

Der Doppelsteher

Mitteilungsblatt der deutschen International 14 Klassenvereinigung



01/2006

Adressen der deutschen International 14 Klassenvereinigung e.V

1. Vorsitzende

Jörn Schulze
Schulweg 20
20259 Hamburg
Tel. 040 - 63941015
chairman@ger.i14.org

2. Vorsitzende

Stefanie Kamke
Osterdeich 48
28203 Bremen
Tel. 0421/79282832
co-chairman@ger.i14.org

Kassenwart und Segelnummern

Robert Schmidt
Dorfstr. 10
82237 Wörthsee
finance@ger.i14.org

Vermesser

Peter Roocks
Dornestr.48
23558 Lübeck
Tel. 0451/59 22 455
proocks@t-online.de

Vermesser

Dominik Entzminger
Zur Ludwigshöhe 28
86919 Utting
Tel. 0880/6923140
dominik_entzminger@web.de

Internet

Jens Kulenkampff
Gärtnerstr. 68
24113 Kiel
Tel. 0431/6474193
webmaster@ger.i14.org

Flottenobmann Bayern

Stefan Heim
Holzbachstr.3
82110 Germering
Tel. 089/84058389

Flottenobmann Bodensee

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

Flottenobmann Nord

Oliver Holste
Apenrader Str. 94
24937 Flensburg
Te. 0171/4362013
olli.holste@t-online.de

Flottenobmann Ost

Marten Lau
Oberhalb des Gerberbruchs 8
18055 Rostock
Tel. 0381/4934607

Flottenobmann West

Stephan Koch
Mallinckrodtstr. 208
44147 Dortmund
Tel. 0231/8824142

Klassenzeitung

Carmen Bernitt
Projensdorfer Str.16
24106 Kiel
Tel. 0431/3898717
camail@web.de

Editorial

Passiert ist dieses Jahr auf jeden Fall genug, um wieder einen Doppelsteher herauszubringen. Wir haben eine schöne Saison hinter uns - nein, noch nicht ganz hinter uns. Es ist zwar erschreckend, wie früh dieses Jahr von Winterlager geredet wurde, aber der Regattakalender wartet noch mit einem ganz besonderen Event auf: dem Rhein – Main Skiffmeeting am Langener Waldsee. Warum aus ganz Deutschland sich tatsächlich viele 14-Segler auf den für alle recht weiten Weg zu einem kleinen Baggersee in der Nähe von Frankfurt machen, erscheint auf den ersten Blick rätselhaft. Auf den zweiten Blick eigentlich auch. Aber das sind eben 14 – Segler. Vielleicht erfahren wir im nächsten Doppelsteher, warum sich diese Reise lohnt (ich muss sagen, langsam habe ich meinen Präferenzen, wem ich den dritten Platz im ersten Rennen wünsche).

Aber zurück zu dieser Saison: Anfangs erschreckte sie uns mit ganz schön viel Wind (jedenfalls im Norden) und als wir es dann endlich wieder gelernt hatten (spätestens nach der Euro am Gardasee!), war der ganze Wind wohl aufgebraucht und wir mussten uns mit einem ziemlich flauen Sommer abfinden.

Nichtsdestotrotz gab es viele spannende Dinge (über die man auch während des Wartens auf Wind immer gut diskutieren konnte...): Wie machen sich all die neuen Teams, die diese Saison den Weg in den 14 gefunden haben? Bewähren sich die neuen Speedwave – Boote? Was hat sich bei den T-Foils getan (und wieso mussten eigentlich Jens und Bettina die Euro nach dem ersten Tag ohne segeln?)? Sind wir noch fit genug, für eine Neuauflage des Supercups?

Über all diese Dinge und noch ein paar mehr, könnt ihr in diesem Doppelsteher mehr erfahren (jedenfalls, wenn nach dem Chaos in den letzten Tagen in der nächsten Woche nicht mehr allzu viel schief geht und der Plan aufgeht, zur hanseboot wieder eine Klassenzeitung zu haben).

Mein Dank geht an die Sponsoren sowie an alle, die mit Beiträgen und Ideen zur Gestaltung des Doppelstehers beigetragen haben.

Viel Spaß bei der Lektüre!

Carmen Bernitt

Impressum:

Herausgeber: Deutschen International 14 – Klassenvereinigung, Dorfstr. 10, 82237 Wörthsee

Redaktion: Carmen Bernitt

Mitorganisation: Axel Reinsch

Layout: Carmen Bernitt, Marten Lau

Druck: Ernst Kabel Druck GmbH in Hamburg

Beiträge von (Reihenfolge der Autoren danach, wie lange der Zeitraum war von „Ich schreibe dazu was“ bis „Der Artikel ist da“): Olli Voss (2 Tage): Antje Salwey, Jörn Schulze, Georg Borkenstein, Jens Kulenkampff, Edda Thiessen, Bettina Möller, Mark Schürch, Björn Frasch, Ollo Peter, Olli Holste, Axel Reinsch (2,5 Monate)

Namentlich gekennzeichnete Artikel sind subjektive Darstellungen und geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Richtigkeit technischer Angaben wird nicht gewährleistet.

Und hier noch die Auflösung zu den Fragen auf Seite 20: Richtig soll sein: Nr. 1b, 2c, 3b, 4c, 5a, 6b, 7a, 8b, 9a, 10b. Aber auch andere Antworten haben manchmal einen gewissen Wahrheitsgehalt...

Inhaltsverzeichnis

Präsis Worte	5
Die Entwicklung der 14 - Regattaszene in Deutschland	6
Supercup Grömitz bei paradiesischen Bedingungen	8
Wie kam es zum International 14 Supercup Grömitz?	9
Deutsche Meisterschaft in Sonderborg	11
Vom Astra zum Speedwave – 14	13
Gardasee: Da ist kein Wind – nur Thermik...	16
Die Pacific-Welle – Selbst mit Flügeln eine Herausforderung	18
Insider - Test	20
14s mit Flügeln – Nicht einmal Fliegen ist schöner!	21
Plädoyer für buntere Spis	25
Die Aufgaben eines Steuermannes – vom Opti bis zum 14	26
Konkurrenz unter den Skiffbooten?	27
Aufrichten – ein Einblick in die Möglichkeiten	29
Schöne Grüße vom Poller 501	34
Kein 14 ist wie der andere? Ein Überblick über die Designs	35
Bootsmarkt	40
Vorläufiger Regattakalender 2007	41

Präsis Worte

Liebe 14s,

als ich 1996 meinen ersten 14 kaufte, ging für mich der Traum meiner Jugendseglerzeit in Erfüllung.

Zu dieser Zeit, war die Vereinigung der Flotten der Nord- und Südhalbkugel gerade vollzogen. Die Regeln hatten sich geändert. Damit einher ging der Ausstieg einiger hochkarätiger deutscher 14 Segler. In den folgenden Jahren blickten wir voller Respekt und Neid nach England und Australien. Dort waren die großen Flotten, die guten Segler und die am besten entwickelten Boote. Mein Traum war es damals, einmal an einer 14 WM teilzunehmen.

Nun, meine Segelträume von vor 10 Jahren haben sich erfüllt, jetzt gibt es neue. Mittlerweile sind es jedoch keine Träume mehr, sondern Ziele. Die Menschen um mich herum und ich arbeiten hart daran, diese zu verwirklichen. Und genau dort liegt der Unterschied zu 1996. Wir träumen nicht von einer besseren 14 Welt, wir gestalten sie aktiv. Bootsbau und Design werden jetzt in Deutschland gemacht. Einer der großen Stars der Szene möchte jetzt ein Boot aus Deutschland haben. Nirgendwo anders könne er im Moment diese Qualität bekommen.

Auf dem World-Council Meeting habe ich festgestellt, dass die 14-Welt nun neidisch nach Deutschland schaut. Wir haben eine junge, schnell wachsende Flotte. In Deutschland wächst gerade die 14-Generation von morgen heran. Mit Platz 3 und 6 auf der diesjährigen Europameisterschaft haben wir unseren Anspruch begründet, wieder ganz oben mitzumischen.

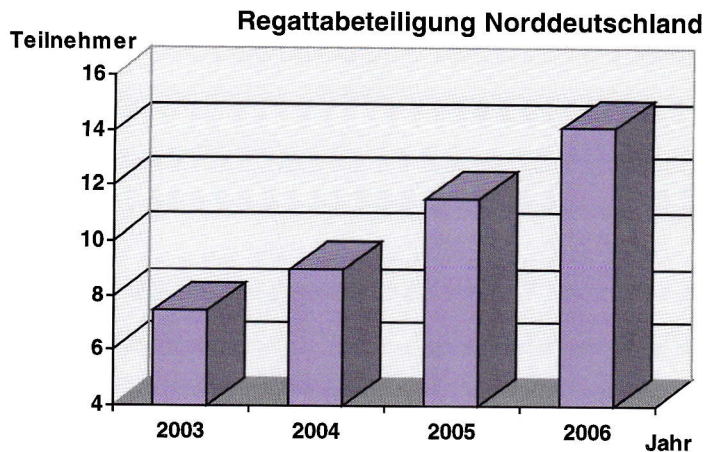
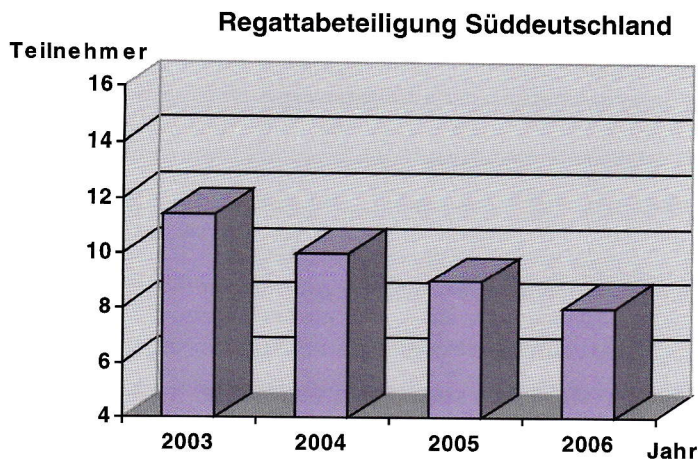
Lasst uns auf der WM 2008 in Warnemünde der Welt zeigen, dass der Mittelpunkt der 14-Welt in Zukunft in Deutschland liegt.

Happy Sailing,

Euer Präsi



Die Entwicklung der 14 - Regattaszene in Deutschland



Eigentlich sollte es hier um die Regattabeteiligung in Deutschland im Vergleich zu den Teilnehmerzahlen bei den Europameisterschaften der letzten Jahre gehen. Das ist zwar ganz interessant: Bei der Euro sind die Teilnehmerzahlen seit 2003 gesunken, in Deutschland sind sie insgesamt leicht gestiegen. Bei der Auswertung der Zahlen bin ich aber auf einen viel spannenderen Vergleich gestoßen – und den seht ihr hier.

Was bei einer Gesamtbetrachtung aussah, als hätte sich in Deutschland nicht allzu viel getan, stellt sich bei getrennter Betrachtung von Nord und Süd ganz anders dar... Aber wie erklärt sich diese Entwicklung? War etwa im Süden so viel Flaute, dass die 14-Segler aus Süddeutschland in den Norden abgewandert sind?

Wo sie alle herkommen, die Boote im Norden...:

Zunächst: Diesen Sommer war in Norddeutschland so viel Flaute, dass wir keinen Segler aus dem Süden abwerben konnten... Wobei zumindest ein Boots austausch zwischen Nord und Süd stattfindet: so befindet sich die altbekannte l'étage, die stets in Kiel und am Wittensee zu Hause war, jetzt am Bodensee und Olli und ich haben dafür einen Ausflug nach Bayern gemacht, um Claudios Boot in den Norden zu holen (wo sich der Hugo auch sehr wohlfühlt).

