländerung, mit der die T-Foils komplett verboten werden sollte, ist 2001/2002 gescheitert. Um vollständig "fliegende", aus dem Wasser gehobene Boote und die daraus resultierenden radikalen Designänderungen zu vermeiden, wurde jedoch die Anzahl der T-Foils auf eines pro Boot und ihre Fläche auf 0,14m² limitiert.

Das geschwindigkeitssteigernde Potential des T-Foils liegt nach seinem Erfinder, Paul Bieker, vor allem in einem begründet: an der Kreuz wird das T-Foil mit negativem Angriffswinkel angestellt, das Heck angehoben und durch die sich ergebende Druckverteilung wird die Heckwelle geglättet. Dadurch entspricht das Wellensystem des Int 14 plötzlich dem eines längeren Bootes. Und Länge läuft bekanntlich. Zudem gibt es noch einige andere positive und negative Nebeneffekte (siehe unten).

Beim ersten T-Foil-Ruder von Paul Bieker in Beer war der Winkel des T-Foils zum Ruderblatt noch fixiert. Um den Anstellwinkel des T-Foils zu verändern, wurde das gesamte Ruder gekippt. Das hatte den Nachteil, dass dadurch der Lateraldruckpunkt des Bootes verschoben wird und das Boot nicht mehr sauber getrimmt ist. Schon bald darauf sind daher verstellbare T-Foils aufgetaucht. Die T-Foils sind im Ruderblatt drehbar gelagert und werden exzentrisch von einer Stellstange angesteuert. Diese Stellstange wird am oberen Ende des Ruderblatts mit Verstellleinen o.ä. angesteuert.

Als Ingenieur habe ich diese Entwicklung von Beginn an interessiert verfolgt. Es war schnell klar, dass ich solch einen Flügel am Boot haben wollte. Ausgestattet mit dem nötigen Wissen sowie einer gut eingerichteten Werkstatt, dafür aber ohne großen Etat, kam nur selber bauen in

Frage. Da es schwierig ist, in ein existierendes Ruder einen langen Schaft einzubringen, und außerdem ein T-Foil-Ruder wesentlich stabiler sein muss als ein normales, war für mich klar, dass nicht nur die T-Foils, sondern auch das Ruderblatt neu gebaut werden müssen.

Bei den geometrischen Maßen habe ich mich an die Bieker-Maße gehalten, damit das fertige Ruder in die meisten Kassetten passt. Dann wurde das Profil für Ruderblatt und Foils ausgesucht. Für das Profil der Foils gibt es grundsätzlich zwei Varianten: symmetrisches oder asymmetrisches Profil. Ein asymmetrisches Profil erzeugt auch bei 0° Anströmwinkel (direkt von vorne) schon Auftrieb. Um auf Nullauftrieb zu kommen, muss das Foil entgegengesetzt angestellt werden. Obwohl eine leichte Asymmetrie im Profil theoretisch die bessere Konfiguration darstellt, kann man bei der Größe der Asymmetrie leicht danebengreifen. So mussten manche Boote erfahren, dass sie mit ihrem T-Foil Ruder nicht auf Nullauftrieb einstellen können und daher der Bug eine extreme Tendenz zum Abtauchen zeigte. Für den Anfang habe ich also ein symmetrisches Profil ausgewählt, spätere Variationen nicht ausgeschlossen.

Die Länge der T-Foils hängt von der Breite des Hecks ab. Da die Heckwelle natürlich im ganzen Bereich beeinflusst werden soll, müssen die Foils so lang sein, wie das Boot im Heck breit ist. Bei meinem ICE-Design sind daher relativ lange Flügel nötig. Das hat den Vorteil eines großen Streckungsverhältnisses (Foil-Länge/ Foil-Breite = span/ chord), was sich günstig auf den Widerstand des Foils auswirkt. Falls sich im praktischen Betrieb herausstellt, dass sie zu lang sind, können sie ja auch ohne weiteres gekürzt werden. Die Lage der Drehachse orientiert sich an gängigen Maßen, also 40cm unter der Wasseroberfläche. Wird das Foil weiter unten angebracht, ist es möglich, dass die Heckwelle nicht mehr genug beeinflusst wird. Weiter oben besteht die Gefahr des Luftsaugens.

Für die Anschlüsse Achse-Foils habe ich die von

Bieker veröffentlichten Maße verwendet, um größtmögliche Kompatibilität zu gewährleisten. Nachdem die geometrischen Randbedingungen festgelegt waren, habe ich sämtliche Teile in CAD gezeichnet, den Laminataufbau festgelegt und eine Festigkeitsanalyse durchgerechnet.

DER BAU

Die zweite Hälfte des Winters 2003 verwendete ich für den Bau des ersten T-Foil Ruders. Die Formen für das Blatt und die Foils wurden CNC-gefräst, poliert und eingetrennt. Dann wurde per Hand mit Vakuumunterstützung laminiert. Zusätzlich zu den Faserlagen für ein "normales" Ruder wurde das Blatt noch mal mit Kohlefaser verstärkt, um die durch das T-Foil entstehenden Auftriebskräfte aufnehmen zu können. Die Punkte, an denen das Blatt durch Achse und Fixierbolzen durchlöchert wird, wurden mit quasiisotropem Laminat verstärkt, um die Lochleibungskräfte aufzunehmen. Beide Halbschalen wurden dann mit einem Schaumkern versehen, die Aussparungen für Achse, Fixierbolzen und Ansteuerung eingebracht und anschließend miteinander verklebt. Nach dem Verkleben des Ruderblattes habe ich die Bohrungen für Achse und Fixierbolzen sowie ein Langloch für die Ansteuerung eingebracht.

Die beiden T-Foils werden im Prinzip genauso hergestellt. Schon beim Laminieren ist ein Einsatz für die Achse eingebracht, so dass hinterher nicht gefräst oder gebohrt werden muss und die Fasern intakt bleiben. Die Achse ist belastungsgerecht aus Kohlefaser-UD laminiert und verglichen mit Titan oder Stahlachsen sehr leicht. Die Ansteuerstange besteht aus einem handelsüblichem pultrudierten Kohlefaserstab. Das fertige Ruder wiegt insgesamt 2,2 kg, die T-Foils jeweils 350g, wobei Gewichtseinsparungen ohne Probleme noch möglich sind.

Unterschätzt habe ich den Aufwand für den Bau einer Ruderkassette und des Streckersystems. Die Ansteuerung muss mehrfach übersetzt werden, um trotz des geringen Stellweg von ca. 15mm ein einigermaßen sinnvoll stufenlos einstellbares



Streckersystem zu bekommen. Wenn man die Ansteuerung nicht gerade an der Pinne oder am Ausleger fährt, muss sie irgendwo von der drehbaren Ruderkassette ins Boot geführt werden. Und zwar möglichst genau in der Drehachse, um Längen- und damit Stelländerungen beim Ruderlegen zu vermeiden. Bei mir ist die Ansteuerung ins Boot geführt und dann wie der Baumniederholer von beiden Seiten bedienbar. Funktioniert einwandfrei, auch wenn die Lösung im Detail sicher noch verbessert werden kann.

DIE ERSTE FAHRT

Spätestens beim Slippen stellt man einen deutlichen Nachteil dieser Ruderbauart fest: weil man das Ruder nicht mehr einfach von oben in Kassette stecken und nur noch teilweise hochziehen kann, muss man höllisch aufpassen, dass man mit der Unterkante des Ruders nirgendwo aufsetzt. Kann man die Sliprampe rückwärts runterfahren, ist alles in Butter, vorwärts wird es wegen des aufschwimmenden Bugs schon schwieriger. Abhilfe schaffen ein "höhergelegter" Slipwagen (gesehen bei Olli Voss und Peter Rooks) oder ein klappbares Rudergestell, wie es die Morrison 8 haben.

Das Ruder im Wasser runterzudrücken, ist wegen Bolzen einstecken und Streckersystem einhängen ebenfalls etwas aufwendiger. Beides dauert aber nicht lange und ist daher kein Problem. Im Wasser ist dann erst mal alles wie immer. Das T-Foil steht bei meiner Bauart in der Normalposition ‚Heck ansaugen‘, man braucht also beim Lossegeln keine Angst vor einem Stecker (Kenterung über den Bug) zu haben. Bei normaler Mannschaftsposition und ohne am Foil was verstellt zu haben, ragt der Bug weit vorne raus, das Heck wird ins Wasser gezogen. Das ist sicher, aber langsam. Wird dann jedoch das Foil etwas verstellt, ist alles

„im Lot“. Bei Nullauftrieb ist alles wie immer. Nein, nicht ganz. Das Boot ist viel stabiler, stampft nicht mehr so und legt sich auch nicht so schnell auf die Seite, liegt also insgesamt viel ruhiger im Wasser. Die Wenden, sonst bei ordentlich Wind immer ein Angstthema, sind plötzlich kein Problem mehr.

Gängige Meinung ist, dass durch die stabilere Boots-lage die Strömung im Segel weniger gestört ist und dadurch das Boot noch ein bisschen schneller ist. Okay, jetzt geht es ans Eingemachte: An der Kreuz einmal am Strecker ziehen und das Foil geht auf Heck heben und Bug drücken. Der Blick auf die Heckwelle lässt einem den Kiefer runterklappen: sie ist sehr flach und sieht aus wie auf einem Raumbang und nicht wie an der Kreuz. Ob das Boot jetzt aus diesem Grunde schneller ist oder nicht, mag umstritten sein. Aber mit einem hat Bieker auf jeden Fall recht: die Heckwelle wird deutlich flacher.

Auf dem Spi-Kurs werfen wir das Foil wieder ganz los. Von seiner starken Feder wird es in die Ausgangsposition "Heck ansaugen" gestellt. Und so fährt das Boot safe, aber langsam. Wenn wir es ein bisschen wieder anstellen, so dass der Bug gerade schön über die Wellen geht, erleben wir eine gefahrlose Glitsch. Das Boot liegt ruhig auf dem Wasser und arbeitet kaum noch.

Wie sich bei der ersten Testfahrt herausstellte, reichte der Stellbereich auf den Am-Wind-Kursen nicht ganz aus und war dafür auf den Raumbängen unnötig groß. Daher habe ich das gesamte Ruder etwas weiter vorbalanciert. Die endgültige Ruder-kassette, die nicht wie die Testversion in wenigen Stunden zusammengebaut werden soll, wird eine Verstellmöglichkeit für die Balance des Ruders haben, so dass man mit dem Stellbereich

des Ruders weiter experimentieren kann.

DIE ROUTINE

Slippen bleibt auch nach einigen Segelgängen ein Problem. Wir haben es aber inzwischen auch schon alleine vorwärts ins Wasser geschafft.

Bei absolutem Leichtwind ist das Foil mit Sicherheit bremsend, da es Widerstand, aber fast keinen Auftrieb produziert. Trotzdem stelle ich es auch dann an, denn sobald das Boot fährt, produziert das Foil Auftrieb und hilft damit dem Heck, aus dem Wasser zu kommen. Sobald bei etwas mehr Wind eine Person ins Trapez kann, erkennt man deutliche Auswirkungen des Foils. Neben den unten diskutierten veränderten Längstrimms und der sichtbar flachen Heckwelle gibt es immer wieder Momente, in denen das Boot deutlich merkbar "anspringt" und seine Geschwindigkeit plötzlich erhöht. Dieser Effekt wird umso deutlicher, je stärker der Wind ist.

Unabhängig von den Bedingungen wird das T-Foil an der Kreuz soweit angestellt, wie es der Stellweg zulässt. Sobald man Trapezbedingungen hat, muss die Mannschaft mit zunehmendem Wind immer weiter nach achtern gehen, bis der Schotte ungefähr auf Höhe der Skipperkonsole steht. Man bemerkt dabei immer wieder den Effekt einer einfallenden Bö: das Boot beschleunigt, das Foil produziert mehr Auftrieb und man muss das Gewicht nach achtern verlagern.

Raumschots wird das Foil auf jeden Fall gelöst, bis in die Nullposition oder auch darüber hinaus. Solange die Mannschaft bei leichterem Wind noch relativ weit vorne steht, spricht nichts dagegen, das Foil so wie an der Kreuz anzustellen, um den geschwindigkeitssteigernden Effekt mitzunehmen.

Schleifen, spachteln, schleifen...

Ein T-Foil selber gebaut

Steht man hingegen bei zunehmendem Wind sowieso schon ganz hinten, lässt man das Foil das Heck ansaugen und kann damit sehr exakt einstellen, wie hoch der Bug aus dem Wasser kommen soll. Das macht das Segeln bei Welle deutlich ruhiger und damit sicherer - gerade mit dem sensiblen ICE-Design.

NIE MEHR OHNE

Ich will nicht mehr ohne! Die geschwindigkeitssteigernde Wirkung gilt international als erwiesen, schließlich wurden die letzten beiden Weltmeisterschaften mit solchen Rudern gewonnen. Als zusätzlicher Bonus segelt sich das Boot deutlich ruhiger. Der zusätzliche Trimmufwand ist minimal. Als Faustregel gilt: das Foil wird genau wie der Kicker gefahren - auf der Kreuz anknallen und raumschots mehr oder weniger lösen. Die Gefahr des Vertrimmens halte ich für sehr gering. Eine Int 14-Crew lernt ja schon in der ersten Saison, auf den Längstrimm zu achten. Und dieser ändert sich ja durch ein T-Foil prinzipiell nicht. Auf jeden Fall gibt es aber bis zum optimal konfigurierten T-Foil Ruder noch einiges zu tun. So muss zum Beispiel der Stellbereich in seinen Extremen noch weiter ausgetestet werden. Außerdem ist eine Variation der Höhe des T-Foil Drehpunkts sicherlich angebracht, Stephan Heim & Robert Schmidt machten Ansätze in dieser Richtung (siehe ihre Beiträge in diesem Doppelsteher). Auch die T-Foils selber können noch variiert werden. Die Länge ist zwar durch die Breite des Hecks vorgegeben und die Form hat nur geringen Einfluss, aber beim Profil gibt es noch weitere Erfahrungen zu sammeln. Leicht asymmetrische Profile sind sicherlich sinnvoll, jedoch gibt es Grenzen, die es auszuloten gilt.

JENS KULENKAMPFF (STEUERMANN GER 96)

Ein besonders aktives Team in Sachen T-Foil sind die Gewinner der German Open 2002, Robert Schmidt und Stephan Heim. Wohl kaum jemand in Deutschland hat so viel an dem neuen Rudersystem herumgetüftelt wie die beiden Süddeutschen. Was ihre Tests ergaben, wollen sie uns nicht vorenthalten.

Mit diesem Bericht über den Selbstbau eines T-Foils (Ruder mit verstellbarem Querflügel) will ich nur einen kleinen Einblick in die nötigen Arbeiten geben. Als Bauanleitung ist er nicht gedacht, dafür ist er nicht ausführlich genug.