Und wir müssen im Norden ja doch zugeben, dass wir von Zuwanderung profitieren ;-) Die Abwanderung geschah allerdings nicht im Süden, sondern im Westen...

Großen Zuwachs hat uns auch das Inshore Race Weekend, das der ASV letztes Jahr zum ersten Mal in der

Kieler Innenförde ausgerichtet, beschert. Die Segler waren begeistert von der Organisation – und die ASVler von den Booten. Gleich drei 14s gibt es am ASV mittlerweile und auf der letzten nordischen Regatta in diesem Jahr waren sie auch alle vertreten. Insbesondere Mark und Edda vom ASV waren dieses Jahr eigentlich auf jeder Regatta anzutreffen und mischen ganz vorne mit – vor allem bei wenig Wind sind die beiden kaum zu stoppen. Eine super Verstärkung für die Flotte!

Auf manchen Regatten bekamen wir auch Besuch aus dem Nordosten – die Jungs aus Rostock waren da und auch Sebastian fand nicht nur einmal den Weg aus Stralsund nach Schleswig-Holstein.

Im Norden wurde insgesamt viel Werbung gemacht. Spektakuläre Events wie das IRW in der Innenförde und in diesem Jahr der Supercup in Grömitz tun der Klasse gut. Gleichzeitig schwächelt die lokale 49er-Szene (siehe der Bericht von Mark) und gerade für 29er – Segler ist der 14 zu einem attraktiven Umsteigerboot geworden (siehe der Bericht von Georg).

Besonders attraktiv macht das 14-Segeln hier der Zusammenhalt in der Klasse – auf jeder Regatta freut man sich, „die Familie“ wiederzusehen und es wird viel gefeiert.

Genauso wird aber dieses Jahr auch auf dem Wasser besonders hart gekämpft. Es sind viele vergleichbare Boote momentan auf dem Parcours unterwegs und jedes Rennen bleibt von Anfang bis Ende spannend. Selten konnte jemand zwei Regatten nacheinander gewinnen,

sondern es sind stets einige Teams dabei, die Aussicht auf den Sieg haben.

Die 14-Regatten bringen im Norden grad einfach Spaß, dadurch schaufelt sich jeder sein Wochenende dafür frei und es macht wieder noch mehr Spaß. Hoffen wir also und arbeiten dran, dass das so bleibt oder noch besser wird. Die durchschnittliche Teilnehmerzahl auf den nord-deutschen Regatten ist dieses Jahr allerdings so schön, dass wir sie für die nächste Saison eigentlich genau so wieder anstreben müssen: 14,14...

Wo sie alle hin sind, die Boote im Süden:

In einem langen Telefonat hab ich gerade mit Stefan Heim analysiert, was im Süden in den letzten Jahren passiert ist. Wir sind zu folgenden Schlüssen gekommen:

In Süddeutschland gab es vor ein paar Jahren noch einige modifizierte Boote. Diese sind aus der Regattaszene vollständig verschwunden. Ein Teil hat aufgerüstet und spielt jetzt mit aktuellen Schiffen mit. Die anderen sind aber schlicht weg. Auf Regatten sind die Boote einfach nicht mehr konkurrenzfähig und kommen daher auch gar nicht mehr.

Weggeblieben sind in letzter Zeit auch die drei Boote, die sonst aus der Schweiz zu deutschen Regatten kamen. Das liegt wohl im Wesentlichen an der Schweizer Flotte, die momentan nicht besonders stark ist.

Auffällig ist, dass die Teilnehmerzahlen beim Ammersee Cup und beim Seeshaupter Rüssel in den letzten Jahren konstant geblieben sind. Und warum machen sich für

diese Regatten immer noch mehr Segler auf den Weg?

Weil die Organisation so gut ist. Neben einem funktionierenden Ablauf auf dem Wasser gibt es dort ein attraktives Rahmenprogramm. Es ist also einfach nett und ein Wochenende am Ammersee oder am Starnberger See ist auch dann nicht vergebens, wenn der Wind nicht mitspielen will.

Was ist also zu tun? Wir haben in diesem Doppelsteher schon mehrfach gelesen, wie wichtig das „Drumherum“ bei den 14s ist. Gut für unsere Klasse sind sicherlich auch in Bayern die gemeinsamen Regatten mit den 29ern. Wobei Stefan zu bedenken gibt, dass man bei gemeinsamen Regatten aufpassen muss, keinen Alkohol an Kinder auszuschenken...

Ebenso wichtig wie Werbung ist allerdings, bereits gewonnene Teams am Ball zu halten. Stefan schlägt vor – so die Zeit das denn zulässt – mehr einfach mal zusammen zu trainieren. Wer sich in die Klasse eingebunden fühlt, der bleibt auch dabei und das Kentern am Anfang wirkt gar nicht mehr so abschreckend, wenn jemand dabei ist, der sagt, woran's liegt und erzählt, wie oft er selbst anfangs im Bach gelegen hat.

Wir hoffen also, dass sich der Süden wieder erholt und bald eine genauso aktive Regattaszene hat wie der Norden.

Carmen Bernitt

GER 81

„Hugo Bindestrich“

Supercup Grömitz bei paradiesischen Bedingungen

Initiiert durch Ollo, lud Mitte Juni - der Monat, der ja bisher regattafrei war - der Segelclub Grömitz zum ersten Supercup der 14s ein. Seit dem Wegfall der dänischen Flotte gab es schon lange keinen Supercup mehr - umso schöner, dass der Segelclub Grömitz bereit war, dieses doch eher unbekannte Regattaformat auszurichten.

Am Freitag den 23.07. trafen sich schon einige Segler zum Freibier im Club. Auf dem Parkplatz oben hatte der Club eine Fläche abgesperrt, wo die Segler ihre Quartiere aufschlagen konnten.

Am nächsten Morgen sah es überhaupt nicht nach Wind aus. Der Wettfahrtsleiter war aber relativ entspannt und fragte uns, bei welchen Winden wir überhaupt segeln würden.

Den ersten Teil des Morgens verbrachten wir also damit, den Beachvolleyballspielern zuzugucken oder alte Seglergeschichten auszugraben. Irgendwann kam jedoch ein bisschen Brise und die Wettfahrtsleitung bat alle Boote aufs Wasser. Sich schnell in den Neo zwängen und dann das Boot auftakeln, dauert bei einem 14 ja nun eine gewisse Zeit. Der Wettfahrtsleitung ging dies nicht schnell genug, so bekam jeder noch eine persönliche Aufforderung. Nachdem der größte Teil der Flotte auf dem Wasser war, wurde auch relativ zügig gestartet, auch wenn noch nicht alle da waren.

Bei schwachen Winden (einer im Boot und der andere am Anhocken) und strahlender Sonne segelten wir nun los. Vorneweg Edda und Mark, dicht gefolgt von Bettina und Jens. Keine Ahnung, was dahinter genau passierte. Auf dem dritten Platz waren wohl Ollo und ich, das erkenne ich an der Tatsache, dass ich hier gerade schreibe. Am ersten Tag haben wir 7 Wettfahrten gesegelt, die in der Regel eine halbe Stunde dauerten. Durch die sich langsam durchsetzende Seebrise nahm der Wind bei jedem Rennen stetig zu, so dass wir das letzte Rennen bei ca 4,5 Windstärken absolvierten. Die meisten Rennen konnten Axel und Jörn mit Ert für sich bestreiten. Peter, der mit Felix segelte, hatte nicht ganz so viel Erfolg, da die beiden wohl erst einmal ne ganze Menge zu bereden hatten. Vorne dabei waren die üblichen Verdächtigen, wie die oben genannten und Carmen mit Olli.

An Land angekommen, hatten alle Vorschoter ca. 20 cm längere Arme, da der Spi doch sehr häufig gesetzt und gleich wieder geborgen wurde.



Einige beschwerten sich darüber, dass der Kurs zu klein war, insbesondere das Gate, das man immer durchqueren musste, war sehr klein. Diese Enge aber macht den Supercup gerade aus. Diejenigen, die ihr Boot blind beherrschen, haben dann umso mehr Spaß. Am Samstag gingen wir relativ früh an Land, weil die meisten unbedingt der Fußballweltmeisterschaft folgen wollten und sehen, wie Deutschland Schweden eine Packung gibt.

Der Abend war gar nicht so feucht fröhlich, wie man es sonst von den Seglern kennt, da die Aktivitäten vom Tage ihren Tribut zollten.

Auch am nächsten Morgen zeigte sich der Himmel wieder wolkenlos, das Wasser mit übertriebenen 20 Grad und Wind ... der war leider wieder nicht da. Doch wie schon am Vortag entwickelte sich zuverlässig die Seebrise, so dass wir die ersten Rennen bei schwächeren Winden segelten und die letzten Rennen bei bis zu 5 Windstärken. Am Ende hatten Axel und Jörn, nach weiteren 8 Wettfahrten, vor uns den längsten Atem. Dahinter folgten dann Bettina mit Jens und Carmen mit Olli.

Viele Klagen hörte ich beim Abbau der Boote. „Ich kann nicht mehr“, oder „Ich bin zu alt dafür“. Selbst die Steuerleute schleiften ihre Arme vor Erschöpfung über den Boden.

Alles in allem ist zu sagen, dass der Supercup in Grömitz wohl die schönste Segelveranstaltung diese Jahr war. Für jedes Team, egal ob viel Wind oder Schwachwind, war etwas dabei. Direkt vor der Überseebrücke fanden spektakuläre Rennen statt, die nicht nur den Seglern, sondern auch den Zuschauern, die die Rennen entweder vom Strand oder direkt von der Brücke verfolgten, enorm viel Spaß machten. Das Wetter hielt paradiesische Bedingungen bereit. Obwohl der Segelclub Grömitz noch nicht so viel Erfahrung mit solchen rasanten Booten wie

den 14s hatte, hat er eine super Regatta ausgerichtet. Ich denke, genau so begeistert wie der Club von unserer Klasse war, waren wir von dem Club und hoffen, dass wir uns auch nächstes Jahr dort wiedersehen.

Björn Frasch

GER 172

„Tangalooma Flyer

Wie kam es zum International 14 Supercup Grömitz 2000?

Zwei Dinge bewogen mich den Supercup in Grömitz zu initiieren. Zum Einen der Wunsch mal wieder einen richtigen Supercup auszusegeln und zum Anderen mit Grömitz eines der besten Segelreviere der westlichen Ostsee für unseren Regattakalender zu erschließen.

Ein Blick in das Handbuch „The International Fourteen 1928-1989“ bringt zutage, dass der Supercup als Regattaformat Ende der 1980er Jahre entstanden ist. Der wohl erste Supercup wurde in San Diego 1988 ausgetragen. Als Supercup wird seither im 14 das Regattaformat bezeichnet, welches durch extrem kurze und enge Kurse, meist Windward/Leeward mit Gates oder auch P- und M-Kurse gekennzeichnet ist. Eine einzelne Wettfahrt sollte nicht länger als 20 Minuten dauern, so dass entsprechend viele Wettfahrten gesegelt werden. Die Reviere sind dabei oftmals in unmittelbarer Zuschauernähe gelegen.

Die Idee den Segelsport dem Publikum näher zu bringen, trug Früchte und so wurden in den 90er Jahren zahlreiche zum Teil in hohem Maß durch Sponsoring unterstützte Supercups in Europa ausgetragen. Alte Haudegen können von Veranstaltungen wie Queen Mary und Stockholm berichten. Für die norddeutsche Flotte hatte neben dem Kieler Woche Supercup insbesondere der Aalborg Supercup eine herausragende Bedeutung.

Nachdem dieser nicht mehr ausgetragen wurde, entstand eine Lücke im Regattakalender, die auch die damalige Skiff Pro Tour und die gelegentlichen Kurzwettfahrten in Warnemünde nicht schließen konnten, denn diese Veranstaltungen waren keine Supercups - die Kurse waren einfach doppelt so lang wie ein vernünftiger Supercup Kurs.

Die Faszination des Supercups liegt in der Wichtigkeit des Starts, den vielen Manövern auf engstem Raum, den vielen Wegerechts- und Tonnensituationen, den zahlreichen hundert Metern Spifall die zu ziehen sind und im Falle von Aalborg auch in der Kneipenstraße am Freitag Abend und der Motto-Party am Samstag.



Wichtig für einen erfolgreichen Supercup sind somit Boots-Handling, körperliche Belastbarkeit, vorausschauendes Fahren, gutes Aufrichtverhalten und ein gewisses Maß an Regelkenntnis und -beachtung (Ja Raller, ich weiß, ihr wolltet die rechte Seite des Lee Gates runden...). Apropos Regeln: Beim Supercup gab es in der Vergangenheit meist ein paar Besonderheiten, wie z.B. dem inzwischen ja zum Standard gewordenen 360 statt

720 sowie insbesondere der Regel, dass Tonnenberührungen erlaubt sind. Diese Regelung ist aber in der jeweiligen Segelanweisung ausdrücklich festzuhalten und gilt nicht etwa bei allen Regatten die den Namen Supercup tragen. Diesem Irrtum erlagen wohl auch in Grömitz einige Teilnehmer. Auch Björn ging wohl davon aus, dass die Tonnenberührung unser kleinstes Problem war, als wir auf Position 2 die Wende um die Luvtonne vermässelten, auf die Tonne kenterten und den nachfolgenden Booten die Schranke vor dem Bug zumachten. Nach kurzer Diskussion auf dem Schwert war die Sache aber geklärt und wir konnten uns nunmehr als letzter an die Entlastung und auf die Verfolgung machen.

Grömitz eignet sich ideal zum 14 Segeln und ist seit dem letzten Jahr nunmehr unser Heimatrevier. Man slipt meist problemlos vom Strand, ist dann direkt im offenen Segelrevier und hat meist besseren Wind und höhere Welle als in anderen Teilen der Lübecker Bucht. Zudem verfügt Grömitz landseitig über eine gute Infrastruktur

und bietet allerlei Kurzweil. So lag die Idee nahe in Grömitz eine Regatta zu initiieren. Die Kontaktaufnahme zum Grömitzer Segel Club war sehr willkommen und mündete in zahlreichen Planungssitzungen mit dem engagierten und begeisterten Regatta-Team um Harald Wissner. Der Grömitzer Segel Club erwies sich nicht nur als sehr erfahren sondern zeigte sich auch sehr offen für unsere Wünsche und das Konzept des Supercups. Auch der Tourismus Service Grömitz konnte für die Veranstaltung begeistert werden. Hervorragende Organisation und herzliche Gastfreundschaft im GSC führten zu einer Regatta, die von allen Seiten sehr positiv bewertet wurde und hoffentlich im nächsten Jahr eine Wiederauflage erfährt.

Olo Peter

GER 172

„Tangalooma Flyer



Deutsche Meisterschaft in Sonderborg

Eine deutsche Meisterschaft in Dänemark? Diese etwas ungläubige Frage haben sicher viele dieses Jahr schon mal gehört. Klingt ja zugegebenermaßen auch etwas ungewöhnlich. Aber schließlich sind wir ja 14-Segler und genau betrachtet steht nirgends geschrieben, dass deutsche Meisterschaften in Deutschland stattfinden. Also los...

Wer schon im letzten Jahr die Regatta in Sonderborg mitgesegelt ist, die damals zwar keine Deutsche, aber unmittelbar vor der Euro auch eine gut besuchte Regatta war, hatte sicher drauf geachtet, nicht die kleinen Segel zu Hause liegenzulassen und alle Schoten nochmal auf Sturmtauglichkeit geprüft. Denn im letzten Jahr brachten nur noch zwei Boote das letzte Rennen ins Ziel (Zweifel der Wettfahrtleitung, ob dieses Rennen wirklich noch durchgeführt werden sollte, bestanden offensichtlich keine), während alle anderen sich nicht mehr aufs Wasser trauten oder schon genug kaputt gemacht hatten. Mit diesen Erinnerungen im Hinterkopf machten wir uns also auf den Weg.

So richtig wahrscheinlich war eine Wiederholung der Wetterverhältnisse aus dem letzten Jahr allerdings von vornherein nicht. Hatten wir damals der Kälte und dem Regen getrotzt, waren wir dieses Jahr im Juli äußerst hitzeverwöhnt und die dicken Pullis hatte wohl kaum einer dabei. Wir sollten sie auch nicht brauchen – ebensowenig wie die kleinen Segel.

Die süddeutschen Teams hatten die Bedingungen schon mal vorgetestet, indem sie früher angereist waren. Allerdings behaupten sie, bei 5 Bft in Sonderborg trainiert zu haben. Allzu groß kann der Trainingsvorteil somit nicht gewesen sein, denn von 5 Bft war am 15. Juli keine Spur mehr...

Stattdessen machten sich 22 Boote mit recht geringer Geschwindigkeit auf zum Startboot. Unsere Geschwindigkeit war sogar so gering, dass wir fürchteten, nicht rechtzeitig am Geschehen anzukommen... Diese Befürchtung war allerdings unbegründet, denn der nicht vorhandene Wind kam aus so vielen Richtungen, dass ein Start vorerst nicht möglich war. Als schließlich doch beschlossen wurde zu starten, war zumindest laut Flemming genug Wind. Wir haben uns alle gefreut,

Flemming wieder im 14 zu sehen (die dänische 14-Flotte verzeichnet damit einen Zuwachs von 50 %!) und der Däne ersegelte im ersten Rennen gleich einen zweiten Platz. Nach eigener Aussage muss er in den folgenden Wettfahrten aber zu schwer gewesen zu sein... War also die Windstärke gut segelbar, so verwirrte uns die Windrichtung insbesondere am Ende der ersten Wettfahrt. Setzen wir jetzt Spi oder müssen wir kreuzen? Wir waren demgemäß ganz froh, als wir das Ziel erreicht hatten und es uns egal sein konnte, aus welcher Richtung der Wind kam.

In den weiteren Rennen stellten sich bei uns an Bord noch mehrere Kleinigkeiten heraus, auf die man bei flauen Winden achten sollte... Wenn zum Beispiel nach der Leetonne alle anderen viel schneller fahren und das Kreuzen so gar nicht klappen will, kann es sich durchaus lohnen, mal einen Blick ins Großsegel zu werfen und dann die Toplatte umzuklappen...

Insgesamt hatten wir aber doch einen schönen ersten Segeltag hinter uns, als wir uns wieder gen Hafen aufmachten. Zu dem Hafen ist übrigens auch noch was zu sagen: Wer noch nicht in Sonderborg gewesen war, betrachtete zunächst mit äußerster Skepsis die Sliprampe. Das Problem war nicht die Rampe, sondern der weite Weg von der Rampe bis aufs freie Wasser, der in mehreren Kurven an den im Hafen liegenden Yachten vorbeiführte. Jörn äußerte bereits Respekt vor den dänischen Seglern... Des Rätsels Lösung befand sich jedoch auf der rechten Seite des Hafes, versteckt hinter den Bäumen: Dort gab es einen Strand mit 14tauglicher Slipmöglichkeit.

An Land erwarteten uns die heiß ersehnten und vom letzten Jahr schon bekannten Hot dogs mit den extralangen roten dänischen Würstchen. Wir konnten also allen Hunger stillen (oder habe ich Eike nachher doch nochmal kochen sehen?), um gestärkt in die Jahreshauptversammlung der 14-KV zu gehen. Dort wurde lange diskutiert, aber doch nicht zu lange, denn mit den Meldeunterlagen hatte jeder einen Getränkutschein erhalten, der in einem bestimmten Zeitraum in einer Kneipe in der Stadt einzulösen war. Flemmings Frau wies uns darauf hin, dass wir unbedingt in die Stadt aufbrechen

müssten. Unvergessen bleibt auch ihr Appell an Klasse: „Ihr müsst etwas tun! Wenn ihr mehr Leute in die Klasse holen wollt, müsst ihr handeln. Reden hilft nicht.“

Mit diesen guten Ratschlägen machten wir uns also auf den Weg in die Stadt Sonderborg und jene Kneipe. Die Zeit war natürlich doch schon abgelaufen, aber unsere Cocktails bekamen wir trotzdem. Es wurde noch ein sehr netter Abend. Viele Segler hatten auch ihre Freundinnen dabei, so dass sich gar nicht die ganze Zeit nur übers Segeln unterhalten wurde.. Interessanten Gesprächsstoff lieferten auch gewisse Verwicklungen, über die wohl nur Thomas und Eike genauere Auskünfte geben könnten...

Der nächste Morgen begann für jeden, der es so gewünscht hatte, mit einem luxuriösen Frühstück. Da war die gute Laune schon mal gesichert und konnte auch nicht dadurch getrübt werden, dass das Wasser wie ein Spiegel vor uns lag. Recht bald ging AP hoch und wir konnten uns die Zeit mit baden, sonnen, lesen oder Bootebasteln vertreiben. Gern geführt wurde in dieser Zeit auch die Diskussion, ob es nicht eine Mindestwindstärke geben sollte, unterhalb derer im 14 nicht gestartet werden darf.

Irgendwann nachmittags, als die meisten die endgültige Absage aller Wettfahrten für diesen Tag forderten, um sich endlich dem Biertrinken widmen zu können, kam doch ein bisschen Wind und wir wurden aufs Wasser geschickt.

Wir konnten sogar auch ein paar schöne Wettfahrten segeln. Was genau passierte, weiß ich nicht mehr, aber ich erinnere mich daran, nicht nur einmal genau gleichzeitig mit Ert an der Luvtonne angekommen zu sein und beide Male hatten Axel und Jörn leider Vorfahrt. Einmal führte das zu der Frage von Jan an Land: Wieso habt ihr eigentlich direkt hinter der Luvtonne gekringelt? Das Kringeln war wohl auch nötig, aber es hat uns auch nicht so viel geschadet, denn irgendwie wollten Ert und Max das Rennen wohl gar nicht so gern gewinnen, sondern lieber gegenseitigen Bootsspeed testen. Das taten sie denn auch auf der einen Seite der Bahn, während wir mit mehr Wind aus günstigerer Richtung auf der anderen Seite zur nächsten Tonne fuhren und zuerst das Ziel erreichten.

Erinnerungswert ist auch noch ein anderer Zieleinlauf: Ich glaube, in Luv von uns befanden sich Stefan und Robert und in Lee Mark und Edda. Beide fuhren mit fröh-

licher Geschwindigkeit ins Ziel und wir standen dazwischen und kamen einfach nicht vom Fleck. So fühlte es sich jedenfalls an und ein Blick nach hinten nach Zieldurchlauf bestätigte, dass lokale Windlöcher durchaus nicht ausgeschlossen waren: Bettina und Jens hatten auch eins erwischt und wären dabei fast noch baden gegangen.

Wieder an Land, wurden wir diesmal mit einem leckeren Barbecue verwöhnt. Jeder suchte für sein Stück Fleisch einen Platz auf dem Grill, was manchmal gar nicht so einfach war. Die letzten Sonnenstrahlen genossen wir auf der Wiese vor dem Clubhaus. Dort blieben wir dann auch, bis der Schlafsack im Zelt zu einer verlockenden Alternative wurde.