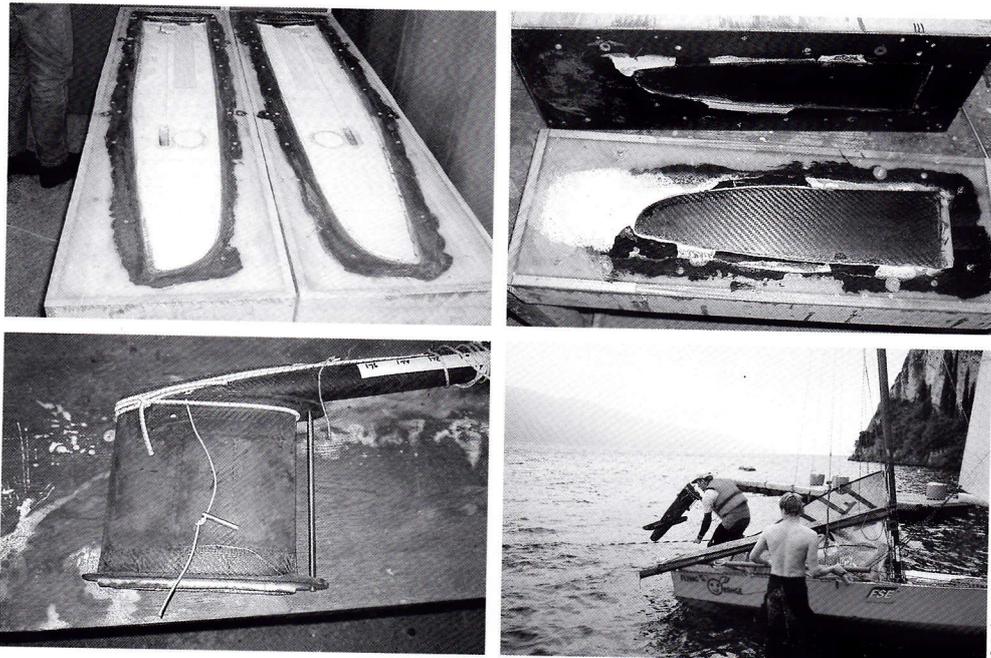
Das Besondere an einem T-Foil ist die Verstellvorrichtung der Querflügel (Hydro-Foils), vor allem wenn nicht das gesamte Ruderblatt mit fest anlamierten Flügeln gekippt werden soll, sondern nur die Flügel selber angestellt werden sollen. Dann müssen nämlich die beiden Flügel im Ruder drehbar gelagert werden und irgendwie angesteuert werden. In unserem Fall haben wir eine Druckstange im hinteren Teil des Ruders eingebaut, die oben beginnt und bis ca. 6cm hinter die Drehachse reicht. Mit dieser Druckstange können dann die Hydro-Foils angesteuert werden: Wird die Stange nach unten bewegt, werden über eine Quer-Verbindung die Hydro-Foils hinten nach unten gedrückt, also mehr angestellt. Wird die Stange nach oben gezogen, verringert sich der Anstellwinkel. Das nach-unten-drücken der Druckstange wird mittels eines Seilzugs (Trimmleine) kontrolliert, das Rückstellen mit einer sehr steifen Feder bewerkstelligt.

Um die Druckstange vernünftig in die Mitte des Ruders zu bekommen, haben wir uns entschlossen,

unser Ruder in zwei Hälften in einer Form zu bauen und nach Einbau der Druckstange die zwei Hälften zusammenzukleben. Doch bevor es an die Form ging, musste erst ein Urmodell des Ruders und der Flügel angefertigt werden. Wir haben ein von meinem Steuermann Stephan (Heim) errechnetes Design umgesetzt. Netterweise hat uns Dominik (Entzminger) beim Zurechthobeln der Holzkerne der Modelle geholfen. Anschließend wurde das von Stephan errechnete Profil mittels Schablonen genau auf die Holzkerne übertragen und die Modelle zurechtgeschliffen. Danach haben wir sie überlaminiert, um ein Verziehen zu vermeiden, geschliffen, gespachtelt, geschliffen, gespachtelt, geschliffen, lackiert, geschliffen, ... und zwischendurch immer wieder das Einhalten des Profils mit den Schablonen überprüft.

Nun konnten endlich von den Urmodellen die Formen abgenommen werden. Dazu haben wir das Urmodell genau bis zur Hälfte (= Trennkante/-Trennebene) in eine beschichtete Spanplatte eingepasst und so fixiert. Brett und Urfoil wurden gründlich mit Wachs und Trennmittel behandelt und endlich konnte mit dem Aufbau der ersten Formhälfte auf dem Trennbrett begonnen werden: Formenharz, Glasfaserschnipsel, anschließend diverse Lagen Glasfaser und zwei Holzrahmen zur Aussteifung der Form. Nach dem Aushärten wurde das Trennbrett entfernt und die so entstandene Formhälfte mit dem Urmodell darin umgedreht. Das Modell und die erste Formhälfte wurden wieder mit Wachs und Trennmittel behandelt.

Die zweite Formhälfte wurde analog - diesmal nicht auf dem Trennbrett, sondern auf der ersten Formhälfte - aufgebaut. Nach dem Aushärten der zweiten Hälfte wurden die zwei Hälften



© Robert Schmidt



getrennt und das Urmodell entformt. Schließlich brachten wir noch Formverschraubungen an zum Zusammenspannen der Form - und fertig war sie. Die selbe Prozedur wiederholten wir bei der Form für das Hydro-Foil.

Jetzt konnte endlich mit dem Laminataufbau für das eigentliche Ruder und die Querflügel begonnen werden. Hierzu hat Stephan wieder diverse Berechnungen hinsichtlich Lastannahmen, Faseranteil etc. angestellt (mal schauen, ob das Foil auch hält...) Anfangs versuchten wir ohne Vakuum zu arbeiten, da wir keine Pumpe zur Verfügung hatten. Jedoch ist es mit Vakuum deutlich besser zu arbeiten. Nach dem Aufbringen der letzten Kohlefaserschicht kommen noch verschiedene Lagen Folien (Abreißgewebe, Lochfolie, Fließ und Vakuumfolie) auf das Laminat, um das Vakuum anlegen zu können und ein optimal gepresstes Laminat mit möglichst hohem Faseranteil zu erreichen.

Nachdem beide Ruderhälften laminiert waren,

musste als nächstes der Kern angepasst und hineingeklebt werden. Als Kern haben wir Balsaholz verwendet, das vom Gewicht und der Drucksteifigkeit vergleichsweise gut ist. Auch ist die Beschaffung relativ einfach und günstig. Hinein geklebt wurde das Balsaholz mit angedicktem Epoxydharz.

Im nächsten Arbeitgang haben wir die beiden Formenhälften plan gefräst, dann das Führungsrohr für die Druckstange eingeklebt und die Stelle für das Hydro-Foil-Lager mit Epoxydharz aufgefüllt, um später nach dem Zusammenkleben der beiden Hälften beim Einsetzen des Lagers das Balsaholz vernünftig gegen Wasser versiegelt zu haben.

Jetzt waren die beiden Ruderhälften fertig zum Zusammenkleben, natürlich auch wieder mit Epoxy. Mit der Formverschraubung und zusätzlichen Schraubzwingen wurden die Hälften zusammengespannt, wobei auf eine optimale Verklebung vor allem im Bereich der vorderen und achterlichen Kante geachtet wurde. Durch den Schraubdruck wurde das überschüssige Epoxy herausgedrückt.

Nach dem Aushärten wurde die Form geöffnet

und das Foil entnommen. Nun mussten die Hydro-Foil-Achse und der Verstellmechanismus eingebaut werden. Anschließend wurde wieder feste gespachtelt und geschliffen, lackiert und geschliffen...

Zu guterletzt haben wir auch noch eine neue Ruderkassette gebaut. Das Pinnenrohr wurde über einen abgebrochenen Surfmast als Form laminiert, wobei sich das Entformen als etwas schwierig dargestellt hat. Letztlich musste die Pinne der Länge nach aufgeschlitzt werden, um sie vom Mast runter zu bekommen, und anschließend wieder überlaminiert werden. Auch hat das Zusammensetzen der Kassette sehr viel Zeit benötigt, da alles genau ausgerichtet werden muss. Insgesamt war es eine lehrreiche Erfahrung für uns, ein T-Foil-Ruder in einer Form selbst zu bauen. Allerdings sollte man über die benötigte Zeit nicht so genau nachdenken, auch wenn die einzelnen Arbeitsschritte nicht so aufwendig waren.

ROBERT SCHMIDT (CREW GER 185)

„You need a very stiff spring!“

Erfahrungen mit dem Hydrofoil-Ruder und Trends 2004

Nachdem Boote mit Hydrofoil-Rudern die Weltmeisterschaften 2000 und 2001 gewonnen hatten, beschäftigten sich in der Saison 2002 immer mehr International 14-Crews mit dieser Technologie. Zu diesem Zeitpunkt gab es im wesentlichen zwei Systeme: das von Bieker/ Turner und das von RMW. Bei beiden Systemen waren die T-Foils horizontal am Ruderblatt befestigt und konnten über eine Drehachse unterschiedlich zur Strömung angestellt werden. Bieker/ Turner setzten auf eine Foilposition ca. 40 cm unterhalb der Wasserlinie und argumentierten, dass so die Heckwelle direkter beeinflusst werden kann. Bei RMW befanden sich die Foils an der Ruderblattspitze, was bei angestelltem Ruderblatt den Druckausgleich zwischen Saug- und Druckseite reduziert und so den induzierten Widerstand des Ruderblattes vermindert. Theoretisch könnte man mit der letztgenannten Konfiguration ein kürzeres Ruderblatt verwenden.

Als dann Ende 2002 die internationalen Klassenregeln zum Thema Hydrofoils konkretisiert wurden, entschlossen Robert und ich uns, für unseren Ovi 3 ein Hydrofoilruder zu bauen. Gründe für den Selbstbau waren die eingeschränkte Verfügbarkeit kommerzieller Produkte zum damaligen Zeitpunkt und die Möglichkeit, die beiden oben genannten Konzepte in einem vernünftigen Kostenrahmen zu testen. Unser heimlicher Wunschkandidat war das Hydrofoil an der Ruder-spitze, da uns damit das Handling an Land und beim Slippen einfacher erschien (das Ruderblatt kann in der Kassette ganz nach oben geschoben werden, so dass der "Tiefgang" an Land gering ist).

Beim Ostertraining 2003 in Campione sahen unsere beiden grob gefinishten Ruderanlagen zum ersten Mal das Wasser. Der vermeintliche Handling-Vorteil der Ruderanlage mit den Hydrofoils an der Ruderspitze relativierte sich schnell. An dem in der

Ruder-kassette an Land hochgeholtten Ruderblatt stand bei gesetztem Großsegel der Großbaum an! Beim Segeln konnten wir bei dem Ruderblatt mit den Foils in der Mitte einen größeren Einfluss auf die Heckwelle beobachten.

Boot zu Boot Vergleiche zeigten dann, wie sich die Foils tatsächlich auf den Bootsspeed auswirken. Es ist ein Irrglaube, dass man mit der Foileinstellung "Heckwelle möglichst flach" die größte Geschwindigkeit erreicht. Da spielen der durch die Foils erzeugte Widerstand und der Längstrimm durch Crew noch eine wesentliche Rolle. Bei den Testfahrten in Campione mit unseren Sparringspartnern Michael Kienzler/ Christian Stock (ebenfalls mit einem Ovi 3, aber ohne T-Foils) hatten wir bei 2 bis 4 Bf. mal Geschwindigkeitsvorteile, mal waren wir langsamer. Insgesamt überzeugte uns bei diesen Testfahrten die Ruderanlage mit den Foils ca. 40 cm unter der Wasserlinie mehr, so dass wir uns entschieden, dieses Konzept weiterzuverfolgen.

Nachdem wir die Ruderanlage mit den Foils in Ruderblattmitte fertiggestellt und das Ruderblatt noch stärker vorbalanciert hatten, um so den zu hohen Rudedruck zu verringern, erfolgte der erste Regatta-einsatz bei Riva-Cup. Auf der Startkreuz zur ersten Wettfahrt sah alles ganz gut aus. Wir konnten mit den Hydrofoil-Engländern gut mithalten. Die Ernüchterung folgte dann postwendend auf dem Spikurs. Die Rückstellkraft unserer Feder war zu schwach, so dass wir mit Amwind-Foilstellung und dadurch mit eingetauchtem Bugspriet durchs Wasser frästen - ständig kurz vor dem Überschlag. Die englische Weisheit "you need a very stiff spring" bewahrheitete sich also.

Nach dieser misslungenen Generalprobe besorgten wir uns eine geeignete Feder und fuhren auf die EM nach Hayling Island in Südengland. Nach einer Trainingseinheit und dem Practice Race mit Hydrofoil-Ruder entschieden wir uns, das Hydrofoil-Ruder bei der EM nicht einzusetzen. Wir hatten das Gefühl, uns beim Segeln zu sehr auf die Hydrofoileinstellung und weniger auf das Regattageschehen zu konzentrieren. Ob diese Entscheidung

richtig oder falsch war, sei dahingestellt. Nachdem einen oder anderen Nose-Dive unter Spi wünschten wir uns jedenfalls die Foils. Insgesamt war unser Speed an der Kreuz im mittleren bis oberen Windstärkenbereich ohne Foils passabel. Lediglich bei Leicht- bis Mittelwind und kurzer Wellen schienen die Boote mit Foils einen Vorteil zu haben. Die überwiegende Zahl der Boote auf der EM war mit Hydrofoils ausgerüstet. Man hatte den Eindruck, dass die Segler ihre Foils immer besser in den Griff bekamen und dass dies die letzte große Regatta war, bei der man ohne halbwegs mithalten konnte.

Aus England zurück, segelten wir nur noch mit Hydrofoil-Ruder. Unser persönlicher Durchbruch kam dann beim Herbstpreis in Brunnen, wo wir gegen einige Engländer und ein nagelneues Bieker 4-Design fünf von sechs Wettfahrten gewinnen konnten.

Doch was sind überhaupt die Vorteile eines T-Foil-Ruders? Die Hydrofoils dämpfen die Längsbewegungen des Bootes deutlich, was sich durch die gleichmäßigeren Strömungsverhältnisse an den Segeln günstig auf die Bootsgeschwindigkeit auswirkt. Auf der anderen Seite reagiert das Boot nicht mehr so agil. Man hat das Gefühl, mit einem längeren Boot zu segeln. Auf der Kreuz ist der Geschwindigkeitsvorteil durch die Hydrofoils nicht so groß, wie oft angenommen; vielleicht ist er bei Welle größer als bei Flachwasser. Der Geschwindigkeitsvorteil muss durch Boot - Boot Vergleiche herausgearbeitet werden. Die Foils auf Auftrieb stellen und die Heckwelle "plattbügeln", macht jedenfalls nicht zwingend schneller. Wie viel Auftrieb man an der Kreuz mit den Foils sinnvoll erzeugt, hängt auch vom Crewgewicht und vom Rumpfdesign ab.