Der Montagmorgen unterschied sich kaum vom Sonntag – weder im Frühstück noch in der Flaute. Leider durfte der letzte Start nicht allzu spät sein, weil viele eilig losmussten. Insbesondere die Schiffe, die zu WM wollten, sollten verladen und noch am gleichen Tag nach England gefahren werden. Ein Rennen bei schwachen Winden konnte noch durchgeführt werden, mehr war aber nicht drin, obwohl der Wind sich wie an den vorigen Tagen nachmittags doch durchsetzte. Letzteres kann vor allem Antje bestätigen, die am Nachmittag mit Olli ihre erste Runde im 14 drehte.

Mittags gab es ein letztes Mal die guten dänischen Hot dogs und im Anschluss folgte die Siegerehrung. Deutsche Meister wurden Stefan und Dominik, Olli und ich folgten auf dem zweiten Platz und mit einem Punkt mehr sicherten sich Bettina und Jens den dritten Rang. Der Kampf zwischen Hugo und Max, der dieses Jahr eigentlich auf jeder Regatta mit viel Euphorie geführt wurde (es sei denn, Max verliert seine Flügel wie am Gardasee), war also auch in Sonderborg besonders spannend.

Alles in allem verdient der Sonderborg Yachtclub für die Ausrichtung der German Open ein dickes Lob und Dankeschön

Carmen Bernitt

GER 81

„Hugo Bindestrich“

Vom Astra zum Speedwave I4

Bootsbau in Deutschland

Jörn und ich entschlossen uns im Winter 03/04 dazu unsern int. I4 ein wenig aufzumotzen. Wir unterwarfen uns dem neuen technologischen Trend und kauften uns ein T-Foil genauso wie einen neuen CST Mast. Um möglichst sparsam das Boot umzubauen, fragte ich Tilman, einen guten Freund und alten Bootsbauer -Kollegen, ob ich mich bei ihm in Hamburg in der Scheune ausbreiten kann. Schließlich bauten wir dann im Frühjahr gemeinsam an unseren Booten und philosophierten selbstverständlich über vergangene gemeinsame Bootsbautage und Zukunftsvisionen. Je mehr Astra wir dabei verzehrten, desto mutiger wurden dabei unsere Pläne und Vorstellungen. Den größten Spaß hatten wir dabei, vom Bau einer eigenen international I4 Serie zu reden. Unter gehörigem Astra-Einfluss haben wir dann schließlich beschlossen, dass wir Boote bauen wollen, irgendwann..., wenn ich wieder aus Australien zurück bin. Und auf ein ehrliches „never forget“ haben wir dann angestoßen, wohl wissend, dass es wohl eher ein Wunschprojekt bleiben würde.

So gingen ein und ein halbes Jahr ins Land. Ich war gerade aus Australien zurück, als Jörn mit der Frage ankam, wo wir ein Boot herbekommen, mit dem wir 2005 angreifen können. Jasons Biker 5 sahen gut aus, aber er hatte eine ewig lange Warteliste. In England war die Situation unklar. Morrison sollte nicht in Frage kommen und einen B5 gab es zu der Zeit dort nicht zu kaufen.

Langsam wuchs die Idee, 14s in Deutschland zu bauen und dass das dann Speedwave bzw. Tilman in die Hand nehmen sollte, war jawohl klar.

Als erstes wollte ich Paul Biker sprechen, um zu sehen, ob er überhaupt bereit ist, uns zu helfen und uns Lizenzen zur Verfügung stellt. Lutz hat den Kontakt aufgebaut, da er während seiner Zeit in Seattle häufiger mit ihm segeln war. Paul hat mir seine Unterstützung zugesagt. Er hat sich schon seit längerem gewundert, warum wir nicht eigene Boote bauen und freute sich daher umso mehr über das aufkommende Projekt mit Speedwave.

Über Umwege hatte ich zufällig erfahren, dass Olli Voss irgendetwas mit der Yacht Research Unit Kiel plant und die sich wohl schon Rümpfe angesehen hatten. Also rief ich gleich Olli an und habe mit ihm unsere Ideen disku-

tiert. Schließlich waren wir uns natürlich einig, dass wir gemeinsam an einem Strang ziehen müssen: Der Plan war Boote von Speedwave und Flügel von Bergner.

Auf der hanseboot kam Stephan Großmann von Speedwave und schaute sich mit mir den int. I4 von Olli Voss an. Ich habe ihm von der Idee erzählt und nach seiner Begutachtung und viel Überredungshilfe von Jens Holscher und Jörn ist er mit einem positiven Eindruck zurück in den Süden gereist.

Tilman und ich schmiedeten bereits große Pläne und es folgten fast 1,5 Monate Kampf um Formpreise und sinnvolle Baumethoden. Nächtliche Diskussionen über Formenbau und Verdeckformen hatten dann schließlich ein Ende, als ich Mitte Dezember den Anruf von Speedwave bekam, dass wir die Sache durchziehen!!! Geplant war, eine Kleinserie von International I4s bei Speedwave aufzulegen.

Nachts rief ich schließlich Paul an, diskutierte die Lizenzvereinbarungen und am nächsten Tag hatte ich per E-Mail die Rumpffdaten als 3D-Datensatz auf dem Rechner. Wahnsinn!!!!!!!!!!!!!!

Speedwave hat beschlossen, eine einfache und günstige Deckform zu bauen und die Rumpfform CNC zu fräsen, also eine negative Rumpfform herzustellen.

Tilman hat seine Weihnachtsferien verkürzt um die Formen rechtzeitig bis Mitte Februar vorzubereiten.

Unzählige Telefonate mit Tilman und nächtelanges Zeichnen führte letztlich zu einem super Decklayout. Doch nun musste es endlich losgehen. Die Boote wurden in CFK - Sandwich gebaut, wobei wir uns aus Kostengründen für einen Schaumkern entschieden. Wir haben uns an die Vorgabe von Paul Biker gehalten und lediglich im Decksbereich eigene Ideen eingebracht.

Schließlich war es so weit und das erste Boot wurde aus der Form geholt, Trinity war geboren. Ert folgte zwei Wochen später. Wir waren etwas unter Zeitdruck, da wir Ende März bzw. Anfang April bereits auf dem Wasser sein wollten. Bis dahin war noch ein weiter Weg, keiner von uns hatte bis dahin je einen international I4. von der ersten Schraube an ausgebaut.

Olli und ich waren uns einig, dass die Boote so einfach wie möglich sein sollen. Das heißt Baumniederdrücker, Cunningham und Oberwanten sollen von hinten zwischen Steuermann und Vorschoter bedienbar sein. Vorstag und Fockcunningham sollen einfach neben dem Mast im Boot liegen. Dieses Layout spart eine Menge Beschlüge und Verstärkungen und ergibt letztlich ein sehr aufgeräumtes Cockpit. Der Ausbau war, obwohl er so einfach gehalten war, sehr aufwendig zu organisieren. Dass ich zu der Zeit in England arbeitete und bis dahin nicht einmal die Baustelle, geschweige denn Tilman oder Stephan persönlich gesehen habe, war dabei sicher nicht förderlich.

Letztlich sollten alle Verstärkungen perfekt platziert und alles gut durchdacht sein. Ich denke, zu dieser Zeit hat Tilman mehr mit mir und Olli telefoniert als mit irgendwem sonst. Nicht selten kam ein: "Ich werde noch verrückt mit euch!!" von ihm.

Die ersten Fotos von Trinity, der Erstgeborenen, lösten Euphorie bei Olli und mir aus. Tilman hat das Boot in der Lackierhalle abgelichtet und es strahlte in voller Schönheit. Eine Woche später holte Olli mit Felix das Boot ab. Weitere 2 Wochen später habe ich Tilman besucht, um mit ihm Ert auszubauen. Das Wochenende war spitze. Nach fast einem halben Jahr Telefonieren mit Tilman und Olli Ert das erste Mal vor mir stehen zu sehen und anzufassen war einmalig. Nach einem halben Tag stand der Mast und nach einem weiteren Tag waren nahezu alle Strecker eingezogen. Und das, obwohl ich fast fünf Stunden damit verbracht habe, Mut zu sammeln, um in das so neu aussehende Deck zu bohren und eine Schraube hinein zu drehen. Das Boot sah so neu und fast fertig wahnsinnig gut aus und jedes Mal, wenn ich um die Ecke kam und auf das Boot blickte, war es etwas ganz Besonderes.

Ich bin dann am Montagmorgen total übermüdet, aber mit einem Strahlen im Gesicht mit einem nahezu fertigen Ert wieder in den Norden gefahren. 10 Stunden Fahrt gingen so glücklich viel schneller vorbei – immerhin durfte ganz Deutschland einmal Ert auf der Autobahn sehen...

Jörn und ich sind gleich ein Wochenende später segeln gegangen. Vieles war natürlich noch nicht ganz perfekt eingestellt, aber das war uns egal. Wir wollten Ert segeln.

Endlich standen wir im Trapez, ein unbeschreiblicher Moment!!!!

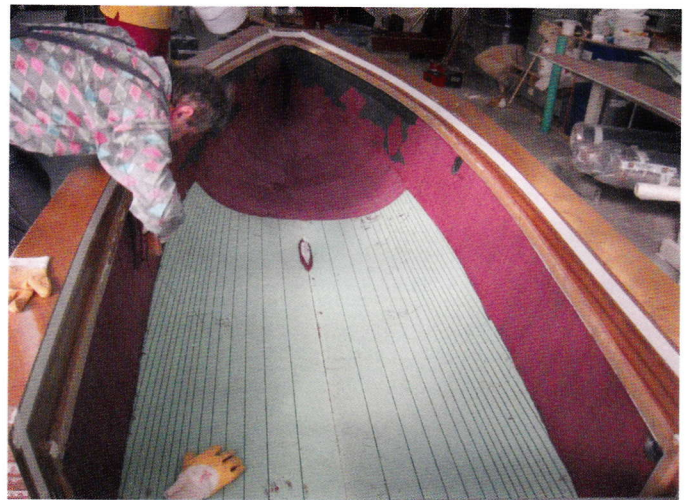
Rückblickend hätten wir kein besseres Boot bekommen können. Trotz vieler extra Wege, die wir gehen mussten und Zeit und Arbeit, die wir in das Projekt gesteckt haben, hat sich jede Stunde Arbeit ausgezahlt.

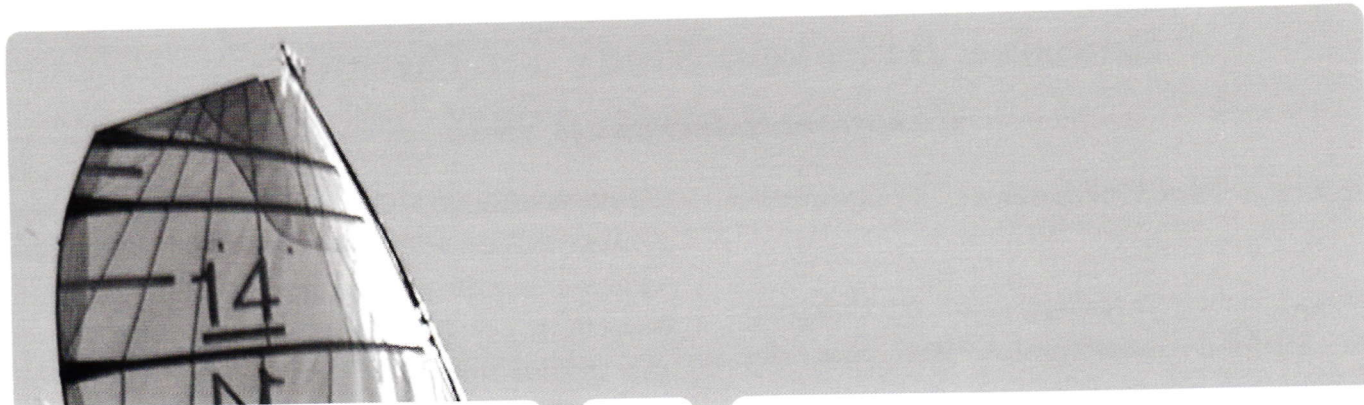
Letztlich bleibt zu hoffen, dass Speedwave mit der I4 Serie Erfolg hat und die Boote bei den I4-Seglern gut ankommen.

Axel Reinsch

GER 214

„Ert“





CTM GmbH

Composite Technologie & Material
Heinrich-Hertz-Strasse 38
D-24837 Schleswig

fon: +49 (0) 4621 95533

fax: +49 (0) 4621 95535

E-mail: Manfred.Schreiber@CTMat.de

www.CTMat.de



Gardasee: Da ist kein Wind - nur Thermik...

Europameisterschaft 2006

Mein erstes Mal Gardasee

Großes Ziel für mich für die Segel-Saison 2006: mich mit einem Skiff-Boot anzufreunden und dann die Gardaseetaufe irgendwie zu meistern...

Für mich klang alles sehr suspekt: Ora, Vento, mit Spi raus, mit Spi wieder rein und die Uhr kann man nach dem Wind stellen...hä???? Dann hieß es: Wie? Edda und Mark wollen zum Gardasee, die haben doch grad erst angefangen mit dem 14 segeln?

Es wurde rechtzeitig ein gutes Trainingsprogramm gestartet. Stapfend mit Neoprenschuhen im Schnee, wurde bei gutem Wind (zu Beginn des Jahres gab es noch guten Wind) trainiert und ich habe geflucht, gejubelt, gebibbert, gestrahlt... dieses Boot, es war kein leichter Start!

Der Mai rückte näher und schließlich ging es los, Max und rooschtboot, Jens und Bettina, Mark und ich machen sich auf den Weg gen Süden. Kieler Regen machte uns den Abschied leicht, allerdings wollte Max' Slippi uns noch nicht loslassen, musste in einer Blitzaktion noch schnell repariert werden. Auf der Fahrt haben wir das Hörspiel "Säulen der Erde" gehört und ich habe nach dem ersten Kapitel geschlafen und bin in Italien wieder aufgewacht. Dann der Blick von oben auf den See, WOW!

Training war für den nächsten Tag geplant, erstmal Boot aufbauen und italienische Schlemmereien genießen. Heroisch wagten Olli und Carmen sich schon am ersten Tag auf den See, das Ablegen fand ich bei ihnen schon ziemlich aktig und das stimmte mich nicht grad zuversichtlich...

Die Trainingstage waren wider Erwarten gut, wir konnten bei dem Wind fahren. Das Ablegen vereinfachten wir uns allerdings manchmal, indem wir unser Boot zum Strand zogen. Der Weg dorthin war zwar nicht so einfach: Boot nach links kippen, da ist ein Baum... Boot nach rechts kippen, noch einer... und ein wenig die Luft aus den Reifen lassen, dann geht's leichter durch den Sand. Das Ablegen am Strand entschädigte aber für den Aufwand: einfach Boot ins Wasser schieben und lossegeln!

Die Langstrecke am Mittwoch haben Mark und ich weggelassen und uns einen Ruhetag gegönnt. Wir dachten, wenn man sich den Himmel so anschaute, entweder die haben Flaute oder Ballermann. Letzteres war der Fall und zwar in einer Form, dass kaum noch ein Boot aufrecht stand. ;-) Jens schwärmt allerdings noch heute von dem „geilen Spiritt“, der der Kenterung vorausging...

Am Donnerstag, den 24.05.06, starteten die ersten Wettfahrten und es war der reine Kampf ums Überleben - besser - ums aufrechte Segeln...ich hätte vorher nicht geglaubt, dass ein See so windig sein kann!



Scheinheilig liegt er da, es ist flau, man baut sein Boot auf, nur am Horizont ist ein schwarzer Strich zu erkennen, der Strich wird breiter, breiter, breiter und plötzlich ballert es mit 6-7bft! Unglaublich! Die Tage zuvor war es zumindest fahrbar, aber so haben wir unser Boot zu oft von unten gesehen, ich habe nicht mehr mitgezählt, wie oft wir gekentert sind.

Gut, war ein italienischer Giovanni in seinem Schlauch immer in unserer Nähe. Cool mit seiner Sonnenbrille und Kippe im Mund hat er mir zumindest immer das Gefühl „alles ist gut, baby“ gegeben ;-)

Bis auf ein Rennen, das wir vorzeitig abgebrochen haben, sind wir alle anderen durchgefahren, und manche davon waren sogar im Zeitlimit. Zum Schluss haben wir uns gut im Mittelfeld platziert und ich war damit sehr zufrieden. JJJ

Edda Thiessen

GER 215

„rooschtboot“

Spannende Kämpfe um den Titel am Gardasee

Flossie (James Fawcett) und Dave haben die Euro 2006 am Gardasee gewonnen. Herzlichen Glückwunsch an die verdienten Gewinner!

Gardaseesegeln ist klasse: Irgendwann liegen alle im Bach, die einen mehr, die anderen etwas weniger. Auch dieses Jahr wieder hat Riva uns mit besten Windbedingungen verwöhnt. Nur am letzten Tag schwächelte die Ora/Vento, so dass kein Rennen gesegelt werden konnte.

Aber der Reihe nach:

Die Engländer wissen auch nicht immer, wo das Ziel ist. Im ersten Rennen haben sich Michael Lennon und James Fawcett willenslos bei 25 Knoten Wind über den See gejagt und dabei etwas orientierungslos das Ziel nicht gefunden. Axel konnte mit einem klasse 3. Platz schon einmal gute Werbung für die neuen Speedwave - Boote machen. Beide neuen Speedwave Boote hatten aufgrund von Nosediveproblemen am ersten Tag unter Spi sinnvollerweise das Bergen mit dem Masttopp im Wasser geübt.

Das ging im zweiten Rennen schon besser. Hier konnte Trinity mit Voss/Weidling am Draht den 3. Platz nach ordentlichem Kampf an der Kreuz mit Reinsch/Schulze für sich behaupten.

In dem Rennen führte mal wieder Trinity, aber auch hier war eine Zielerreichung nicht ohne Kenterung möglich. Kurios war eine Situation, bei der wir als erste um die Lutonne gingen, gefolgt von Partington und Lennon. In der Halse haben sich die ersten 3 Schiffe fürs Kentern entschieden. Nutznießer war Flossie, der das Rennen auch souverän gewann. Später im Dinghypark konnte sich keiner der Anwesenden an so eine Situation in der Vergangenheit der 14-Klasse erinnern.

Am Abend wurden Ert und Trinity gardaseetauglich gemacht, der Anstellwinkel des T-Foils wurde so verändert, dass man eine Chance hat, ohne Kenterung die Leetonne zu erreichen. Rennen 3 am zweiten Tag konnten Voss/Weidling mit deutlichem Abstand gewinnen. Endlich mal nicht kentern!

Die Bieker 5 von Speedwave hatten an diesen ersten beiden Tagen deutliche Speedvorteile. Unser 4. Platz im vierten Rennen (mal wieder umgefallen) sollte nach diesem Regattatag für die Gesamtführung ausreichen.

Bis dahin kämpften die beiden neuen Stealth Boote (auch Bieker 5) von Archie und Katie mit erheblichen Materialproblemen. Es war schon bewundernswert, wie sie bereits im Training jeden Tag rausfuhren, wieder reinkamen, um alles zu reparieren, was ihnen um die Ohren geflogen war und am nächsten Tag genauso motiviert wieder ausliefen.

Stephan und Robert hatten inzwischen ihr gebrochenes Rack wieder zusammenbruzzeln lassen, was zu sehr anständige Plätzen am zweiten und dritten Tag führte.

James Fawcett hat sich am dritten Regattatag unserer angenommen und uns schön dreimal den Start versaut. Flossie machte an diesem Tag mit den Plätzen 2, 2 und 1 alles klar. Lediglich Archie verwies ihn in seine Schranken. Archie sollte in der weiteren Saison noch zeigen, welches Potential speziell bei wenig und mittlerem Wind in ihm steckt.

Bei Wind ist die Speedwave/Bieker/CST/Alexander Kombination nur durch gelegentliches Kentern von sich selber zu schlagen. Schlussendlich sollten Axel/Jörn sechste und Felix/Olli dritte werden. Super Ergebnis!

Auch dieses Jahr war der Gardasse wieder sehr anstrengend zu segeln, aber eine Reise ist er trotzdem jedes mal wieder Wert.

Olli Voss

GER 91

„Trinity“



Die Angst vor dem Manöver unter der Wand...

Die Pacific-Welle: Selbst mit Flügeln eine Herausforderung

International 14 Worlds 2006

Warum packen 140 14-Segler ihre Boote in Blechbüchsen und schicken Sie um die Welt?

Warum opfern 140 14-Segler Ihren gesamten Urlaub fürs Segeln?

Warum geben 140 14-Segler mehr Geld für eine Regatta aus als für einen all-inclusive Urlaub im 5-Sterne Hotel?

Die Antwort ist einfach: Es ist 14-WM. Und das bedeutet, mit 140 geilen Typen auf den besten Revieren der Welt richtig viel Spaß zu haben. So wie in diesem September in Long Beach, 30 km südlich von Los Angeles. Drei Wochen strahlend blauer Himmel sowie Wind und Wellen zum Träumen.

Der Alamitos Bay Yacht Club und die Organisatoren, speziell Yvonne und Paul Galvez, haben es geschafft, Gastfreundschaft an Land mit einer perfekten Organisation auf dem Wasser zu verbinden. Gleich am ersten Abend wurden wir Deutschen von lokalen 14 Seglern in Empfang genommen. Die 3 Wochen verbrachten wir dann bei einem netten Paar aus dem Yachtclub direkt am Strand von Long Beach. Im Club gab es jeden Tag nach dem Segeln Bier und ein Büfett. Auf der großen Terrasse hatten wir Segler Zeit, Erfahrungen auszutauschen und mit dem Wettfahrtleiter und der Jury zu reden.

Das Besondere an einer 14-WM ist die großartige Kameradschaft. Man kann jeden um Hilfe bitten. Auf Nachfrage verrät der Weltmeister seinen Trimm genauso, wie jeder gerne sein Werkzeug oder seine Hilfe bei Reparaturen anbietet.

Für Axel und mich begann unsere erste gemeinsame WM mit einigen Schwierigkeiten. Unsere Ruderanlage ist beim Umstieg in London stecken geblieben, was uns viele Stunden in der „Lost baggage Lane“ und zwei Segeltage gekostet hat. Einziger Trost: Auch Sigfried von Sigfried und Roy schien Probleme mit seinem Gepäck gehabt zu haben!

Als die Ruderanlage dann endlich am Boot war, musste diese auch schon wieder umgebaut werden, um das Boot heil durch die brutalste Welle zu bringen, in der ich je gesegelt bin.

Die Trainingstage nutzten wir vor allem zum Angleichen.

Im Practice-Race zeigten sich dann auch die Früchte der Arbeit. Der Speed stimmte und wir fuhren als 10. durchs Ziel. Im ersten Rennen folgte ein 19. bei leichten 8 Knoten Wind. Am Montag hätten wir auch in Australien segeln können. 19 Knoten Wind mit einer riesigen Pacific-Welle. Vor dem Wind steckten selbst die besten Segler den Bug in die Wellen, als wäre das T-Foil nie erfunden worden. An so einem Tag passiert vorne natürlich was? Lindsay gewinnt, Grant wird 3. Bei uns passiert das, was nicht passieren sollte. Um Platz 20 liegend bricht 500 Meter vor dem Ziel der Baum aus dem Lümmelbeschlagnagel.