Mit dem befürchteten Mitsteuern der Foils bei Krängung haben wir keine Probleme. Zum einen bemühen wir uns ohnehin, möglichst aufrecht zu segeln, zum anderen sind unsere Foils mit einer Spannweite von ca. 80 cm von Spitze zu Spitze nicht übermäßig lang. Aufpassen muss man auf



der Kreuz hingegen beim Ausweichen hinter das Heck eines passierenden Bootes. Beim Abfallen beschleunigt das Boot und bekommt durch die Foils im Heckbereich schnell so viel Auftrieb, dass man leicht über den Bug stolpert. Da hilft nur schnelle Gewichtsverlagerung nach hinten oder - noch besser - vorausschauendes Segeln. Auf raumen Kursen hingegen sinkt mit und ohne Spi die Gefahr des Unterschneidens erheblich, sofern die Foils richtig eingestellt sind.

Wie entwickelt sich die Sache weiter? RMW setzt nun auch erfolgreich auf die Foils in der Ruderblattmitte. Im Vergleich zum Bieker/ Turner-System sind die RMW-Foils länger, schmaler und dünner. Die Spannweite von Spitze zu Spitze schätze ich auf ca. 1,1 m und die Tiefe am Ruder auf kleiner als 10 cm. Die Foils sind im Bereich der Ruderblattachterkante fest anlaminiert. Die Anstellung erfolgt über das Verkippen des Ruderblattes nach vorne und hinten. Durch das Verkippen des Ruderblattes bzw. bei RMW sogar der gesamten Ruderkassette verändert sich aber auch die Vorbalancierung des Ruders. Leider nicht so, wie man es möchte: Auf der Kreuz wird das Ruderblatt nach vorne gekippt und der Ruderdruck gerade

da ver-ringert, wo man ihn gebrauchen könnte. Auf dem Spikurs, auf dem man in der Regel eher zuviel (Lee-)Ruderdruck hat, kippt man das Ruder nach hinten und erhöht den Druck. Deshalb benötigt man für dieses System ein Bootsdesign mit ge-ringer Leegierigkeit auf dem Spikurs.

Welche Auswirkungen haben die Foils auf die Linien des International 14? Die auf Hydrofoil-Ruder zugeschnitten Rumpfdesigns, wie Bieker 4 und Morrison 12, haben gegenüber den Vorgängermodellen weniger Auftrieb im Bugbereich und einen geringeren Kielsprung. Der Bieker 4 ist seit Anfang 2003 auf dem Markt. Einen deutlichen Vorteil gegen-über den mit T-Foils ausgestatteten Bieker 2 und 3 oder den Morrison 10 und 11 konnte man bisher noch nicht erkennen. Auf die ersten Auftritte des Morrison 12 müssen wir noch etwas warten.

Inter-essanter ist daher momentan die Entwicklung bei den Segeln. Dort kann man die Auferstehung der Big-Head-Großsegel beobachten, wie wir sie vor 1996 bereits an unseren kurzen Masten hatten. Bereits an den kleinen Riggs brachte die extra Segelfläche im Masttopp beim Abfallen sowie auf Halbwindkursen ohne Spi mächtig Druck auf den

Bug. Im Zusammenhang mit den höheren Masten und dem noch längeren Hebelarm verschwanden dann im Jahre 1996 die am Masttopp im Achterliek extrem ausgestellten Großsegel wieder. Mit den Foils am Ruder ist man nun in der Lage, den Bug so über Wasser halten, dass die Big-Head-Großsegel beim Abfallen und auf raumen Kursen wieder beherrschbar sind. Die sich daraus ergebenden Aus-wirkungen auf das Rigg sind mir noch nicht ganz klar. Es könnte sein, dass man, um den Masttopp bei diesen Großsegeln seitlich besser halten zu können, längere obere Salinge benötigt und die Oberwanten nach außen auf die Hauptwant-püttings führen muss.

So oder so: Die T-Foils sind aus der Klasse nicht mehr wegzudenken. Bei der German Open 2003 benutzten fünf von 28 Booten Hydrofoil-Ruder, darunter die ersten drei. 2004 werden es in Deutschland sicher mehr werden.

STEPHAN HEIM (STEUERMANN GER 185)



*Row, row, row the boat
Gently down the stream.
Merrily, merrily, merrily
Life is but a dream.*

„WOW, look, an aluminium mast!“⁶⁶

Als Einsteiger zur EM 2003 in Hayling Island (UK)

Normalerweise messen sich auf Europameisterschaften nur die besten Teams. Nicht selten ist sogar eine Qualifikation nötig. Anders bei den International 14: Hier können auch Anfänger und Einsteiger mitfahren, ohne schief angesehen zu werden. Das bringt eine ganze Menge Erfahrung, wie Carolin und Sebastian aus England berichten.

Nachdem wir mit unserem schon etwas betagten Penultimate Int 14 endlich ein eigenes Boot hatten, kam die Frage auf, wo wir unseren Sommerurlaub verbringen. Der Limfjord in Dänemark wäre eine Möglichkeit gewesen. Doch dann begannen die anderen Mitglieder der Flotte West von der Europameisterschaft auf Hayling Island zu schwärmen: "Clubhaus mit Fußbodenheizung in der Dusche", "Da werden noch viele andere Penultimates sein"... Wer unser Revier (Roermond) kennt, wird verstehen, dass wir uns solchen Argumenten nicht widersetzen konnten. Es hätte aber nicht geschadet, vorher mal eine größere Regatta zu besuchen oder auf offenem Wasser zu segeln. So kam, was kommen musste.

DIE ERSTE WOCHE

Das neue Clubhaus des Hayling Island Sailing Club verschlägt einem wirklich den Atem: Alles ist auf Segler von Jollen und kleinen Kielbooten ausgerichtet. Es gibt zum Beispiel zusätzlich zum noblen Restaurant eine Snackbar, in die man sich auch mit nassen Segelklamotten setzen darf, und die Duschen sind wirklich super... Das beeindruckende Aufgebot der Clubmitglieder an Int 14 und der kompletten RS-Palette wurde am ersten Wochenende noch durch ein Open Meeting der B14's verstärkt.

Im Gegensatz zu unserem Baggersee, an dem 14's für die meisten anderen Segler so etwas ähnliches wie ein UFO darstellen, war unser Penultimate nun eher ein Museumsstück: "Wow, look, an aluminium mast!" Besonders toll war die Aufnahme durch die Clubmitglieder, egal wieviel besser sie selbst

segeln, oder wieviel neuer ihr Boot ist. Die diesjährige Ovington Bieker 4-Produktion wurde scheinbar komplett von ihnen aufgekauft. Ein Int 14 ist in England auch ein Statussymbol, das teilweise überhaupt nicht von den Eignern selbst gesegelt wird.

Mit Sightseeing, Tide- und Wellentraining, Kenterleinennachrüstung und Umbau unseres Bootes auf ein "Ein-Leinen-System" für den Spi (geht doch!) war die erste Woche schnell vorbei. Zum Auftakt der EM wurde uns dann am Freitag erklärt, dass Penultimates nicht gewogen werden. Der Vermesser hatte Angst um seine Waage! Wir durften aber trotzdem (100 kg). Der Vermesser stellte mit leuchtenden Augen fest, das er seinerzeit höchstselbst die Holz-Foils geschnitzt hatte.

DIE ZWEITE WOCHE

Samstags tauchte dann neben einigen altehrwürdigen Classics (Holzrumpf mit umlaufender Sitzbank, aber Großbaum, Ruderkassette etc. teilweise aus Kohlfaser!) ein weiterer Penultimate auf. Damit war die Extra-Wertung gerettet. Hinaus ging's auf's offene Wasser zum Practice Race. Wir waren leider zu spät zum Start, da die auflaufende Flut auf dem langen Weg zur Bahn deutlich gegen uns war. Wir haben uns dann aber den anderen bei der x-ten Runde angeschlossen. Guter Wind und der berühmt-berüchtigte "Solent-Chop" haben uns Baggersee-Helden aber schnell unsere Grenzen gezeigt. Nach einigen Kenterungen war der Rest des Feldes schon mehr oder weniger auf dem Heimweg, als wir schlagartig mit einem Schlauchboot, das hinter uns die Raumtonne aufsammlerte, von extrem dichten Seenebel eingeschlossen wurden. Während wir uns zurück zum Club tasteten, reifte die Einsicht, dass wir dringend einen Kompass kaufen sollten.

Sonntag hielt der Race Officer die Flotte an Land. Bei 40 kn Wind wären wohl auch die härtesten Engländer nicht mehr klar gekommen. Montag fand dann das erste Rennen statt. Wir gingen als einziger Penultimate raus, da die andere Crew aus beruflichen Gründen abreisen musste. Diesmal

pünktlich am Start und in Ruhe aus der zweiten Reihe gestartet, hatten wir also schon halb gewonnen. Da wir bei 5 Windstärken und hackiger Welle jede Spihalse durch "Kentern + Spibergeren + Aufrichten + ohne Spi zur Leetonne segeln" ersetzen, waren unsere Kräfte bald erschöpft. Irgendwie hat uns die Regattaleitung aber auf dem Heimweg unbemerkt gefinished, so dass wir auf der gemeinsamen Ergebnisliste des Tages nicht die letzten waren. Das konnten wir dann beim allabendlichen Freibier, das an diesem Tag in ein Barbecue mit anschließender Disco übergang, genießen.

Am Dienstag wurde der Prince-of-Wales-Cup (POW) ausgetragen. Für einen echten 14-Segler ist es Ehrensache, dort mitzusegeln. Einige reisten extra zu diesem Event an, um einen Platz auf dem Pokal neben Uffa Fox und anderen Legenden zu ergattern. Leider war mein Rücken vom Montag nicht so begeistert, und ich bin trotz guter Ratschläge einer Physiotherapeutin während der nächsten drei Tage mit Windstärke 5 an Land geblieben. Da 14-Segler gegenüber Einsteigern wirklich offen sind, bekam die beste Steuerfrau von allen am Mittwoch Gelegenheit, auf einem englischen Boot den ebenfalls ausgefallenen Vorschoter zu ersetzen. Wie die Verständigung an Bord lief und was sonst noch geschah, wurde dann nach einem Barbecue beim Itchenor Sailing Club (ebenfalls im Chichester Harbour) in dessen altem Clubhaus am prasselnden Kaminfeuer mit reichlich Bier begossen. Auch für hartgesottene Engländer waren diese vier Tage ein Kraftakt. Gerüchteweise wurde sogar zugunsten von Tee auf das ein oder andere Glas Bier verzichtet.

Freitag war dann bei 2-3 Windstärken und Sonnenschein das letzte Race. Nach einem Aufgabentausch an Bord waren auch wir wieder dabei. Kurz vor der Luvtonne lagen wir noch vor einigen Big Rigs, aber irgendwie waren wir wegen grottenschlechter Taktik immer zur falschen Zeit am falschen Ort und haben bei dem Versuch, die anderen wenigstens nicht zu behindern, viel Zeit verloren. Irgendwann kam dann ein Schlauchboot mit der



© Renee Speak

Frage auf uns zu, ob wir nicht lieber gleich gefinished werden möchten, oder ob wir WIRKLICH noch den Kurs zu Ende segeln wollen. Unsere Kurse waren zwar immer kürzer als die der neuen Boote (gleiche Tonnen, weniger Runden), aber wir waren trotzdem die einzigen, die noch nicht auf dem Heimweg waren. Da wir wenigstens ein Rennen zu Ende fahren wollten, haben wir dann der Wettfahrtleitung zugemutet, unseretwegen noch etwas länger draußen zu bleiben. Als dann endlich "unser" Schuss fiel, stieg die Stimmung an Bord ins Unermessliche...

Nach hastigem Abbauen des Bootes stand dann Umkleiden für das Championship Dinner an. Da nicht alle über das passende Clubjacket (kein Scherz) verfügten, war die Garderobe an diesem Abend sehr gemischt. Das Essen war hervorragend, obwohl wir in ENGLAND waren! Bei der anschließenden Preisverleihung mit zig Preisen für den POW und die Europameisterschaft (das Boot mit den wenigsten Punkten, die beste

Steuerfrau, das Boot, bei dem Ergebnis minus Alter der Besatzung den kleinsten Wert ergibt, etc.) haben wir leider nicht alle Scherze und Kommentare mitbekommen. Der Preis für die weiteste Anreise ging nach Kanada, besonders hervorgehoben wurde aber ein Franzose, der sich auf den "typisch englischen" Int 14 gewagt hatte. Nur der "Old Boat Price" für die Penultimates, den wir als einziges übriggebliebenes Boot dieser Gruppe schon sicher glaubten, wurde dieses Jahr nicht verliehen.

Den Abschluss der Preisverleihung bildete die Bestrafung (ein Bier auf ex) aller Steuerleute, die nach dem Segeln nicht die Neos aufgehängt hatten oder nicht nett zu ihren Vorschotern waren, durch die "Crews Union". Also aufgepasst, ihr Steuerleute! A propos Steuerleute: neben einem etwas gekürztem Schwert war auch ein Totalschaden zu beklagen. Ein Gennakerbaum durchschlägt offensichtlich mühelos einen anderen Rumpf...

WAS BLEIBT?

Nach unserer Rückkehr haben wir das Boot sofort wieder aufgeriggt und sind noch ein bisschen auf unserem Heimatrevier geschippert. Kein Wind, keine Welle, kein Salzwasser, kein Kampf mit dem Festruder und unserem Riesenschwert am Strand... fast schon langweilig.

Bei der Einladung zum POW 2004 in Fowey kam die Frage auf, wie es mit den Classics und den Penultimates in England, aber auch in Deutschland weiter geht. Wir waren jetzt der einzige Penultimate, der die ganze Woche da war. Die Classics hatten 2002 auch nur ein Boot und deswegen ihre EM auf das erste Wochenende verkürzt. Von einem Classic-Segler kam der Vorschlag, in Zukunft auf Grundlage einer Yardstick-Verrechnung die "nicht aktuellen" Boote zusammen segeln zu lassen.

England ist eine Reise wert – auch für Einsteiger!