Am Dienstag steht immer noch eine hohe Welle. Der Wind ist jedoch auf 15 Knoten abgeflaut. Nach dem Schock von gestern segeln wir nicht mit freiem Kopf. Bei einer Kenterung verlieren wir über 10 Boote und landen auf dem 29. Gut, dass es abends mit den Aussies nach dem Essen zu Panama-Joe geht. Bei Lifemusik und kalifornischem Lebensgefühl nimmt der Tag ein gutes Ende.

Da es morgens in Long Beach oft diesig ist, kommt die gute Thermik oft erst spät. Am Mittwoch wurde schon früh gestartet. Demzufolge konnte ich die meiste Zeit im Boot sitzen bleiben. Leider ging der Start total in die Hose. Langsam wurde uns klar, dass die Blumentöpfe auf der WM höher hängen als noch auch der EM. In den folgenden Rennen fehlte immer das entscheidende Etwas. Wenn wir unter den Top 20 waren, machten wir dumme Fehler. Es fehlte die nötige Abgeklärtheit, um bei einer 2,5 Stunden dauernden Regatta unter schwierigsten Bedingungen immer mit den Besten mithalten zu können.

Dafür entschädigt hat aber die tolle Kameradschaft, die wilden Kneipenabende und natürlich die strahlende Sonne. Und dann war da noch die letzte Wettfahrt. Der wildeste Ritt, den ich je erlebt habe. 20+ Knoten und Wellen, die den kompletten Rumpf verschlingen. Masten brechen, Stagen reißen. Bei den Kenterungen fliegen die Segler genauso spektakulär durch die Luft wie Trapezakrobaten. Unser Boot läuft gut, wir sind dort, wo wir hin wollen. Wir nehmen die Raumtonne als 15. Beim klarieren einer Eieruhr überläuft uns ein Boot. Der Windschatten kommt so plötzlich, dass wir nach Luv umfallen. In dieser Woche sind uns einfach zu oft die gleichen Fehler passiert. Wir wissen, woran wir arbeiten

müssen. Wie wir später erfahren, hat es Dave Hayter an diesem Tag noch schlimmer getroffen. Auf Platz 4 liegend ist ihm der Mast gebrochen. Wir konnten uns immerhin noch als 24. ins Ziel retten.

Am Abend folgte das Pricegiving Dinner auf der Queen Mary. Ein würdiger Abschluss für eine super Regatta. Peter wurde von der Crews Union, in die ich an diesem Abend aufgenommen wurde, in ein hawaiianisches Baströckchen gesteckt. Er war der Auslöser eines erbitterten Wettbewerbs um das coolste Fahrrad im Bootspark. Der einzige Fehler der Veranstalter war, die Bar zu früh zu schließen. So ging die Party auf der Brücke der Queen Mary weiter. Erst auf dem Weg in den Maschinenraum wurden wir von der Security gestoppt.

Los Angeles war eine großartige Erfahrung auf dem Wasser und an Land. Ich freue mich schon jetzt, meine Freunde aus aller Welt in zwei Jahren in Warnemünde wieder zu sehen.

Und hier die Ergebnisse:

1. USA 1168 Howard Hamlin, Euan McNicol
2. CAN 600 Tina Bayliss, Trevor Baylis
3. USA 1173 Samuel „Shark“ Kahn, Paul Allan
4. USA 1163 Kris Bundy, Jamie Hanseler
5. AUS 631 Lindsay Irwin, Andrew Perry
29. GER 214 Axel Reinsch, Jörn Schulze
36. GER 88 Peter Roocks, Timo Wigger

Jörn Schulze

GER 214

„Ert“



Insider – Test

(wer diese Fragen nicht beantworten kann, war dieses Jahr nicht genug segeln)

nicht norddeutsche Segler müssen sich eventuell auch weniger Sorgen machen, wenn sie nicht jede Frage beantworten können....

- 1. Was ist Eikes beliebteste Technik, um Vorsprung zu ersegeln?**
 - a) das viel zu lange Schwert aufholen
 - b) Steuerbordstarts fahren
 - c) ordentlich am Spi rupfen
- 2. Wonach wird in Italien das Zeitlimit bestimmt?**
 - a) nach Fionas Wünschen
 - b) nach der Ausschreibung
 - c) danach, wieviele Boote ins Ziel kommen sollen – spätere Korrekturen sind möglich
- 3. Was folgt auf die Worte „Kicker safe, Cunningham safe“?**
 - a) Spi safe
 - b) T-Foil safe
 - c) Fock safe
- 4. Was passiert an der Leetonne, wenn dort ungewöhnliche laute Geräusche entstehen?**
 - a) Ollo und Björn haben sich in den Vorfahrtsregeln geirrt
 - b) Claudius bereitet das Boot auf die Kreuz vor
 - c) Edda packt den Spi ein
- 5. Wonach richten Segler schneller Boote ihre Taktik auf der Kreuz aus?**
 - a) immer in die gleiche Richtung weiterfahren und schauen, ob man schneller ist als das Boot direkt voraus
 - b) danach, wo der Wind am günstigsten ist
 - c) nach der landschaftlich schöneren Seite
- 6. Welche besondere Regel gilt beim Supercup?**
 - a) Der Kurs darf auch rückwärts abgesegelt werden
 - b) Bahnmarken dürfen berührt werden
 - c) Luv vor Lee
- 7. Welche Klage war in diesem Frühjahr von vielen norddeutschen Vorschotern zu hören?**
 - a) Mein(e) Steuermann/-frau traut sich nicht zu halten.
 - b) Das Wasser ist zu kalt.
 - c) Ich habe den Winter über nicht genügend Sport gemacht.
- 8. Wonach richten sich in Grömitz die Startzeiten?**
 - a) nach vorhandener Windstärke
 - b) nach irgendwelchen Fußballspielen
 - c) danach, ob alle da sind
- 9. Welches Hilfsmittel ist für eine Regatta in Ratzeburg unverzichtbar?**
 - a) Autan
 - b) Gummistiefel
 - c) Rundenzähler, den man an die Wettfahrtleitung verleihen kann
- 10. Welcher Regelverstoß hat die Regatta am ASV am meisten aufgehalten?**
 - a) Verstoß gegen § 30.1 IWB (black flag)
 - b) Verstoß gegen § 12 StVO (Halten und Parken)
 - c) Verstoß gegen § 316 StGB (Trunkenheit im Verkehr)

Antworten siehe Seite 3

14s mit Flügeln - Nicht einmal Fliegen ist schöner!

Ein Überblick über die Technik

Die ersten T-Foils wurden bei den 14's bei der Weltmeisterschaft 2000 in Beer gesichtet. Damals präsentierte der amerikanische Bootsdesigner Paul Bieker der erstaunten 14-Welt die ersten horizontal am Ruder angebrachten Flügel. Es handelte sich um schmale hydrodynamisch geformte Flügel, die ca. 40cm unter der Wasseroberfläche am Ruder fest anlamiert waren. Das Profil dieser Flügel war eine Standard NACA0012 Form, wie sie im Jollenbereich vielfach für Schwert oder Ruder eingesetzt werden.

Seitdem hat sich einiges getan, aber nichts Prinzipielles.



Die Klassenvorschriften

Zunächst wurden die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung von der internationalen Eignergemeinschaft in Form einer Regeländerung definiert: Während die Regeln vor dem ersten T-Foil schlicht und einfach nichts darüber enthielten, haben die aktuellen Regeln in diesem Punkt vor allem ein Ziel: den vollkommen aus dem Wasser gehobenen, fliegenden 14 zu verhindern. Denn das würde unweigerlich drastische Veränderungen im Rumpfdesign, Riggdesign, Mastposition, Schwert- und Ruder und Segelschnitt bedeuten. Mit anderen Worten: wir könnten unsere bisherigen Boote auch gleich wegschmeißen. Vollständig fliegen kann man aufgrund der notwendigen Steuerung aber nur mit zwei Flügeln – siehe jedes Flugzeug, das neben dem Hauptflügel auch noch ein Höhenleitwerk besitzt. Also darf je Boot nur ein horizontalen Auftrieb bringendes Teil eingesetzt werden, die Position ist dabei egal (ein durch das Ruder unterbrochener, zweiteiliger Flügel gilt dabei als ein Teil). Zusätzlich ist die Fläche limitiert auf 0,81m². Dadurch wird der maximal mögliche Auftrieb begrenzt und ein vollkommen fliegender 14 ist nicht möglich. Zusätzlich gilt seit 2006 auch noch die „eins von allem Regel“, die unter anderem besagt, dass auf

Meisterschaften nur ein Paar T-Foils benutzt werden darf. Dadurch wird verhindert, dass die Mannschaften mit viel Geld jeden Tag ein anderes T-Foil segeln – die mal für mehr, mal für weniger Wind optimiert sind.

Die Wirkung der T-Foils

Aber auch wenn wir nicht komplett abheben, kann man durch den Einsatz von T-Foils einige positive Effekte genießen, die den zusätzlichen Ärger beim Slippen und mit der Mechanik mehr als wieder gutmachen. Zunächst einmal gibt es, für jeden sofort einsichtig, die in allen Richtungen dämpfende und stabilisierende Wirkung der T-Foils. Dadurch fällt man weniger um und ist insgesamt schneller. Dann geben T-Foils einem die Möglichkeit, auf den Raumschotsgängen das Heck ins Wasser zu ziehen und damit den Bug anzuheben. Das ist zwar langsam, aber sicher. Und wenn man dadurch nicht umfällt, weil das Boot sich vorne nicht in die Welle steckt, im Endeffekt doch wieder schneller als ohne. Daher die liebevolle Bezeichnung „Stützräder“.

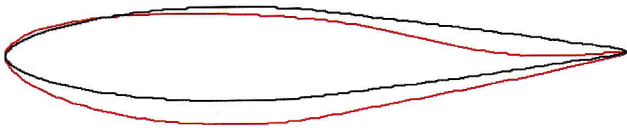
Ihre geschwindigkeitssteigernde Wirkung können die T-Foils aber nur entfalten, wenn sie so angestellt sind, dass sie den Bug ins Wasser drücken. Im gleichen Zuge wandert die Mannschaft weiter nach achtern, so dass der Bug eben doch nicht ins Wasser gedrückt wird. Dann kommt das Boot bei schneller Fahrt insgesamt ein wenig aus dem Wasser, und die benetzte Fläche verringert sich. Aber das ist nur ein Nebeneffekt. Jedes Boot ohne T-Foils hat hinter seinem Heck eine mehr oder weniger ausgeprägte, bremsende Heckwelle. Bei 14s hat diese ihren Gipfel in der Regel genau dort, wo das Ruder ins Wasser geht. Und das ist auch die beste Position für T-Foils. Wie bei jedem Flügel entsteht nämlich auf ihrer Oberseite ein Unterdruck – und diese saugt die Heckwelle gewissermaßen ins Wasser. Die Heckwelle eines 14s mit T-Foil ist fast nicht zu sehen. Zum Erzeugen einer Welle verbraucht das Boot unfreiwillig Energie. Wird diese Welle nicht erzeugt, steht diese Energie natürlich für das Boot zur Verfügung - es wird schneller! Manche Leute nennen T-Foils deshalb scherzhaft auch „Propeller“.

Die Position der T-Foils

Damit ist die optimale Position für den Horizontalflügel auch schon festgelegt: am Gipfel der Heckwelle, also am Ruder, und so nahe der Oberfläche, dass der Unterdruck die Heckwelle beeinflussen kann. Zu nahe der Oberfläche ist wiederum auch nicht gut, denn dann besteht die Gefahr, insbesondere bei Schräglage, Luft anzusaugen. Also ist es bei den meisten Booten bei der von Bieker vorgeschlagenen Position geblieben, ca. 40 cm unter der Wasseroberfläche.

Symmetrische oder asymmetrische Flügel?