CAROLIN JÄGER & SEBASTIAN LIENKAMP (GER 95)



ergebnisse *who's who...* 2003

em HAYLING ISLAND (UK)

Sail No	Helm	Crew	Club	Pts	Pos	Race 2	Race 3	Race 4	Race 5	Race 1	Race 6	Race 7
1484	James Fawcett	Bruce Grant	HISC	21	1	1	7	3	2	3	7	5
1455	Mark Upton-Brown	Ian Mitchell	HISC	26	2	9	1	4	4	1	13	7
1492	Geoff Carveth	Adrian Murphy	HISC	27	3	4	2	15	9	2	1	9
1461	Ian Pinnell	Sam Gardiner	HISC	31	4	62	4	1	3	7	8	8
1487	Ian Teasdale	Mat Chapman	Beer	37	5	7	6	6	6	6	6	62
1490	Richard Lovering	Richard Kent	HISC	46	6	3	62	12	13	10	2	6
1495	Chris Turner	Peter Bagwell	Lyme Regis	50	7	18	62	8	1	4	15	4
1488	Andy Fitzgerald	Al Clarke	Itchenor	57	8	2	9	14	11	9	12	15
1465	Jonathon Pudney	John McKenna	Itchenor	60	9	24	8	7	10	5	10	20
1426	Roderick Bridge	Douglas Pattison	Itchenor	65	10	17	12	10	8	14	4	32
1483	Victor Brellisford	Damian Ash	HISC	69	11	11	10	9	62	8	17	14
1479	Andrew Penman	Tim Bastow	Itchenor	77	12	5	62	24	15	25	5	3
1476	Archie Massey	George Nurton	Itchenor	79	13	15	62	17	14	12	11	10
SUI 27	Andres Gasser	Phillipp Kaenzig	ZYC	90	14	12	11	22	19	62	14	12
1442	Charles Duchensne	Simon Marks	Itchenor	98	15	20	14	11	12	23	22	19
1493	Richard Parker	J.Grant/R.Kenyon	HISC	99	16	8	5	26	20	62	19	21
1444	Paul Vine	Dave Dobrejivc	Beer	104	17	6	62	5	7	13	62	11
1456	Robin Pascal	Martin Pascal	Itchenor	104	18	13	17	30	18	21	18	17
1481	Andy Partington	Ben Vernieres	HISC	110	19	16	62	2	5	62	9	16
1431	Colin Smith	Peter Helm	Itchenor	112	20	19	18	19	21	22	23	13
GER 185	Stephan Heim	Robert Schmidt	SGU	119	21	23	19	18	17	16	62	26
CAN 585	Kris Bundy	John Vincze	Royal Canadian	126	22	10	62	23	34	15	26	18
1422	Anthony Dencher	A.Hetherington	Netley	129	23	30	62	13	26	11	25	24
1462	Kimball Morrison	Chris Knights	Deben	142	24	27	21	21	30	24	24	25
1430	Matt Larkin	Geoff Larkin	Weir Wood	146	25	25	15	16	27	32	62	31
1463	Julian Pearson	Louise Hickey	Hamble River	153	26	26	27	25	25	17	33	33
1428	Andy Bunyan	Alex Spencer	Largs	170	27	29	22	32	23	62	27	37
1474	Philip McDanell	Caroline Gosford	Itchenor	172	28	32	25	34	28	30	30	27
1473	Mark Nicholson	Mike Pennock	HISC	179	29	28	24	20	16	62	29	62
1436	Howard Steavenson	James Shaw	Tynemouth	179	30	36	28	27	36	18	34	41
GER 88	Peter Rooks	Oliver Marquardt	SVW Lübeck	186	31	35	20	62	62	20	20	29
1489	Jarrod Simpson	Harvey Hillary	RYA	193	32	62	3	62	62	62	3	1
SUI 19	Caroline Billing	Bobbi Schiess	SCC	194	33	37	34	35	33	19	36	39
1480	Rob Sutherland	Nick Martin	Itchenor	198	34	33	13	62	29	33	62	28
1437	Tim Oldham	James Sturey	Itchenor	198	35	22	23	29	62	26	62	36
GER 20	Michael Kienzler	Christian Stock	SKF	201	36	31	30	36	32	62	32	40
GER 3	Ralf Meier	Jan Christian	SSC	209	37	34	29	33	31	62	39	43
1386	Martin Dixon	Leigh Albreicht	London Corinthian	215	38	39	32	37	37	28	62	42
1447	Roger Ewart Smith	Mike Buchanan	Itchenor	217	39	62	62	31	24	62	16	22
1472	Rollo Pyper	Anthony Haines	Itchenor	225	40	62	62	28	22	62	28	23
1443	Peter Conway	Virgina Harvey	Lymington Town	226	41	42	36	38	39	31	40	62
1470	Robin Nott	Nat Holloway	DTPYC	234.5	42	41	35	62	38	34	42	44.5
1458	Paul Lovesy	Andy Williams	HISC	241	43	38	31	62	62	29	35	46
1464	Doug Walker	Jenny Marks	ISC	254	44	62	26	62	35	62	31	38
1491	Ben Dunton	Alex Southon	HISC	258	45	21	62	62	62	62	21	30
GER 100	Sina Wolf	Dominik Entzminger	BSVR	271	46	44	62	39	62	36	43	47
1467	Peter Dann	Dominic Stanislaus	Medway	278	47	14	16	62	62	62	62	62
1406	J.Middleton-Stewart	Alan Beeton	Weymouth	283.5	48	43	62	62	62	35	37	44.5
1413	Jonathan Dearden	Peter Shannon	Dalgety Bay	287	49	62	37	62	62	37	41	48
1415	Katie Nurton	John Dearden	Lymington Town	299	50	40	62	62	62	62	38	35
1478	Zeb Elliot	Tim Hancock	HISC	312	51	62	62	62	62	62	62	2
GER 41	Konstantijn Van Empel	Oliver Franke	RKCW	314	52	46	33	62	62	62	62	49
1440	Charles Barber	Dave Pilkington	Lyme Regis	324	53	62	38	62	62	38	62	62
1446	Peter Dann	Dominic Stanislaus		337	54	62	62	62	62	27	62	62
GER 98	Carolin Jager	Sebastian Lienkamp	Maasen Roer	343	55	45	62	62	62	62	62	50
1477	Paul Ravenhill	Neil Trickett	Oxford	344	56	62	62	62	62	62	62	62
1445	Dave Spragg	Oliver Vidal	Queen Mary	372	57	62	62	62	62	62	62	62
1448	Roger Douglas	Jeremy Reed	OCSS	372	57	62	62	62	62	62	62	62
1449	Jeremy Sibthorp	Jason Merron	Itchenor	372	57	62	62	62	62	62	62	62
1482	Rob Greenhalgh	Dan Johnson	Hamble River	372	57	62	62	62	62	62	62	62
1485	Max Reid	Andrew Reid	Oxford	372	57	62	62	62	62	62	62	62

Auf hohem Niveau

Riva Cup 2003

Für alle Int 14-Segler, die das Regattasegeln ernsthaft betreiben wollen, ist der Riva Cup eine absolute Pflichtveranstaltung. Hier sind nicht nur anspruchsvolle Wind- und Wellenverhältnisse geboten, sondern auch ein hochrangiges Feld. So auch im Jahr 2003.

Ende Mai fanden sich 33 Int 14-Skiffs in Riva am Nordufer des Gardasees ein, um spannende Rennen zu fahren. Die meisten von ihnen kamen aus England, während die deutsche Beteiligung mit gerade mal fünf Booten recht schwach war. Die Briten nutzten den Riva Cup zur Vorbereitung auf die nur wenige Tage später in Hayling Island (Südengland) stattfindende Europameisterschaft.

Dementsprechend hoch war das seglerische und technische Niveau. Die zahlreich vorhandenen werftneuen Boote zeigten schon auf den ersten Blick, dass hier mit durchschnittlichem Material nichts zu holen war. Boote mit Racks sind absoluter Mindeststandard, wobei selbst Bieker 2/ 3 oder Ovi 3 speedmäßig schon nicht mehr ganz vorn

mithalten können. Was die Gegner der im letzten Jahr massenhaft eingeführten T-Foils (Querflügel am Ruder) befürchtet haben, ist prompt eingetreten: Die neuen Bieker 4 und Morrison 11 sind vom Rumpfdesign her auf die T-Foils optimiert. Wieviel Vorteil das bringt, ist derzeit noch schwer abzuschätzen. Tatsache ist aber, dass acht der zehn ersten Boote neue Designs waren.

Natürlich sind die englischen Top-Teams wie immer auch hervorragend gesegelt, und mit den bemerkenswerten Ausnahmen von Gässer/ Känzig (SUI 27) und Heim/ Schmidt (GER 185) hatten Teilnehmer aus anderen Ländern unter den ersten zehn Mannschaften nichts zu melden. Gewonnen haben die Favoriten Zeb Elliott/ Tim Hancock. Dabei herrschte nicht einmal Starkwind, bei dem die Engländer ohnehin dominieren, sondern eine moderate Brise von 2 bis 4 Windstärken.

Wäre nicht die Warterei auf den Zieleinlauf der anderen teilnehmenden Klassen (Korsar, Dyas und 505) gewesen, hätte der Riva Cup ein uneingeschränkter Spaß sein können. So aber mussten

die Int 14 teilweise anderthalb Stunden lang warten, bis der nächste Lauf angeschossen wurde. Das war angesichts idealer Bedingungen ganz schön schmerzhaft. Wer bringt es der ansonsten gut arbeitenden Wettfahrtleitung bei, dass sich hier im Interesse aller teilnehmenden Klassen was ändern sollte? Eigentlich müssten ja nur Start- und Zielgebiet räumlich voneinander getrennt werden, denn auf dem restlichen Parcours gab es auch so schon mehr als genug haarige Begegnungen mit den anderen Klassen.

Es ist übrigens ein ganz besonderes Vergnügen, mit einem 14-Footer an einer fast doppelt so großen Dyas mit weit mehr als doppelter Geschwindigkeit vorbeizufiegen. Das entschädigt für so manches.

CHRISTIAN STOCK (CREW GER 20)

PS: Ergebnisse unter:

www.fragliavelariva.com/clientfiles/classifica/INT14.HTM



© Renee Speak

German Open am Ammersee 2003

Die alljährlich ausgetragenen German Open sind so etwas wie die Deutsche Meisterschaft der Int 14. Im vergangenen Jahr nahmen daran so viele Boote teil wie noch nie. Nicht nur deswegen waren die GO in Utting eine rundum gelungene Veranstaltung.

Das erste Problem vor dem Angriff auf die Bayern war ein fehlendes Autoradio. Der Einbau war kurz hinter den Elbbrücken, Mittwochnacht um halb eins, erledigt. Bis zur letzten Autobahnabfahrt waren wir 14-like schnell unterwegs. Plötzlich stückerte der Passat-Motor und wir blieben mangels "Kerosin" auf der Ausfahrt liegen. Olli Voß (schon drei Stunden vor uns angekommen) rettete uns morgens um acht und brachte Peter zur nächsten Tanke.

Halb verschlafen verbrachten wir den Mittwoch mit dem Vermessen der Boote. Unser frischgebackener Vermesser Dominik Entzminger war mit der elektronischen Sahnwaage ganz weit vorne. Abends wurden wir von der Seglergemeinschaft Utting (SGU) mit Freibier, das bis zum Ende der Veranstaltung nicht versiegt, herzlich begrüßt. Nun zur Preisverteilung... ach, da sind wir ja noch gar nicht... Nach einem zünftigen Weißwurst-Frühstück am Donnerstag entpuppte sich das Bayernland mit einer frischen Brise von 3 bis 4 Bft. aus SW als recht kühl, so dass mittags rechtzeitig die 27 "Duschwannen" an den Start gehen konnten. In den ersten Wettfahrten setzen sich Olli Voß/ Jens "Porno" Holscher vor Stefan Heim/ Robert Schmidt und unsereins an die Spitze des bisher größten German-Open-Feldes. Nebenbei sei an dieser Stelle noch erwähnt, dass Vorschoter Ole mit viel Müh und Not den Steuermann Peter davon abbringen konnte, dem "Berichteschreiber-Platz" (Platz 3 im ersten Lauf) durch ein getarntes Bad zu entrinnen.

An Land angekommen, wurden alle Teilnehmer mit Edelstoff-Freibier und Hors d'Oeuvres versorgt. Nach dem "Trockenlegen" und Optimierungsmaß-

nahmen an den Booten gab es Abendessen: Fisch mit Kartoffelsalat. Richtiges WM-Feeling! Im Anschluss wurde zur Versammlung der Klassenvereinigung oben im Glashaus der SGU geladen.

Der nächste Tag setzte sich mit Schauern und wenigen sonnigen Abschnitten fort, Hauptsache, die Blätter an den Bäumen bewegen sich noch. Das Frühstücksbuffet der SGU-Mütter war einfach der Hammer: reichlich und lecker. Danach "oah Weißbier, da wern ma lokkar". Weg vom Kelch, rauf auf die Bahn! Bei anfangs 3 Windstärken, in Schauerböen 4 - 5, wiederholten alle im Großen und Ganzen die Resultate des vorangegangenen Tages, wobei in der letzten Wettfahrt aufgrund drehender und abflauernder Winde nicht unerheblich gewürfelt wurde.

Für den Abend hatte sich die SGU ein besonderes Highlight ausgedacht. Eine halbstündige Busfahrt brachte uns nach München-Downtown. In einzelnen Rudeln schlossen sich die 14's den Eingeborenen an. Unsere Gruppe kehrte beispielsweise im "Augustiner" ein - einer altehrwürdigen, kleinen, gemütlichen Gaststätte. Bei zerrissenen Knödeln, Maß und Hax'n herrschte eine ausgelassene Stimmung. Der Absacker wurde in einer per Fahrstuhl zu erreichenden Cocktailbar eingenommen. Dann wartete auch schon der Bus, der uns leicht beschwingt nach Hause kutscherte.

Am Samstag konnte, wer wollte, den ganzen Tag ausschlafen, denn bei Flaute kann man nun mal nicht segeln. Tagsüber zogen zwei Gewitterfronten über den See, doch der Schneider Horst (unser Wettfahrtsleiter) und sein Gefolge blieben cool - und wir an Land. Nur unser Schweizer Freund Böbbi Schieß mit seiner schönen alten Gaffel-H-Jolle konnte es nicht lassen. Im zweiten Gewitter segelte er sich in einer Bö den Mast ab. Als klar wurde, dass kein Start mehr drohte, durften wir wieder essen und trinken. Gen Abend wurde das Käppi zurechtgerückt und zusammen mit den Einheimischen im SGU-Clubhaus eine zünftige Party gefeiert. Bei guter Musik wurde bis in die Puppen getanzt! Wie an jedem Abend musste Peter

den Countdown einstellen, denn er verpflichtete sich, spätestens eine Stunde nach Ole zu ihm in den Passat zu kriechen.

Am letzten Tag erwartete uns eine auffrischende Brise von 4 - 5, in Böen bis zu 6 Windstärken. Aufgrund der langen Feier am Vorabend segelte jeder mit dem gleichen Handicap. Olli Voß und Jens Holscher, die während der letzten Wettfahrt an Land bleiben konnten, weil sie punktemäßig uneinholbar waren, verpassten den Höhepunkt der Ammersee-Winde. In den kräftigen Böen schossen wir genüsslich wie auf Schienen am Raddampfer vorbei und auf die Leetonne zu. Trotz Spaß war allgemeines Kentern nicht ausgeschlossen. Uns erwischte es auf den letzten 70 Metern vorm Ziel.

Für den souverän gewonnenen 14-Bug gratulieren wir Olli Voß (Kiel) und Jens Holscher (Hamburg), den "Gärtnern" (Michael Kienzler und Christian Stock) zu einem neuen Paar Neoschuhen und unseren Newcomern Kati und Julian Röhring aus Lübeck zu ihrem Sonderpreis: sie hatten alle Wettfahrten im Shorty gesegelt! Außerdem bekam jeder Teilnehmer Erinnerungs- und Sachpreise zur praktischen Verwendung.