Bei den Profilen der T-Foils ist es wie erwartet zu einer klaren Entwicklung hin zu asymmetrischen Profilen mit Wölbung gekommen. Man kann sie an einem leichten S-Schlag (der Wölbung) an der Unterseite erkennen.

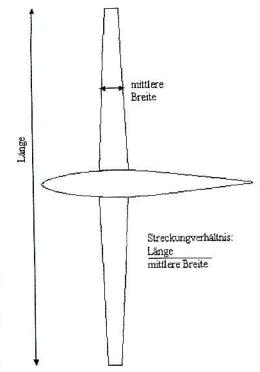


Solche Profile bringen bei einem Anströmwinkel von null Grad bereits Auftrieb. Symmetrische Profile produzieren in dieser Position nur Widerstand. In normaler Arbeitsposition, ca. 5 Grad plus an der Kreuz, bringen gewölbte Flügel mehr Auftrieb, sind also effektiver. Um Null Auftrieb zu erhalten, muss man asymmetrische Profile allerdings schon negativ anstellen, um das Heck tatsächlich herunterzuziehen noch mehr. Man erkaufte sich mit asymmetrischen Profilen also weniger Widerstand auf der Kreuz gegen mehr Widerstand raumschots.

Wie lässt sich der Widerstand reduzieren?

Ein gutes Foil produziert viel Auftrieb und gleichzeitig wenig Widerstand. Beides hängt neben der Flügelfläche zum einen von der Strömungsgeschwindigkeit (also dem Bootsspeed) und zum anderen vom Anstellwinkel des Flügels ab. Der Widerstand und damit die Bremswirkung setzt sich aus zwei Komponenten zusammen. Reibung an der Flügeloberfläche (nicht etwa Länge der Vorderkante!) und hydrodynamisch induzierter Widerstand. Setzt man mal eine gleichbleibende Flügelfläche und damit gleichbleibenden Reibungswiderstand voraus, gibt es verschiedene Möglichkeiten, den induzierten Widerstand zu verringern und damit die Wirksamkeit des T-Foils zu steigern.

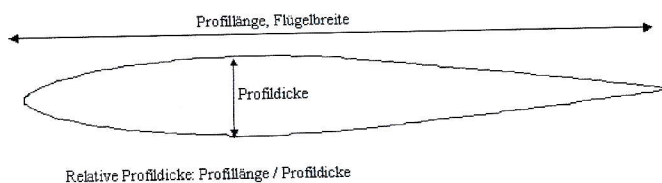
Eine der wichtigsten ist das Streckungsverhältnis - gebildet aus Länge des Flügels und seiner Breite - das möglichst groß werden soll. Je länger und schmaler der Flügel, desto weniger induzierter Widerstand. Daher werden T-Foils immer länger und schmaler. Eine Entwicklung, die man genauso auch bei den anderen Foils, Schwert und Ruder, beobachten kann.



Praktisch sind diesem theoretisch unheimlich langen und schmalen Flügel natürlich verschiedene Grenzen gesetzt - z.B. sammelt man mit langen Foils viel mehr Seegras ein, was den Widerstand sofort explodieren lässt. Seegras und Tang sind Übel, mit denen jeder T-Foil-Fahrer zu kämpfen hat. Vollgehängte Foils bremsen tierisch und lohnen jederzeit einen Säuberungsstop - sogar mitten in einer Wettfahrt.

So, die Flügel sind wieder frei von Gras, dann wollen wir doch mal sehen, wie wir den Widerstand weiter verringern können: Verglichen mit dem Streckungsverhältnis spielt die äußere Kontur des Flügels dabei eine untergeordnete Rolle und ist weitgehend Geschmackssache. Ein rechteckiger Flügel ist fast genauso gut wie ein geschwungener - vorausgesetzt, die Ecken sind schön abgerundet, um Vibrationen zu vermeiden. Eine ganz gute Annäherung an das Optimum ist dabei eine trapezförmige Kontour, mit der halben Breite der Wurzel an der Spitze.

Sehr wichtig ist das Profil des Flügels, also die Form seines Querschnitts. Hier gibt es, z.B. im Internet, eine unüberschaubare Fülle von Profilen, ein jedes mit berechneten oder besser gemessenen Auftriebs-/Widerstandskurven. Gebräuchlich sind NACA oder Eppler-Profile. Auf ein bestimmtes Profil, oder besser auf eine bestimmte Profildicke festgelegt, gibt es noch einmal zwei Merkmale. Einmal die Wölbung, die weiter oben schon behandelt wurde und die die Effektivität durch eine Verschiebung des Arbeitspunktes steigert, und dann die relative Profildicke. Sie ist das Verhältnis aus der Dicke und der Sehnenlänge des Profils, also aus der Dicke und der Breite des Flügels. Die relative Profildicke bestimmt den induzierten Widerstand maßgeblich - ein dickes Profil erzeugt in dem für uns interessanten Bereich den gleichen Auftrieb, aber deutlich mehr Widerstand. Man will also möglichst dünne Profile.



Diesem Streben sind natürlich wieder Grenzen gesetzt; zum einen strukturell (dazu später mehr), zum anderen auch hydrodynamisch. Dicke Profile haben aber auch einen Vorteil - sie sind gutmütiger. Bei langsamer Fahrt legt sich die Strömung schneller an (und erst dann produziert der Flügel den gewünschten Auftrieb) und reißt bei Störungen auch weniger leicht ab. Außerdem können mit dickeren Flügeln größere Anstellwinkel und damit mehr Maximalauftrieb realisiert werden. In diesem Bereich arbeiten unsere Flügel jedoch eigentlich nie. Andersherum gesagt: dünne Profile sind deutlich aggressiver, es ist schwerer, eine anliegende Strömung zu bekommen und sie reißt schneller wieder ab. Wenn man Pech hat und ein zu dünnes Profil, schon in einer normalen Arbeitsposition. Dies ist die hydrodynamische Grenze nach unten für die Profildicke. Nochmal zur Erinnerung: "dick" oder "dünn" ist dabei immer das Verhältnis aus der Dicke und der Profillehne, also der Flügelbreite. Bei einem dünnen Profil ist für unsere Anwendung dieses Verhältnis ungefähr 0.09, bei einem extrem dicken Profil ca. 0.15. Für eine typische Wurzelbreite von 100mm macht der Unterschied zwischen diesen Extremen in der Dicke also gerade mal 4mm aus! Das von der FH Kiel designte T-Foil ist für eine Geschwindigkeit an der Kreuz von 10 kn ausgelegt und daher mit einer relativen Dicke von 0.1 ein eher dünnes Profil.

Verstellbares Ruderblatt oder verstellbare T Foils?

Genug der Theorie über Hydrodynamik und zurück zu den verschiedenen Formen der Anwendung auf dem besten Boot der Welt. Um die T-Foils sinnvoll benutzen zu können, müssen sie während des Segelns verstellbar sein. Auf der Kreuz sollen sie Auftrieb produzieren und den Bug ins Wasser drücken, raumschots neutral sein oder Abtrieb produzieren, um den Bug sicher über den Wellen zu halten (Flieger nennen das auch "drücken" oder "ziehen"). Es gibt im Moment zwei unterschiedliche Lösungen für diese Verstellung. Bei der einen drehen sich die T-Foils um eine im Ruder gelagerte Achse und werden über eine exzentrisch angeordnete Stange verstellt. Bei der anderen sind die Flügel fest am Ruder anlamiert und zur Verstellung der Flügel wird das gesamte

Ruderblatt in der Kassette geschwenkt. Bei einem Stellbereich von insgesamt etwa 15° ist der Einfluss auf den Ruderdruck gering. Obwohl letztendlich – wie so vieles – Geschmacksache, haben die beiden Lösungen doch deutliche Vor- und Nachteile. Die Achsenlösung zeichnet sich in erster Linie durch große Flexibilität aus. Man kann die Flügel sehr leicht abnehmen und gegen andere tauschen, oder das T-Foil-Ruder für den Transport demonstrieren. Außerdem ist der Stellbereich hier sehr viel leichter anzupassen und eine Einstellung des Verstellbereichs hat keine Auswirkungen auf die Ruderbalance. Die Achsenlösung eignet sich also besonders, wenn man mit verschiedenen Flügeln fahren und/oder experimentieren will. Der Nachteil ist die Achse an sich. Zum ersten hat sie häufig Spiel im Lager – meistens ist das unkritisch, kann aber zu Vibrationen führen. Außerdem bestimmt sie in starkem Maße die relative Profildicke des Flügelprofils an der Wurzel. Denn die Dicke des Profils ist natürlich vorgegeben durch die Dicke der Achse plus zweimal die – an der Wurzel besonders große – Laminatstärke. Will man also trotz Achsenlösung ein hydrodynamisch dünnes Profil, braucht man eine große Profiltiefe (=Flügelbreite) an der Wurzel. Was sich wiederum ungünstig auf das Streckungsverhältnis auswirkt (siehe oben). Und das wohl Schlimmste ist, dass die Achsen durch die Schwingbelastung während des Betriebes nach ein paar Jahren nicht sichtbare Mikrorisse entwickeln, und irgendwann während eines wilden Spiritts plötzlich brechen. Achse kaputt, Flügel weg, Boot und Segler im Bach. Natürlich wären alle diese Probleme durch eine andere konstruktive Gestaltung der Achse vermeidbar. Tatsächlich gibt es meines Wissens aber noch keine optimierten Lösungen. Gegen abbrechende Achsen hilft nur regelmäßiges Austauschen. Je nach dem, wie viel man segelt, alle zwei bis drei Jahre.

Solche Probleme hat man bei fest anlamierten Flügeln natürlich nicht. Dafür aber andere. Zum Beispiel ist das Ruder nicht demontierbar und braucht also beim Transport immer irre viel Platz. Und man kann die Flügel nicht tauschen, nicht verstellen und auch keine beim Bau eventuell entstandene Fehler wieder ausbügeln. Die Flügel werden einmal anlamiert und dann muss es passen – Stellbereich, Winkel, Ruderbalance, Flucht, Pfeilung und all das. Die Korrekturmöglichkeiten sind einfach sehr begrenzt. Andererseits ist ein solches T-Foil-Ruder, wenn erst einmal richtig eingestellt, im Betrieb

robuster als eins mit Achse. Ich habe noch nicht von abgebrochenen Flügeln gehört, wohl aber von Rissen in der Befestigung. Auch hier werden die üblichen Konstruktionen den Belastungen nicht gerecht. Da helfen nur zusätzliche Überlaminierungen – was natürlich der Form des Profils nicht gerade gut tut, im besten Fall steigt “nur” die relative Profildicke, im ungünstigeren wird die Kontur des Profils an der Wurzel völlig verändert, und es tut irgendwas Undefiniertes.

Streckersystem oder drehbarer Pinnenausleger?

Noch ein paar Worte zur Ansteuerung der Verstellung. Unabhängig von Achsenlösung oder festen Flügeln gibt es auch hier natürlich wieder unglaublich viele Lösungen



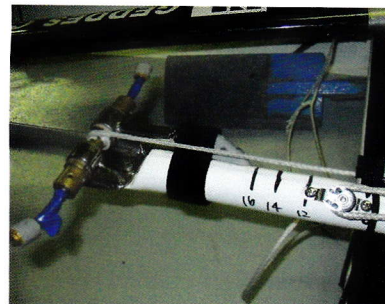
zu bestaunen. Allen gemeinsam ist, dass sie gegen eine Feder arbeiten. Wird die Mechanik also gelöst, drückt diese Feder die Flügel in eine Extremstellung – meistens ist das aus naheliegenden Gründen die langsame, aber sichere „Bug hoch“- Position.