Beim Zusammenpacken der Boote resümierten wir: Die SGU war über das verlängerte Wochenende ein hervorragender Gastgeber und professioneller Ausrichter dieser tollen Veranstaltung. Besonders hervorheben möchten wir das Team fürs Kulinarische, den Wettfahrtsleiter und die vielen fleißigen Helfer und -innen, die eine German Open auf die Beine gestellt haben, die erst einmal getoppt werden will.

PETER ROCKS UND OLE KLINGNER (GER 88)

german open 2004 *to win or to loose*

Platz	Segelnr	Steuermann	Club	Vorschoter	Club	Punkte	Race 1	Race 2	Race 3	Race 4
1	GER 91	Voss, Oliver	TSVS	Holscher, Jens	KYC	9,0	1	1	3	1
2	GER 185	Heim, Stephan	SGU	Schmidt, Robert	SCAW	14,0	2	2	1	3
3	GER 88	Rocks, Peter	SVW	Klinger, Ole		22,0	3	3	2	[8]
4	GER 32	Jahn, Bernd	SGU	Braun, Ludwig	SGU	28,0	[13]	5	7	2
5	GER 180	Reinsch, Axel	SVS	Schulze, Jörn	NRV	31,0	5	4	4	4
6	GER 20	Kienzler, Michael	SKF	Stock, Christian	SKF	35,0	4	6	5	5
7	GER 44	Fackelmann, Claudio	Wind Club	Rübel, Frank	Wind C	55,0	6	8	[17]	6
8	SUI 20	Billing, Caroline	SCC	Fischer, Claude	SCC	70,0	11	7	6	9
9	GER 81	Holste, Olli	WSCW	Teichmann, Thilo	WSCW	72,0	7	9	11	11
10	AUS 365	Schenk, Dominik	SVM	Schenk, Lukas	SVM	76,0	16	12	10	[dns]
11	GER 9	Böhme, Tobias	WCL01	Hövel, Stefan	WCL01	80,0	9	13	14	17
12	GER 96	Kulenkampff, Jens	RR&ZV	Kamke, Stefanie	RR&ZV	83,0	12	10	13	[dnc]
13	GER 154	Hölter, Sönke		Gräpel, Sven	SVSt	85,0	10	[17]	9	7
14	GER 100	Wolf, Sina	BSVR	Entzinger, Dominik	BSVR	85,0	[19]	11	8	12
15	GER 69	Weininger, Johannes	WCO1	Sitton, Felix	WCO1	98,0	[18]	14	18	14
16	GER 86	Frick, Kai	ESC	Kopp, Tilmann	ESC	99,0	20	16	15	15
17	GER 41	van Empel, Konstantijn	RKCW	Kleinevoss, Steffen	PSVK	106,0	15	[20]	19	13
18	GER 97	Scheulen, Lutz	RR&ZV	Koch, Stephan	RR&ZV	107,0	14	15	[dnf]	18
19	GER 21	Heilmann, Andreas	STSG	Claudius, Tobias		109,0	8	[dnf]	dnf	10
20	DEN 21	Humpel, Peter	TTYC	Wilfert, Klaus	TTYC	117,0	[21]	18	16	20
21	GER 66	Wieland, Marcus	WVF	Dalgarno, Craig	MRSV	122,0	17	19	12	16
22	GER 163	Henßen, Gerd	ASV Aachen	Braunschmidt, Inken	ASV Ki	166,0	24	21	[dnf]	22
23	GER 31	Wolff, Thomas	SUCÜ	Liekmeier, Laura	SGÜ	169,0	26	[dns]	dnc	19
24	GER 192	Jordan, Helmut	YSCC	Jordan, Fiona	YCSS	175,0	22	[dnf]	dnc	21
25	DEN 20	Roering, Julian	SVW	Roering, Jana	SVW	190,0	25	[dnc]	dnc	24
26	AUT 2099	Müller, Alexander	YCRHd	Heim, Thomas	YCRHd	191,0	23	[dnf]	dnc	23
27	GER 80	Mutz, Jan		Renz, Heike		203,0	[dnf]	dnc	dnc	dnc
	GER 89	Hauck, Caroline	WCL01	Linke, Riko	WCL01		[dns]	dnc	dnc	dnc



Race 5	Race 6	Race 7	Race 8	Hull	Mast	Main	Jib	Gennaker	T-Foil
1	1	1	[dnc]	Bieker3	CST11	Alexander	Alexander	Moritz Delta	Jason King
2	[5]	3	1	Ovington3	Bieker	North	North	North	Heim
4	3	5	2	Bieker3	CST	Moritz Delta	Moritz Delta	Moritz Delta	Heim
3	2	6	3	Ovington3	CST	Alexander	Hyde	Alexander	
8	[14]	2	4	Bieker3	CST3	Alexander	Irwin	Irwin	
5	6	4	[dnf]	Ovington3	CST	North	Hyde	North	
6	8	8	13	Bieker3	CST	Alexander	Alexander	Alexander	Chris Turner
9	15	13	[dnf]	Bieker3	CST	Irwin	Irwin	Irwin	
7	[16]	11	16	ICE		Pinell	Pinell	Pinell	
13	13	7	5	Jason King	CST	Irwin	Irwin	Irwin	
[19]	11	10	6	Ovington 1	CST	North	Hammerlindl	North	
11	12	17	8	ICE	CST	Irwin	Hyde	Alexander	
14	17	16	12	ICE	Willets	Moritz Delta	Irwin	Irwin	
17	18	9	10	Ovington 1	Willets	Batt	Batt	North	
16	7	15	14	Ovington 1	Willets	Batt	Hyde	Batt	
12	[21]	14	7	Börresen	Super Spars	HR	Hammerlindl	Batt	
15	9	20	15	Bieker 2	CST	Hyde	Hyde	Hyde	
20	19	12	9	Morrison 8	CST	Batt	Batt	Moritz Delta	
10	4	19	dnf	Morrison 8	Willets	Batt	Batt	Batt	
21	10	21	11	Ovington 2	Angel	Hyde	Hyde	North	
18	22	18	[dnf]	ICE	Willets	Moritz Delta	Moritz Delta	Moritz Delta	
24	24	22	dnf	Howlett1b mod.	CST	Batt	Batt	Batt	
23	20	23	dnf	Ovington 1	Willets	Hyde	Hammerlindl	Hyde	
22	23	dnc	dnc	Ovington 3	CST	Hyde	Hyde	Hyde	
25	dnc	dnf	dnc	Ovington 1	?	North	North	North	
dnf	dnc	dnf	dnf	Howlett1b	Proctor	Hyde	Hyde	Hyde	
dnc	dnc	dnf	dnf	Howlett1b	?	Hyde	Hyde	Hyde	
dnc	dnc	dnc	dnc	Hammer	Proctor	Hyde	Hyde	Irwin	



Nordic Trophy *Endergebnis*

Nordic Trophy 2003

Mit deutlichem Punktabstand konnten Axel Reinsch und Jörn Schulze die Nordic Trophy 2003 für sich gewinnen. Bei insgesamt fünf Regatten inklusive der Travemünder Woche hielten sie mit ihrem australischen Bieker 3 die stärksten Konkurrenten Peter Rooks und Ole Klingner (ebenfalls mit einem australischen Bieker) auf Distanz. Mit insgesamt 24 gewerteten Booten ist die Nordic Trophy inzwischen weitaus mehr als nur eine Regattaserie für die norddeutschen 14-Segler.

Platz	Steuermann	Vorschoter	Segelnr	Ratzburg Frühj	Wittensee Frühj.	TW	Ratzb. Herbst	Wittensee Finale 2	Gesamte Punkte
1	Reinsch	Schulze	GER 180	27	18	165	27	24	261
2	Rooks	Klingner	GER 88	33	20	154	24	4	235
3	Meier	Witte	GER 3	30	16	143	21		210
4	Hölter	Wigger/Gräpel	GER 154	21	12	110	15		158
5	Kuhlenkampf	Kamke	GER 96	3	0	132	0	12	147
6	Wolf	Entzminger	GER 100	0	0	121	0		121
7	Scheulen	Koch	GER 97	15	0	88	0		103
8	Fackelmann		GER 44	0	0	99	0		99
9	Frasch	Peter	GER 172	0	6	44	12	16	78
10	Böhme		GER 9	0	0	77	0		77
11	Holste	Wagner	GER 81	24	14	0	18	20	76
12	Weininger		GER 69	0	0	66	0		66
13	Sommer		GER 191	0	0	55	0		55
14	Ostermaier		GER 25	0	0	33	0		33
15	Von Hacht	von Hacht	AUS 356	18	10	0	0		28
16	Duken		GER 121	0	0	22	0		22
17	Lahmer	Lau	GER 5	0	8	11	0		19
18	Spitzmann		GER 24	12	2	0	0		14
19	Knolle	Üding	GER 20	9	4	0	0		13
20	Roering	Roering	GER 197	0	0	0	3	8	11
21	Henßen	Braunschmidt	GBR 1345	0	0	0	9		9
22	Lahmer	Lau	GER 7	8	0	0	0		8
23	König	König	GER 119	0	0	0	6		6
24	Marquardt	Sprick		6	0	0	0		6

Southern Trophy *Endergebnis*

Southern Trophy 2003

Stephan Heim gewann mit seinen Vorschotern Robert Schmidt, Stefan Ritsche und Britt Thimsen souverän die aus drei Regatten bestehende Serie der Southern Trophy 2003. Der einzige, der ihm in diesem Jahr das Wasser reichen konnte, war Bernd Jahn mit seinem Vorschotern Luggi Braun und Mick Plöger. Er war ebenso wie Stephan Heim mit einem Ovington 3 unterwegs. Den Gesamtsieg in der Mixed Team Wertung 2003 errangen Sina Wolf und Dominik Entzminger. Die beim Interboot Supercup verliehenen Preise für die besten Mannschaften der Southern Trophy wurden von der Württembergischen Versicherung gestiftet.

Mindestens einmal gezeitete Teilnehmer:

Matador-Insel Trophy 11

Ammersee Cup 12

Interboot Super Cup 8

Platz	Segel Nr.	Steuermann	Vorschoter	Club	Mixed	Platz	RL-Punkte	Platz	RL-Punkte	Platz	RL-Punkte	Gesamt RL-Punkte
1	GER 185	S. Heim	B. Thimsen	SGU	-	1	33,3	2	30,5	1	33,3	97,1
			R. Schmidt	SCAW								
			S. Ritsche	YCRa								
2	GER 32	B. Jahn	L. Braun	SGU		2	30,3	1	33,3	3	25,0	88,5
			M. Pfleger									
3	GER 69	H. Weininger	F. Sitton	WCL01		5	21,2	4	25,0	6	12,5	58,7
4	GER 16	K. Frick	T. Kopp	ESC		3	27,2	3	27,8		0,0	55,0
5	GER 100	S. Wolf	D. Entzminger	BSVR	x	4	24,2	5	22,2		0,0	46,4
6	GER 20	M. Kienzler	C. Stock	SKF			0,0	9	11,1	2	29,1	40,2
7	GER 9	M. Lang	S. Hövel	SRV		7	15,1	6	19,4		0,0	34,6
				WCL01								
8	GER 33	C. Fackelmann	F. Rübel	WCL01		9	9,1		0,0	4	20,8	29,9
9	GER 66	M. Wieland	C. Kopp	WVF		6	18,2		0,0		0,0	18,2
				WCL01								
10	GER 138	R. Schmidt	I. Schmidt	SCAW	x		0,0		0,0	5	16,7	16,7
11	GER 192	H. Jordan	K. Tanzer	YCSS			0,0	7	16,7		0,0	16,7
12	GER 141	F. Schneider	H. Friemel	SGU			0,0	8	13,9		0,0	13,9
13	GER 38	J. Bütow	S. Bütow	STSGS	x	8	12,1		0,0		0,0	12,1
14	GER 31	T. Wolf	A. Schulze	FSÜ	x		0,0		0,0	7	8,3	8,3
15	GER 138	D. Schön	F. Lippmann	SVW			0,0	10	8,3		0,0	8,3
				SRV								
16	GER 25	M. Ostermaier	C. Gollwitzer	LYCC	x	10	6,1		0,0		0,0	6,1
				DHH-RG								
17	GER 191	O. Sommer	E. Sommer	WSV			0,0	11	5,6		0,0	5,6
				FCY								
18	AUT 2099	A. Müller	T. Heim	YCRD			0,0		0,0	8	4,2	4,2
19	GER 3	C. Marquardt	G. Sprick	DHH-RG	x	11	3,0		0,0		0,0	3,0
20	GER 80	J. Mutz	H. Renz		x		0,0	12	2,8		0,0	2,8

*Fifteen men on a dead man's chest
Yo ho ho and a bottle of rum
Drink and the devil be done for the rest
Yo ho ho and a bottle of rum*

*Fifteen men of a whole ship's list
Yo Ho Ho and a bottle of rum
Dead and be damned and the rest gone whist!
Yo ho ho and a bottle of rum*

Robert Lewis Stevenson 1881

Rangliste 2003

Deutsche Fourteen-Boot-Dinghy Klassenvereinigung

ZEITRAUM: vom 01.12.02 bis zum 30.11.03



Platz	Name, Vorname (Steuermann)	Segelnr.	Gesamt RL-Punkte
1	Rooks Peter	GER 88	(9) 121,79 Pkt.
	3. German Open		129,63 (m=5 gew. 648,15)
	2. Travemünder Woche		112,00 (m=5 gew. 448,00)
	1. Ratzeburg Frühjahr		100,00 (m=3 gew. 0,00)
	1. Wittensee-Fight		100,00 (m=2 gew. 0,00)
	2. Ratzeburg Herbst		90,00 (m=3 gew. 0,00)
	31. Int 14 European Championships		69,64 (m=5 gew. 0,00)
2	Reinsch Axel	GER 180	(9) 119,67 Pkt.
	1. Travemünder Woche		120,00 (m=5 gew. 600,00)
	5. German Open		119,26 (m=5 gew. 477,04)
	1. Ratzeburg Herbst		100,00 (m=3 gew. 0,00)
	2. Wittensee-Fight		90,00 (m=2 gew. 0,00)
	3. Ratzeburg Frühjahr		81,82 (m=3 gew. 0,00)
3	Heim Stephan	GER 185	(9) 119,34 Pkt.
	2. German Open		134,81 (m=5 gew. 674,07)
	1. Herbstpreis Brunnen CH		100,00 (m=5 gew. 400,00)
	1. Insel Trophy		100,00 (m=4 gew. 0,00)
	1. Whirlpool Cup		100,00 (m=4 gew. 0,00)
	21. Int 14 European Championships		96,43 (m=5 gew. 0,00)
	2. Ammersee-Cup		91,67 (m=3 gew. 0,00)
	10. Riva Cup		86,25 (m=5 gew. 0,00)
4	Jahn Bernd	GER 32	(9) 112,57 Pkt.
	4. German Open		124,44 (m=5 gew. 622,22)
	1. Ammersee-Cup		100,00 (m=3 gew. 300,00)
	2. Insel Trophy		90,91 (m=4 gew. 90,91)
	18. Riva Cup		56,25 (m=5 gew. 0,00)
5	Kienzler Michael	GER 20	(9) 100,41 Pkt.
	6. German Open		114,07 (m=5 gew. 570,37)
	4. Herbstpreis Brunnen CH		83,33 (m=5 gew. 333,33)
	36. Int 14 European Championships		56,25 (m=5 gew. 0,00)
	9. Ammersee-Cup		33,33 (m=3 gew. 0,00)
	25. Riva Cup		30,00 (m=5 gew. 0,00)
6	Meier Ralf	GER 3	(9) 96,97 Pkt.
	3. Travemünder Woche		104,00 (m=5 gew. 520,00)
	2. Ratzeburg Frühjahr		90,91 (m=3 gew. 272,73)
	3. Wittensee-Fight		80,00 (m=2 gew. 80,00)
	3. Ratzeburg Herbst		80,00 (m=3 gew. 0,00)
	37. Int 14 European Championships		53,57 (m=5 gew. 0,00)
7	Fackelmann Cl.	GER 33	(9) 96,05 Pkt.
	7. German Open		108,89 (m=5 gew. 544,44)
	3. Whirlpool Cup		80,00 (m=4 gew. 320,00)
	7. Travemünder Woche		72,00 (m=5 gew. 0,00)
	7. Herbstpreis Brunnen CH		66,67 (m=5 gew. 0,00)
	9. Insel Trophy		27,27 (m=4 gew. 0,00)
	32. Riva Cup		3,75 (m=5 gew. 0,00)
8	Kuhlenkampf J.	GER 96	(9) 90,21 Pkt.
	4. Travemünder Woche		96,00 (m=5 gew. 480,00)
	12. German Open		82,96 (m=5 gew. 331,85)
	11. Ratzeburg Frühjahr		9,09 (m=3 gew. 0,00)
9	Wolf Sina	GER 100	(9) 88,89 Pkt.
	2. Whirlpool Cup		90,00 (m=4 gew. 360,00)
	5. Travemünder Woche		88,00 (m=5 gew. 440,00)
	4. Insel Trophy		72,73 (m=4 gew. 0,00)
	14. German Open		72,59 (m=5 gew. 0,00)

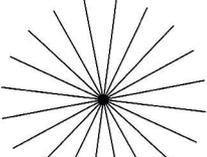
Platz	Name, Vorname	Segelnr.	Gesamt RL-Punkte
	5. Ammersee-Cup		66,67 (m=3 gew. 0,00)
	46. Int 14 European Championships		29,46 (m=5 gew. 0,00)
10	Holste Oliver	GER 81	(9) 86,75 Pkt.
	9. German Open		98,52 (m=5 gew. 492,59)
	4. Ratzeburg Frühjahr		72,73 (m=3 gew. 218,18)
	4. Ratzeburg Herbst		70,00 (m=3 gew. 70,00)
	4. Wittensee-Fight		70,00 (m=2 gew. 0,00)
11	Hölter Sönke	GER 154	(9) 79,01 Pkt.
	6. Travemünder Woche		80,00 (m=5 gew. 400,00)
	13. German Open		77,78 (m=5 gew. 311,11)
	5. Ratzeburg Frühjahr		63,64 (m=3 gew. 0,00)
	5. Ratzeburg Herbst		60,00 (m=3 gew. 0,00)
	5. Wittensee-Fight		60,00 (m=2 gew. 0,00)
12	Frick Kai	GER 16	(9) 77,97 Pkt.
	3. Ammersee-Cup		83,33 (m=3 gew. 250,00)
	3. Insel Trophy		81,82 (m=4 gew. 327,27)
	16. German Open		62,22 (m=5 gew. 124,44)
	13. Herbstpreis Brunnen CH		33,33 (m=5 gew. 0,00)
13	Böhme Tobias	GER 9	(9) 73,86 Pkt.
	11. German Open		88,15 (m=5 gew. 440,74)
	9. Travemünder Woche		56,00 (m=5 gew. 224,00)
	12. Herbstpreis Brunnen CH		38,89 (m=5 gew. 0,00)
14	Weininger Hannes	GER 69	(9) 69,52 Pkt.
	4. Ammersee-Cup		75,00 (m=3 gew. 225,00)
	15. German Open		67,41 (m=5 gew. 337,04)
	5. Insel Trophy		63,64 (m=4 gew. 63,64)
	10. Travemünder Woche	48,00	(m=5 gew. 0,00)
	11. Herbstpreis Brunnen CH		44,44 (m=5 gew. 0,00)
15	Scheulen Lutz	GER 97	(9) 58,60 Pkt.
	8. Travemünder Woche		64,00 (m=5 gew. 320,00)
	18. German Open		51,85 (m=5 gew. 207,41)
	7. Ratzeburg Frühjahr		45,45 (m=3 gew. 0,00)
16	Sommer Oliver	GER 191	(9) 53,33 Pkt.
	4. Whirlpool Cup		70,00 (m=4 gew. 280,00)
	11. Travemünder Woche		40,00 (m=5 gew. 200,00)
	11. Ammersee-Cup		16,67 (m=3 gew. 0,00)
17	Wieland Markus	GER 66	(9) 44,41 Pkt.
	6. Insel Trophy		54,55 (m=4 gew. 218,18)
	21. German Open		36,30 (m=5 gew. 181,48)
18	Ostermair Markus	GER 25	(9) 40,00 Pkt.
	5. Whirlpool Cup		60,00 (m=4 gew. 240,00)
	13. Travemünder Woche		24,00 (m=5 gew. 120,00)
	10. Insel Trophy		18,18 (m=4 gew. 0,00)
19	Frasch Björn	GER 172	(9) 37,78 Pkt.
	6. Ratzeburg Herbst		50,00 (m=3 gew. 150,00)
	12. Travemünder Woche		32,00 (m=5 gew. 160,00)
	8. Wittensee-Fight		30,00 (m=2 gew. 30,00)
	28. Riva Cup		18,75 (m=5 gew. 0,00)
20	van Empel K.	GER 41	(9) 37,64 Pkt.
	17. German Open		57,04 (m=5 gew. 285,19)
	52. Int 14 European Championships		13,39 (m=5 gew. 53,56)



Platz	Name, Vorname (Steuermann)	Segelnr.	Gesamt RL-Punkte
21	Henßen Gerd 7. Ratzeburg Herbst 22. German Open	GER 163	(8) 34,44 Pkt. 40,00 (m=3 gew. 120,00) 31,11 (m=5 gew. 155,56)
22	Jordan Helmut 7. Ammersee-Cup 24. German Open	GER 192	(8) 31,71 Pkt. 50,00 (m=3 gew. 150,00) 20,74 (m=5 gew. 103,70)
23	Schneider Felix 8. Ammersee-Cup 15. Herbstpreis Brunnen CH	GBR 141	(8) 29,51 Pkt. 41,67 (m=3 gew. 125,00) 22,22 (m=5 gew. 111,11)
24	Roering Julian 9. Ratzeburg Herbst 25. German Open	GER 197	(8) 17,22 Pkt. 20,00 (m=3 gew. 60,00) 15,56 (m=5 gew. 77,78)
25	Mutz Jan 12. Ammersee-Cup 27. German Open	GER 80	(8) 6,37 Pkt. 8,33 (m=3 gew. 25,00) 5,19 (m=5 gew. 25,93)
26	Lang Matthias 6. Ammersee-Cup 7. Insel Trophy	GER 9	(7) 50,97 Pkt. 58,33 (m=3 gew. 175,00) 45,45 (m=4 gew. 181,82)
27	Lahmer Stefan 7. Wittensee-Fight 15. Travemünder Woche	GER 7	(7) 17,14 Pkt. 40,00 (m=2 gew. 80,00) 8,00 (m=5 gew. 40,00)
28	Marquardt C. 10. Ratzeburg Frühjahr 11. Insel Trophy	-	(7) 12,99 Pkt. 18,18 (m=3 gew. 54,55) 9,09 (m=4 gew. 36,36)
29	Voss Oliver 1. German Open	GER 91	(5) 140,00 Pkt. 140,00 (m=5 gew. 700,00)
30	von Macht Björn 6. Ratzeburg Frühjahr 6. Wittensee-Fight	AUS 356	(5) 52,73 Pkt. 54,55 (m=3 gew. 163,64) 50,00 (m=2 gew. 100,00)
31	Heilmann A. 19. German Open	GER 21	(5) 46,67 Pkt. 46,67 (m=5 gew. 233,33)
32	Humpel Peter 20. German Open	GER 198	(5) 41,48 Pkt. 41,48 (m=5 gew. 207,41)
33	Wolff Thomas 23. German Open	GER 31	(5) 25,93 Pkt. 25,93 (m=5 gew. 129,63)
34	Spitzmann Janne 8. Ratzeburg Frühjahr 10. Wittensee-Fight	GER 24	(5) 25,82 Pkt. 36,36 (m=3 gew. 109,09) 10,00 (m=2 gew. 20,00)
35	Knolle Antje 9. Ratzeburg Frühjahr 9. Wittensee-Fight	-	(5) 24,36 Pkt. 27,27 (m=3 gew. 81,82) 20,00 (m=2 gew. 40,00)
36	Duken Jan 14. Travemünder Woche	GER 121	(5) 16,00 Pkt. 16,00 (m=5 gew. 80,00)
37	Jäger Karolin 55. Int 14 European Championships	GER 98	(5) 5,36 Pkt. 5,36 (m=5 gew. 26,80)

Platz	Name, Vorname	Segelnr.	Gesamt RL-Punkte
38	Schnier Sandra 6. Whirlpool Cup	GER 39	(4) 50,00 Pkt. 50,00 (m=4 gew. 200,00)
39	Grass Max 7. Whirlpool Cup	GBR 1319	(4) 40,00 Pkt. 40,00 (m=4 gew. 160,00)
40	Bütow Jürgen 8. Insel Trophy	GER 38	(4) 36,36 Pkt. 36,36 (m=4 gew. 145,45)
41	Kopp Christopher 8. Whirlpool Cup	GER 68	(4) 30,00 Pkt. 30,00 (m=4 gew. 120,00)
42	Linke Rico 9. Whirlpool Cup	GER 89	(4) 20,00 Pkt. 20,00 (m=4 gew. 80,00)
43	König 8. Ratzeburg Herbst	GER 119	(3) 30,00 Pkt. 30,00 (m=3 gew. 90,00)
44	Schön Dirk 10. Ammersee-Cup	GER 138	(3) 25,00 Pkt. 25,00 (m=3 gew. 75,00)

Liste gemäß RO des DSV erstellt



ERLÄUTERUNGEN

Damit eine Regatta für die Rangliste gewertet wird, müssen mindestens 10 Schiffe am Start sein. Bei der Rangliste 2003 wurden folgende Ranglistenfaktoren verwendet (je höher der Faktor desto mehr zählt die Regatta):

EM Hayling Island: 1,5
German Open: 1,4
Travemünde: 1,2
Riva Cup: 1,2
Alle anderen Regatten: 1,0

Folgende Ranglistenfaktoren wurden auf der Jahreshauptversammlung für 2004 festgelegt:

Worlds: 1.6
EM: 1.5
German Open: 1.4
Alle anderen Regatten: 1.0



FOURTEENS über den Atlantik



Das Daimler-Chrysler North Atlantic Challenge 2003

Was machen 14-Segler, wenn sie nicht gerade 14 segeln? Na logo: Segeln! Beispielsweise mit einem Dickschiff über den Atlantik. Gleich vier deutsche Fourteeners nahmen an der DaimlerChrysler North Atlantic Challenge teil, die 2003 zum ersten Mal ausgetragen wurde.

Ende Mai 2003 bekam ich von einem Freund den Anruf, ob ich nicht Lust und Zeit hätte mit einer Baltic 64 (viereinhalb 14s lang) in ein paar Wochen quer über den Atlantik zu segeln. Lust? Na logo!! Zeit? Egal! Diese Chance lass ich mir nicht entgehen! Sofort dachte ich an Ollo, von dem ich wusste, dass er auch am DCNAC teilnehmen wollte. Ich gab seine Nummer weiter und sofort war er mit von der Partie. Unvorstellbar, wie das Leben einen so mal kurz vom Alltag abbiegen lässt! Das

Abenteuer Trans Atlantik Rennen hatte begonnen!!

Bis auf Ollo kannte ich keinen der neun anderen Besatzungsmitglieder, zum größten Teil Segler aus Hamburg - acht Jungs und ein Mädels, alle bis auf den Skipper unter dreißig. Er war auch der einzige an Bord, der handfeste Blue Water-Erfahrung vorweisen konnte, nicht so wie wir, die nur ab und zu mal Dickschiff segeln. Unser Skipper hatte schon mehrmals am Whitbread Round the World Race teilgenommen und als Crewmitglied der "PINTA" den Admirals Cup '83 gewonnen.

Die viele Kommunikation in der so enorm kurzfristigen Vorbereitung ließ uns im Vorfeld ein wenig zusammenwachsen. Schon in dieser Zeit merkte man, dass alle an einem Strang zogen und die zahlreichen kleinen Hürden und Probleme nur durch

gemeinsame Arbeitsteilung gemeistert wurden.

Es musste in einer Zeit von ungefähr eineinhalb Monaten eine Crew auf die Beine gestellt werden, welche die "TANASSA" von Cuba aus nach Newport zum Start des DCNAC bringen sollte. Auf dieser Tour sollte zudem das Boot komplett in den Bereichen Segelmaterial, Sicherheit, Elektronik, Unterwasserschiff, und, und, und durchgecheckt werden. Zudem musste sich dann noch die Crew des DCNAC in der übrigen Zeit in Deutschland um Sicherheitstraining, medizinisches Training, Visum, Flüge, Crewklamotten, Vermessung des Bootes, Sicherheitsstandards und vieles mehr kümmern. Es war sehr viel zu tun, um am Abenteuer DCNAC teilzunehmen... also legten wir los!

Eine Woche vor dem Start ging es nach Newport zum ausrichtenden New York Yacht Club. Unser

Schiff, die TANASSA, lag schon in der Bay von Newport und zum ersten mal war die gesamte Crew gemeinsam auf dem Schiff. Wir nutzten die Woche, um den 20 Meter langen Cruiser atlantiktuglich zu machen. Unvorstellbar viel musste immer noch repariert, überprüft, ausgewechselt und erneuert sowie Überflüssiges von Bord geschafft werden! Aber gemeinsam packten wir es. Natürlich fehlten auch nicht die Partys nicht. Die Abschiedsfeier wurde im sehr elitären NYYC gehalten. Alle 63 Crews waren in Teamkleidung vertreten und unter ihnen vier Fourteen Segler! Neben Ollo und mir hatte es noch Jocki und Björn nach Newport verschlagen. Weltklasse: Fourteens über den Atlantik! Bei einem phantastischen Blick von der Anhöhe des NYYC über die Bay mit allen teilnehmenden Yachten wurde in der Nacht vor dem Rennen kräftig gefeiert.

Am nächsten Tag, dem 14. Juli 2003 um 14 Uhr Ortszeit, gingen wir an den Start zur Atlantiküberquerung nach Hamburg. Keiner von uns bis auf den Skipper hatte jemals so eine lange Strecke auf See verbracht... was würde uns erwarten? Mit einem Gefühlsmix aus Aufregung, Freude, Respekt vor der Natur und dem Wissen um einen einmaligen Moment in unserem Leben genossen wir den Jubel bei der Auslaufparade in der Bay von Newport mit dieser gigantischen Brücke im Hintergrund. Wir starteten bei strahlendem Sonnenschein und drei Windstärken und verloren nach kurzer Zeit im dicht gedrängten Feld von 63 teilnehmenden Schiffen den Horizont aus unseren Augen. Zum ersten mal übernahm die erste Crew die Wache, um den Segelrhythmus einzuführen: von 14 Uhr bis 20 Uhr, von 20 Uhr bis 0 Uhr, von 0 Uhr bis 4 Uhr, von 4 Uhr bis 8 Uhr und von 8 Uhr wieder bis 14 Uhr. Ollo und ich waren leider nicht in der gleichen Wache und sahen uns demnach meistens nur bei der Wachübergabe.

Zunächst segelten wir genau ostwärts. Der erste Waypoint der Überquerung war ein virtueller Point Alpha, der 50 Grad westlich und 40 Grad nördlich südlich zu runden war. Bis dorthin dauerte es 6 Tage - ungefähr 1100 Seemeilen, in denen

wir im warmen Golfstrom teilweise phantastisches Wetter erlebten und unsere ersten Erfahrungen mit dem Boot und dem Atlantik machten. Tags segeln, nachts segeln, bei Lage kochen, bei Lage pennen, bei Lage auf Toilette - um 4 Uhr nachts hoch - kurze Absprache über Wind, Kurs und Trimm - und ab ans Rohr!

Die Rundung wurde gefeiert und wir nahmen Kurs auf Nordschottland. Ungefähr zehn Tage segelten wir nordöstlich in Richtung der Hybriden. Es war sicherlich der anstrengendste Abschnitt des Rennens. Wir zerlegten zwei Spis und zwei Gennaker, ein Spibaum brach, unser Großsegel riss, wie auch die Genua 1. Nach einem Sonnenschuss mit 31 Tonnen unterm Hintern, bei dem das Masttop fast die Wellen berührt hätte, waren der Bugkorb und der Seezaun an Steuerbord nicht mehr reparabel. Der komplette Motorblock löste sich und verrutschte um 5 cm im Rumpf. Dadurch entstand ein Leck an der Motorwelle und wir hatten teilweise bis zu den Bodenbrettern Wasser im Schiff. Die Crew hatte eine Rückenprellung und einen gebrochenen Finger zu tragen. Wir erlebten bis zu 53 Knoten Wind und die Wellen waren sicherlich neun Meter hoch.

Es war das Schönste, was ich je erlebt habe!! Eine Million Sterne in der Nacht, morgens die Sonne direkt am Bug und abends ging sie hinter dem Heck der TANASSA unter. Seevögel begleiteten uns die ganze Zeit, wir sahen fliegende Fische, Dutzende von Delfinen, die wie Torpedos durchs Wasser schossen und am Bug ihre Schwimmkünste bewiesen. Zweimal sahen wir einen Wal. Ab und zu begegneten wir einem großen Frachter oder in Küstennähe gewaltigen Fischtrawlern, die in der Nacht hell wie ein Fußballfeld erleuchtet sind. Sehr kräftezehrend wurde es dann kurz vor Schottland. Regnerisches Wetter mit Wind von vorne ließ das lang ersehnte Land nicht näher kommen. Mit einem Wendewinkel von 110 Grad ist die TANASSA auch nicht die schnellste an der Kreuz. Aber auf einmal, nach ankündigenden roten Fischerbojen, sahen wir Land! Fair Isle war der zweite Waypoint auf unserer Strecke von Newport

nach Hamburg, 58 Grad Nord und 3 Grad West nördlich zu runden und ungefähr 2000 Seemeilen von Point Alpha entfernt. Der Atlantik lag hinter uns!

Nach Fair Isle ging es über die Nordsee nach Cuxhaven. Nur noch ein Katzensprung! Auf diesem letzten Stückchen knackten wir auch noch einmal unseren Geschwindigkeitsrekord und lasen 18,8 Knoten auf dem Speedometer. Wir kamen am 5. Juli um 0 Uhr im Ziel in Cuxhaven an. Die Ziellinie überquerten wir unter Spinnaker und legten ein letztes eingespieltes Bergemanöver hin. Es war stockdunkel. Das einzige, was man erkennen konnte, waren die Fahrwasser- und Untiefentonnen sowie die beiden Peildreiecke, die anfangs noch versetzt zu sehen waren und dann endlich übereinander standen. Wir hatten es geschafft! Raketen wurden von Land aus gezündet und erhellten die Bucht von Cuxhaven. 3.630 Seemeilen lagen hinter uns.

Mit der Zeitverschiebung gerechnet waren wir 20 Tage und ein paar Stunden unterwegs gewesen. Wir fielen uns in die Arme! Alle waren übernächtigt, da keiner mehr die letzten Tage so richtig schlafen konnte und wollte. Und das wichtigste, alle waren gesund! An Land in Cuxhaven erwarteten uns zu dieser späten Stunde rund dreißig Freunde und Bekannte. Wir nahmen die ersten "Passagiere" auf und so die eine oder andere Leckerei, die uns der Eigner mitgebracht hatte. Es war eine sehr schöne und ausgelassene Stimmung. Alle bis auf Ollo gingen an Land - er wollte erst in seiner Geburtsstadt Hamburg wieder von Bord gehen. Die Wassertanks wurden schnell gefüllt und bald machten wir uns auf den Weg in Richtung "Michel", das Ziel unserer Reise.

Von den 63 am DCNAC teilnehmenden Schiffe mussten zehn aufgeben. Ein Schiff ist bei der Überquerung sogar gesunken, glücklicherweise ohne Personenschaden. Nach IRC-Wertung sind wir 32., nach IMS Wertung 23. geworden. Nach gesegelter Zeit erreichten wir Hamburg als 17. Schiff.

JENS HOLSCHER (CREW GER 91, YAHOO)

The First Contact

...ODER WIE ICH ZUM I4-Segeln kam

Im Sommer 1991 waren Chris und ich gemeinsam mit dem Wohnmobil on tour und fuhren von Regatta zu Regatta. Er damals mit der Europe und ich noch mit meinem Opti!! – herrlich! Als wir eines Tages in Travemünde segelten, trauten unseren Augen nicht, als wir uns unbekannte Geschosse in der Travemünder Bucht abflitzen sahen! Wir waren sofort überwältigt vor Begeisterung. Diese Dinger hatten wir noch nie zuvor gesehen, und sie waren der absolute Wahnsinn!! Wir liefen zum Strand und bestaunten die Höllengeräte. Sofort kamen wir mit den Bändigern dieser Fourteens ins Gespräch und verabredeten uns zum Probesegelein für den nächsten Tag. Der Segler, mit dem ich sprach, steuerte einen pinkfarbenen Benedikt 4 namens "do it" und hieß Olli Voß.

Am nächsten Tag standen Chris und ich am Strand und warteten... Olli kam und kam nicht von den Wettfahrten zurück... er war mit Abstand als allerletzter im Hafen und absolut fertig. Dennoch, nach einer Kippe ging er noch einmal aufs Wasser. Er nahm uns nacheinander mit und wir segelten einen kleinen Schlag vor dem Priwallstrand. Als Optikind stand ich zum ersten mal im Trapez - und dann gleich auch noch so einem riesigen Spiel! Ich werde dieses Erlebnis nie vergessen. Weltklasse, diese Geschwindigkeit! Chris und ich waren mehr als nur infiziert.

Wie es der Zufall wollte, trafen sich Olli und Chris einige Zeit später in Kiel-Schilksee wieder. Und bald darauf wurden sie eine sehr gute 14-Crew.

Als Chris nach einigen Jahren aufhören musste, sprang ich dann für ihn ein...und jetzt segele ich schon seit einigen Jahren mit Olli zusammen, mit dem Kerl, der mich damals total ausgepowert doch noch mit aufs Wasser genommen hat. Die Erfahrung, Fourteen zu segeln, ist für mich immer wieder der absolute Kick. Faszination und Begeisterung, die niemals enden kann!

Jedem, der mich heute auf den International Fourteen anspricht, erzähle ich diese Geschichte. Und ich rate allen Interessierten, uns einfach nur auf einer Regatta anzusprechen – wir nehmen jeden gerne mit! Bis bald, wir sehen uns – zu Eurem First Contact!

JENS HOLSCHER (CREW GER 91, YAHOO)

ANZEIGE

**Wir laden Sie ein,
dabei zu sein ...**
Samstag / Sonntag, 18. / 19. September,
am 1. Wochenende der INTERBOOT –
um 11 Uhr geht's los ...

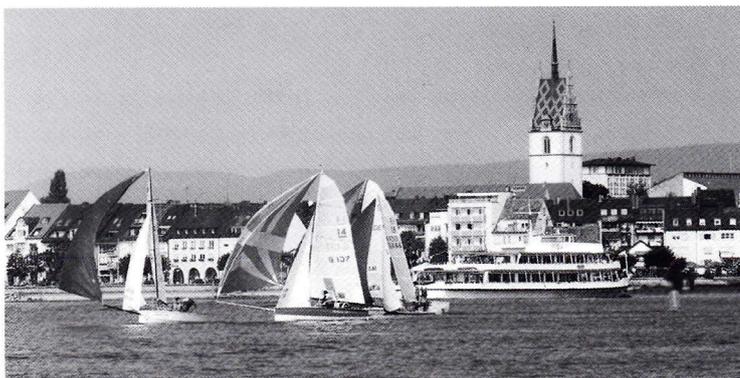
högel≡
sport kommunikation

Informationen zum
Programm im
INTERBOOT-Hafen
Fon 0202-781515
info@hoegel.de

INTERBOOT INT. 14 SUPER CUP 2004



FRIEDRICHSHAFEN



Southern Trophy

Der INTERBOOT Super Cup 2004 ist die abschließende Station einer Regattaserie der Int. 14 Dinghi. Die Serie geht über drei Regatten im Süden Deutschlands und wird 'Southern Trophy' genannt. Dazu gehören: Insel Trophy Fraueninsel Chiemsee, 8./ 9. Mai; Ammersee Cup Utting, 19. - 20. Juni und der INTERBOOT Int. 14 Super Cup.



KAUFRATGEBER für Gebrauchtboote

Der International 14 ist eine Konstruktionsklasse und unterliegt daher einer permanenten Weiterentwicklung. In gewissen Zyklen (ca. 5 Jahre) vollziehen sich deutliche Entwicklungssprünge in Bootsdesign, Riggentwicklung, im Regelwerk oder den Materialien. Boote der neuesten Generation sind daher schneller als frühere Evolutionsstufen. Dies hat leider zur Folge, dass man alle paar Jahre ein neues Boot benötigt, um auf großen internationalen Regatten (EM, WM usw.) ganz vorne mithalten zu können. Doch selbst auf internationalen Events lässt sich mit fünf Jahre alten Booten mithalten. Bei leichtem Wind sind ältere Boote (z.B. Morrison 8) manchmal sogar schneller als die auf Höchstgeschwindigkeit optimierten neuen Designs.

Die Int 14 teilen sich in folgende Gruppen ein:

1) Unmodifizierte Boote mit Baujahr vor 1996 sind schmaler und das Rigg ist knapp einen Meter niedriger als bei Booten nach 1996 (z.B. Howlett 1b). Hinsichtlich der Segelfläche macht dies aber nur bei der Größe des Spis einen Unterschied, denn die Am-Wind-Segelfläche beträgt bei kleinen wie großen Riggs 18,52 m². Boote mit kleinen Riggs sind für alle geeignet, die ins Skiffsegeln einsteigen wollen, ohne großen finanziellen Aufwand zu betreiben. Regatten lassen sich mit diesen Booten nicht mehr gewinnen (außer vielleicht Yardstick-Regatten). Aber der Spaß ist auch mit diesen sogenannten Penultimates groß.

2) Modifizierte Boote mit Baujahr vor 96, die nach der Regeländerung 96 verbreitert und/oder mit großem Alu- oder Kohlefaser-Rigg ausgestattet wurden, sind schon deutlich schneller als unmodifizierte Int 14, obwohl die Rumpflinien identisch sind.

3) Post-96er Boote, deren Breite und Riggs von vornherein auf die Regeln seit 1996 ausgelegt sind (wie z.B. Ovington 1 oder Morrison 8), bieten mittlere Geschwindigkeiten und verbessertes Bootshandling. Rumpf und Mast sind bereits komplett aus Kohlefaser gefertigt. Post 96er-Boote sind bestens für den Einstieg in das Regattasegeln geeignet.

4) Neuere Post-96er-Boote haben Racks aus Alu- oder Kohlefaserrohren, auf denen die Mannschaft im Trapez steht. Die Rümpfe sind schmaler, haben weniger Kielsprung und dementsprechend weniger Wasserwiderstand. Das Bootshandling ist teilweise leichter (z.B. Spibergen). Mit solchen Rackbooten ist man außer bei absoluten Top-events voll konkurrenzfähig.

5) Zahlreiche Rackboote sind inzwischen mit T-Foil-Rudern und der dazu benötigten Verstell-einrichtung ausgestattet. Außerdem haben manche dieser Boote eine Selbstwendefock und einen Baumniederdrücker. Diese Boote sind derzeit noch uneingeschränkt konkurrenzfähig.

6) Die neuesten Designs wie Bieker 4 oder Morrison 12 sind auch vom Rumpf her auf das T-Foil-Ruder ausgelegt. Sie haben weniger Auftrieb im Bug- und Heckbereich, noch weniger Kielsprung, sind in der Wasserlinie noch schmaler und das Rigg ist nach achtern gerückt.

Anhand der Tabelle sind die ungefähren Gebrauchtbbootpreise für die einzelnen Evolutionsstufen einfach zu erkennen. Als Einsteiger empfiehlt es sich (außer man hat bereits Skiff-Erfahrung), in den ersten beiden Jahren nicht sofort auf ein Rackboot zu steigen, sondern ein Post-96er-Boot mit großem Rigg zu kaufen. Hier ist die Auswahl groß und die Kosten sind überschaubar.

Aktuelle Angebote für gebrauchte Boote können jederzeit über die Website (<http://ger.i14.org>) abgefragt werden. In der Regel suchen 10 bis 15 Boote aller Preisklassen in Deutschland einen neuen Besitzer. Wer eine noch größere Auswahl sucht, sollte sich in England, in Australien oder auf großen internationalen Regatten umsehen. Schon zahlreiche deutsche Teams haben dort recht günstig Gebrauchtboote eingekauft. Jedoch ist der Aufwand (Transport, deutsche Segelnummer usw.) nicht zu unterschätzen.

	Baujahr	Ovington	Bieker	Morrison	australisch	Howlett	Benedikt	Marolli	Preise in Euro
T-Foil optimierte Designs	2003/2004		4 & 5	11 & 12					15.000 - 20.000
Rackboote mit T-Foil Ruder	2000-2003	3	2 & 3	9 & 10					10.000 - 14.000
Rackboote	1998-2003	3	2 & 3	9 & 10	Davis				8.000 - 11.000
post-96 boote	1996-1999	1 & 2		7 & 8	ICE, modified ICE, Davis				5.000 - 8.000
modifizierte prä-96-Boote	1990-1996			5 & 6		mod. Howlett 1b		Marolli	4.000 - 6.000
Kleinriggs	1990-1996			5 & 6		Howlett 1b	4		1.000 - 3.000

Alle Preise sind Durchschnittspreise Ende 2003. Abweichungen nach Zustand, Herkunft (Wechselkurs), Ausstattung (Masttyp, Segel) und Zubehör betragen +/- 20%
 Weitere Designs vor 96: Wedge Design, Henze, Christophers, Turner, Börresen, Erdmann, JW1/JW2 by Hammer, Jonston, BBC1, Cross3

Kleinanzeigen

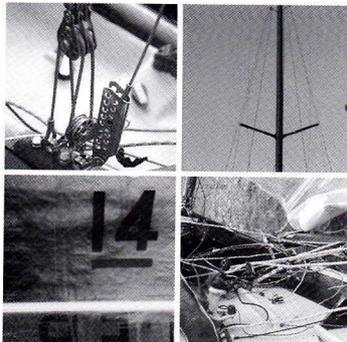
Bieker 3 (GER 44)

12.500,- Euro VHB

Werft Chris Turner England, BJ 5/2000 * Unter- gewicht, Rumpf aus Kohlefaser * CST Mast, Großbaum und Gennakerbaum, alles Kohlefaser * Schwert, Ruderblatt und T-Foil von Bieker, alles Kohlefaser * 1 x Grosseegel (Alexander) * 1 x Fock (Alexander) * 1 x Gennaker (Alexander) * Optional 1 Satz Segel von Hyde * Ober und Unterpersenning * Schwert-, Ruderblatt- und T-Foilpersenning * Kombitrailer mit Slipwagen * Boot ist in top Zustand und regattaklar * Besich- tigungsort nahe Rosenheim * Bilder maile ich gerne zu

Tel.: 0174/9226165

c.fackelmann@t-online.de



International 14, BBC1

4400,- Euro

BJ 90 * überholt und lackiert Winter 02/03 * stehendes und laufendes Gut neu(2003) * neue Blöcke und Klemmen(2003) * volle Breite(Car- bonracks) * großes Rigg(2003) * 1 Fock(Hyde) * 1 Groß(Hyde) * 1 Spi(Irvine) * Pesenning * Slipwagen * Trailer(TÜV bis 3/06) * LP Chiem- see (z.Z. im Winterlager bei Rosenheim)

Rico Linke

Tel: 0160/92609270 od. 08036/303374

Email: ger89@gmx.de

DEN21 Morrison 8

6000,- Euro Negotiable

* Morrison Sails (2 jibs, 1 main, 1 spinakker) * Carbon Hull * two dagger boards * combi- trailer + trolley * covers * Compass * ready to race * almost havent sailed for last 3 years

Regin Madsen, email:

sique1977@hotmail.com

Howlett 1B (Modified)

3500,- Euro VHB

* Baujahr 92 * grosses Rigg * 2 Masten * Koh- lefaserbaum, -Bugsprit, -Racks * 2 Vorsegel, 2 Spi, 1 gut erhaltenes Gross, * Schwert, 2 Ruder (fixed und lifting) * Persenning * Slipwagen, Trailer * Photos unter

www.n.ethz.ch/student/woser

Max Grass

Tel: 0041/(0) 76 5314123

email: grassm@student.ethz.ch

International 14 von Ovington

4.600,- Euro

(bei Kauf noch im Jahr 2003: 4.400,- Euro)

* Gebaut von Ovington Boats in England * Car- bonrigg * Carbonracks * Cassettenruder neu 2003 * Selbstwendefock neu 2003 * 2 Satz Segel * Persenning * Slipwagen * Weitere Infor- mationen unter <http://www.ostermair.de/int14>

Markus Ostermair

Tel.: 0174/9920522

email: int14@ostermair.de

Ovington 1

5.499,- Euro VHB

* Baujahr 96 * Werft: Ovington-boats * Schale aus Karbon-Sandwich * ca. 78 KG * Karbon-Mast (Willets) * Karbonruder * 2 x Fock (Hyde + Batt) * 2 x Gross (Hyde + Batt) * 2 x Spi (Hyde + Batt) * davon ein Satz (Fock, Gross, Gennaker so gut wie neu, nur auf Regatten gesegelt) * Ober- und Unter- persenning * guter Zustand * fertig zum Regatta- Segeln * incl. Trailer Original-Trailer mit Zulas- sung, Euro-Stecker, Nebelrückleuchte, TÜV bis 2005 !! * sehr gutes solides Schiff, Ovi halt!

Felix: 0179-47 91 637

Hannes: 0861-60126

0171-88 13 495

e-mail: hannes.weininger@t-online.de oder hannes@dhv.de

ICE Design "The Dame"

7900,- Euro VHB

* Gebaut zur WM 99 von Jason King Marine * CST-Carbonmast und -Baum mit komplett neu- er Mastnut 2003 * Untergewicht * 2 Großsegel (Alexander & Irwin) * 2 Fock (Alexander & Hyde) * 2 Gennaker (Alexander & Hyde) * Silva Racing Kompaß * übersichtliches und aufgeräumtes Cock- pit * betriebsbereites und eingetrimmtes T-Foil Ruder (mit passender Ruderplatte) * konventio- nelles Ruder mit Ruderplatte * extrem leicht- er Carbonpinnenausleger * Slipwagen * Persen- ning (neu 2002) * Gewinner Maas Cup 2002 und 2003

Jens Kulenkampff

Tel.: 0241/9960184

email: skippa@gmx.de

SPITZE...

...was man alles machen kann!



Rigg/ Komplettangebot

250,- Euro VHB

* 1 Mast: Großes Rigg; Superspars Alumast mit Kohle Step Down Rohr; komplett geriggt (Ausbau müsste ohne viel Geschraube in einen Howlett o.ä. passen) * 1 Groß: Pinnel & Banks; Kevlar; Zustand: Gut in Schuß * 1 Groß: Australisch; passt zum step down System; Zustand: völlig fertig * 1 Fock: Dacron; Zustand: noch stabil aber nicht mehr richtig schnell * Rigg ist nicht langsamer als ein Kohlemast der 1. Generation. (9. Platz German Open 2003; 1. Boot ohne Racks) * evtl. kann ich gegen kleinen Aufpreis noch eine gute Fock und einen Spi mitgeben

Olli Holste - G 81

Tel.: 0431 6474946

email: Olli.Holste@T-online.de

Satz Segel

* Grossegel Hyde aus PBO, sehr guter Zustand: 550,- Euro

* Fock Hyde aus Dacron, guter Zustand:

150,- Euro

* Gennaker Hyde, guter Zustand: 250,- Euro

* Die Segel sind auf einen CST-Mast geschnitten, Fotos maile ich gerne zu!

Tel: 0174/9226165 oder c.fackelmann@t-online.de

Großsegel

600,- EUR VHB

* Doyle-Schultz * geschnitten auf CST-Mast

* 1 Saison gesegelt * aufwendige Verarbeitung (kein Tommy-Aussi-Polen Futt !)

Ralf Meier

04356/986650

email: ralf@wredemeier.de

Segel

* Spi: Moritz/ Rooks 2001, gelb, knistert noch, Vorliek ca. 9,4 m um 25 cm reffbar, EUR 380,-

* Fock :Batt, Dacron, 5,74 m, EUR 120,-

Stephan Heim

Tel.: 089/84058389

EMail: stephan.heim@planet-interkom.de

Aus SP wird CTM

Das starke Team aus Kaufleuten, Bootsbauern und Technikern ist geblieben.

Die richtige Auswahl

Die Ware sofort!

CTM GmbH

Heinrich-Hertz-Straße 38 · D-24837 Schleswig

Tel.: 04621 955 33 · Fax: 04621 955 35

www.ctmat.de · info@ctmat.de

Fragen Sie uns nach einem Fachhändler in Ihrer Nähe und fordern Sie unseren Katalog an.



www.Segel-Center-Frankfurt.de
mit erweitertem Angebot



SEGEL- BEKLEIDUNG
SCHUHE, SEGELMODEN
JOLLENZUBEHÖR,
SEGEL , MAST u. BAUM
YACHTAUSRÜSTUNG
FARBEN u. LACKE
BOOTS-u. SEGEL-SERVICE



FÜHRERSCHEINE
SBF-Binnen
SBF-SEE
SKS , SSS , SHS
FUNK UBI
FUNK SRC / LRC
SEGELTÖRNS



TAUWERK
NETZE
SPLEISSE
EDELSTAHLDRAHT
WALZUNGEN
PRESSUNGEN
SERVICE

Bergerstraße 274 60385 Frankfurt / Main Tel. 069- 45 53 72 od. 46 99 22 30 Fax 46 99 23 00

Die deutsche International 14 Klassenvereinigung

German International 14 Class Association
<http://ger.i14.org/>

1. Vorsitzender

Jörn Schulze
Schulweg 20
20259 Hamburg
Tel. 040 / 631 07 02
email: chairman@ger.i14.org

2. Vorsitzender

Stefan Hövel
Hübnerstr.14
80637 München
Tel. 0172-4165091
email: co-chairman@ger.i14.org

Kassenwart und Segelnummern

Robert Schmidt
Dorfstr. 10
82237 Wörthsee
081 53 / 98 77 63
email: finance@ger.i14.org

Klassenzeitung

Christian Stock
Kreuzstr. 41
79106 Freiburg
Tel. 0761/383350
email: doppelsteher@ger.i14.org

Informationen und Archiv

Konstantijn van Empel
Kantstr. 12
76137 Karlsruhe
0721/358259
email: kvanempel@ptc.com

Flottenobmann Bayern

Stefan Heim
Holzbachstr.3
82110 Germering
Tel:089 / 84058389
email: stephan.heim@planet-interkom.de

Flottenobmann West, Internet

Jens Kulenkampff
Boxgraben 73a
52064 Aachen
Tel: 0241/9960184
email: flotte-west@gmx.de
email: webmaster@ger.i14.org

Flottenobmann Ost

Robert Bautz
Kopenhagenerstr. 18
18107 Rostock
Tel: 0381/721168

Flottenobmann Bodensee

Bernd Buck
Uferstr. 25
88149 Nonnenhorn
Tel 08382/8202
email: bebuck@t-online.de

Vermesser

Peter Rooks
Dornestr.48
23558 Lübeck
Tel. 0451/59 22 455
email: PRooks@t-online.de

Martin Blum
Renkenweg 5
83209 Prien
Tel.:08051/968275
email:martin.blum@gmx.net

Dominik Entzminger
Ludwigshöhe 28
86919 Utting am Ammersee
email: dominik_entzminger@web.de

Impressum

Der Doppelsteher wird herausgegeben von der
International 14 Klassenvereinigung e.V.,
Dorfstr. 10, D-82237 Wörthsee.
Erscheinungsweise: ein- bis zweimal pro Jahr.

REDAKTION

Christian Stock (V.i.S.d.P.)
Konstantijn van Empel

FOTOS

Shane Baker, Nils Bergmann, Renee Speak,
Bernd Jahn, Robert Schmidt u.v.m.

LAYOUT

MAGMA [Büro für Gestaltung]
Lars Harmsen, Nina Bestelmeyer
Bachstr. 43, 76185 Karlsruhe
info@magma-ka.de
www.magma-ka.de

DRUCK

S+H Druck, Hindenlang, Karlsruhe

Dank an alle Inserenten: Bootswerft Steinlechner,
Generalagentur Jahn, Hoegel Sportkommunikation,
Segelcenter Frankfurt, CTM



© Rentee-Speak



Fleißig vorsorgen.



Nach Waldemar Bonsels „Die Biene Maja“
© 2004 Junior:TV GmbH & Co. KG
Lizenz durch EM-TV & Merchandising AG



Rentenversicherung, Unfall-Rente
und Invaliditäts-Zusatzversicherung.
Der lebensbegleitende Rundumschutz
für ihr Kind.

Wir nehmen uns gern Zeit für Sie.

Generalagentur Jahn · gegründet 1947
Kaltenhoferstraße 2, 86154 Augsburg
Telefon (08 21) 41 60 01, Fax 41 77 87
e-mail: info@generalagentur-jahn.de

Schutz und Sicherheit im Zeichen der Burg
NÜRNBERGER
VERSICHERUNGSGRUPPE



STEINLECHNER BOOTSWERFT

Utting am Ammersee



Musto Performance Skiff



Das konsequent entwickelte Jugend-Skiff



Das neue Trapezsystem Kugel statt Haken

- Mehr Sicherheit
- Kein ungewolltes Hängenbleiben am Boot
- Keine Schäden an Rumpf und Foils durch den Haken
- Nachrüstbar an jeden Gurt mit breitem Bügel

Platte Carbon	140,- €
Platte Alu	95,- €
Platte Polycarbonat	69,- €
Trapezgurt komplett ab	175,- €
Key Balls (Paar)	35,- €



New Bieker 4 Design

Ovington - Boats built to win

- 29er ■ 49er ■ 59er
- Musto Performance Skiff
- International 14
- 18ft Skiff
- 505
- K6 Class

Carbon-Technik

14 und **18** - Masten, Groß- und Genakerbäume, Pinnenausleger und Sonderanfertigungen von CST aus Australien.

Der Seglerladen am Ammersee

- Funktions- und Fashionbekleidung von den Marken Musto, North Sails, Magic Marine, Murphy & Nye, Marine Pool und Dryfashion
- Beschläge von Harken, Ronstan, Pfeiffer, Holt, Wichard und Sprenger
- Tauwerk der Firmen: Seilflechter, FSE und Lyros
- Boots- und Freizeitschuhe von Marine Pool, Murphy & Nye, North Sails und Newport
- Ausrüstung wie z. B. Kompass, Startuhren und Regattawesten...
- Bootszubehör wie z. B. Pinnenausleger, Epoxid-Reparatur-Packs ...
- Rigg- und Takelarbeiten



HARKEN

HARBECK



TERHI



MUSTO



COMPOSITE
SPARS & TUBE

STEINLECHNER
BOOTSWERFT GmbH

Seestraße 8
86919 Utting am Ammersee, direkt am Dampfersteg
Telefon 0 88 06/76 21, steinlechner@aol.com



www.steinlechnerbootswerft.de