Um die Flügel gegen diese Feder zu verstellen, gibt es zum einen zig verschiedene Varianten des Streckersystems, das von der Kippmechanik ins Boot führt und dort zu verstellen ist. Ihnen gemeinsam ist, dass sie den Umlenkpunkt von der Ruderkassette möglichst nah oder am besten auf der Drehachse der Kassette haben sollten, weil sonst beim Ruderlegen die Flügel verstellt werden. Außerdem sind sie beinahe alle mehrfach übersetzt. Nicht wegen des Kraftaufwandes, sondern wegen des Stellweges. An der Mechanik selbst beträgt der Stellweg meist nur wenige Zentimeter – wenn überhaupt. Um die Flügel fein genug verstellen zu können, sollte man das mittels Übersetzung auf mindestens 20 cm verlängern. Die ganzen Blöcke produzieren natürlich Reibung, und so reicht oft die Feder nicht mehr aus, um das T-Foil zu öffnen. Abhilfe schafft eine stärkere Feder oder ein parallel zu den Blöcken gespanntes Gummi, das sie zurückholt.

Seit der Auckland WM 2005 ist allerdings ein anderer Typ Verstellsystem stark im Kommen: der drehbare Pinnenausleger. Dabei wird die Verstellleine der Kippmechanik gar nicht erst ins Boot geführt, sondern –

gar nicht oder nur wenig übersetzt – auf eine in der Pinnennock angebrachte Achse aufgewickelt. Auf diese Achse kommen zu beiden Seiten mit einem drehbaren Gelenk versehen (z.B. 8mm biegsamer Wantendraht) nun die Pinnenausleger.

Schon kann man mit einer Drehung des Pinnenauslegers sein T-Foil verstellen. Steuerleute schwärmen davon, bei jeder Welle ihr T-Foil ein-



stellen zu können – Schnack, wenn ihr mich fragt. Unbestreitbar ist jedoch der Vorteil, dass niemand mehr ins Boot muss, um die Flügel zu öffnen und dies erst pünktlich zum Abfallen geschehen kann. Diesen Vorteil erkaufte man sich mit mehr Mechanik. Die bewährte Standardlösung gibt es hier (noch) nicht.

Fazit

Seit dem Erscheinen der T-Foils hat sich also einiges getan: besseres Streckungsverhältnis, asymmetrische Profile, geänderte Verstellsysteme. Aber das gehört alles in den Bereich Feintuning. Wie so häufig bei den 14s hat man auch mit T-Foils der ersten Generation keinen deutlichen Nachteil. Mehr segeln und weniger kentern macht einen schneller, als es ein neues T-Foil tut. Nur ohne, das geht gar nicht mehr, zumindest nicht, wenn man ernsthaft mitspielen will. Erst wenn man sein Boot so richtig ausgereizt hat, beginnt die Foilkombination eine ernsthafte Rolle zu spielen. Meine ganz persönlichen Lieblings-T-Foils? Gibt es nicht.

In der Saison 2006 waren die langen und schmalen Schwerter von Speedwave in Kombination mit den von der FH Kiel entwickelten und bei Bergner Bootsbau hergestellten T-Foils das „must have“ bei den Seglern mit viel Geld. Gewinnen kann man aber auch mit anderen Foils. Siehe die Ergebnisse der Saison.

Jens Kulenkampff

GER 96

„Max“

Plädoyer für buntere Spis - ein Bericht von Land

Es herrscht Ruhe auf dem Wasser. Der Morgen einer Regatta, leichter Nebel. Der Himmel bricht auf, wird strahlend blau, herrlicher Sonnenschein. Nahezu idyllisch. Wäre da an Land nicht eine Unruhe, die eigentlich gar nicht ins Bild passt. Es fehlt etwas Entscheidendes, um den Tag richtig schön werden zu lassen: der Wind. Und dieser Zustand sorgt für allgemeine Aufregung an Land. Wann kommt der Wind? Entsteht eine schöne Thermik? Wird die Wettfahrtleitung den Start verschieben?

Ein Schuss ertönt, eine rot-weiße Flagge wird gesetzt. Startverschiebung. Erleichterung. Die Boote bereits zum Teil gerichtet, sitzen die Segler da und warten. Es ist die Zeit der Fachsimpelei. Währenddessen wächst aber dennoch die Anspannung. Wo bleibt die Thermik? Müssen wir heute überhaupt noch raus?

Ein Schuss ertönt, die rot-weiße Flagge wird niedergeholt. Die Meinungen sind geteilt: „Endlich geht es los“ (Mark und Edda) , „aber das lohnt sich doch gar nicht“ (Björn und Ollo). Jedenfalls bricht Hektik aus, die Segler laufen wie die Ameisen durcheinander. Segel werden gehisst, der Neo scheint seit dem letzten Mal noch ein bisschen enger geworden zu sein. An der Sliprampe herrscht Chaos. Hast Du was zu trinken für mich? Wo sind die Müsliriegel? Und das hier müssen wir noch abtappen... Dann legt sich jemand quer in den Weg, weil er sein Großsegel noch setzen muss. Alles falsch gemacht? Nein, das gehört so. Endlich sind alle mehr oder weniger schnell auf dem Weg zum Startschiff.

An Land kehrt Ruhe ein. Zeit für Entspannung und Erholung. Die Gespräche drehen sich nicht mehr ausschließlich ums Boot. Endlich mal wieder die Möglichkeit, ein gutes Buch zu lesen.

Man könnte auch versuchen, den Wettfahrten zu folgen. Dazu bedarf es allerdings einiges an Vorstellungskraft. Momentan scheint Startvorbereitung zu sein. Sieht aus, als segelten alle auf einer imaginären Linie.

Ein Schuss ertönt – es geht los. Wie sieht der Kurs der Wettfahrt wohl aus? Wo liegen die Tonnen? Von Land nur schwer zu erkennen. Die Augen werden zusammengekniffen, der Erfolg ist jedoch mäßig. Wer mag in Führung

liegen? Da werden die Spis gesetzt – die Chance, eine Platzierung zu erraten. Aber wem gehört nochmal der blaue Spi? Oh, und da kommt noch ein blauer Spi. Und noch einer. Na großartig. Jetzt immerhin mal was hellblaues.

Hin und wieder taucht aber auch mal ein buntes Boot zwischen den Wellen hervor. Kann das sein? Wer hatte nochmal ein gelbes Boot?

Die Boote verteilen sich immer mehr auf dem Wasser. Bis sie sich irgendwann wieder auf einer Linie versammeln. Es scheint die Startvorbereitung für die nächste Wettfahrt zu sein.

Ein Schuss ertönt – die Karten werden neu gemischt. Wer hat wohl die beste Position gehabt? Und wer hat gerade eine Bö erwischt? An der Luvtonne geht wieder ein blauer Spi hoch...

Ein 14 kommt an Land gefahren. Sind alle Wettfahrten plötzlich schon vorbei? Oder ist nur mal wieder ein Block kaputt gegangen? Jemand durchs Segel gesprungen? Oder sind die Kräfte am Nachlassen? Ein Blick aufs Wasser sagt, die Wettfahrten sind nicht vorbei. Draußen wird eifrig weiter gekämpft. Bis irgendwann auch alle anderen den Weg in den Hafen suchen.

Wieder Chaos an der Sliprampe. Wo ist mein Slipwagen? Erst die Segel aufwickeln oder besteht noch Hoffnung auf warme Duschen? Hast Du das gesehen, als...? Und die wichtigste Frage: Wo ist das kühle Bier?

Vorbei ist es mit der Ruhe an Land.

Antje Salwey



Die Aufgaben eines Steuermannes: vom Opti bis zum 14

Es war einmal vor gar nicht allzu langer Zeit, da saß ich in meinem Opti. Es war ordentlich Wind und ich hatte alle Hände voll zu tun. In einer Hand die Pinne (die ich endlich gelernt hatte, vor dem Bauch zu halten), in der anderen Hand die Großschot, die immer schön bis zur Kante dichtgezogen und in der nächsten Bö wieder aufgeföhrt werden wollte. Wichtig war es, immer schön die Fäden im Segel im Auge zu behalten und genauso die Konkurrenz nicht aus dem Blick zu verlieren. Dann kam die Luvtonne und ich brauchte meine Hände, um das Schwert aufzuholen. Außerdem musste ich mich darum kümmern, dass das Boot schön schief lag. Was nichts an meiner Zuständigkeit für die Taktik änderte. An der nächsten Tonne Raum zu verlangen, war auch meine Aufgabe. Und wenn ich im Ziel ankam, musste ich mir auch noch selbst gratulieren oder mir von mir selbst sagen lassen, was ich beim nächsten Mal besser machen sollte. Ob das gelang, lag auch das von Anfang an ganz in meiner Hand – denn beim Start konnte mir keiner reinreden. Welche Seite der Linie bevorteilt, welche Lücke die richtige war, konnte ich selbst entscheiden. Natürlich musste ich nebenbei die Uhr bedienen und drauf achten, welcher Kurs gesegelt werden sollte. Das war's so ungefähr, was ich alles zu tun hatte. Halt, Müsliriegel auswickeln musste ich auch selbst.

Im 420er dann gab es plötzlich zwei Segel mehr, dafür brauchte es natürlich einen Vorschoter. Letzterer war auch wirklich nützlich. Er konnte nicht nur Müsliriegel

auspacken und das Schwert bei Bedarf aufholen, sondern übernahm vor allem die unbeliebte Aufgabe, den Spibaum rauszudrücken. Er bediente die Uhr am Start. Die übrigen Aufgaben aus dem Opti blieben mir aber erhalten. Noch dazu war ich auch am Spisegeln nicht unbeteiligt – meine Aufgabe war sowohl das Spisetzen als auch das Bergen und in der Halse übernahm ich die Spischoten. Richtigherum.

Mit dem Umstieg auf den 29er wurden meine Aufgaben allerdings erneut reduziert. Mit dem Spi hatte ich nichts mehr zu tun. Zum Glück bin ich früh genug umgestiegen, um nicht sofort zu viel Macht zu verlieren. Es hatte sich noch nicht durchgesetzt, dass der Steuermann das Groß aus der Hand gibt.

Tja, und was bleibt mir heute? Krieg ich den Spi zurück? Nein (ob ich den gern hätte, ist eine andere Frage...). Start? Die Startposition aussuchen kann ich wohl, aber mein Vorschoter ist schon groß und hat auch eine Meinung. Außerdem kennt er die Uhrzeit. Großschot? Bei Leichtwind wird sie mir vielleicht mal ausgeliehen oder auf dem Spigang, wo sie sowieso nicht wichtig ist. Taktik? Doch, ja, eine gewisse Mitentscheidungsbefugnis besteht. Sonst irgendwelche Aufgaben? Lenken und am Pinnenausleger drehen. (vergess ich aber manchmal).

Carmen Bernitt

GER 81

„Hugo Bindestrich“



Hat der Steuermann wirklich nichts anderes zu tun, als seinen Vorschoter zu beaufsichtigen?

Konkurrenz unter den Skiffbooten?

Wenn ich groß bin, werde ich ein 14 - der Umstieg vom 29er in den 14:

Wie so viele Segel-Karrieren, begann auch meine im Opti.

Doch ziemlich schnell wurde mir klar, dass es weitergehen muss. Was folgte war der 420er, da es den 29er noch nicht so richtig gab. Also sammelte ich meine ersten Regattaerfahrungen in dieser Klasse.

Währenddessen wuchs der 29er weiter und nach fast einem Jahr Abstinenz hatte ich das Glück, mit Ingo Ballerstein endlich auf Regatten in den kleinen Bruder des 49ers starten zu dürfen.

Nach einem sehr interessanten Jahr kristallisierte sich jedoch heraus, dass unser Crewgewicht nicht so richtig schwachwindkompatibel war. Darüber hinaus standen wir meistens allein auf weiter Flur mit unserem Verlangen nach einem guten Feierabendbier (oder auch zwei).

Wie es der Zufall so will bot sich dank Eike Anfang 2005 die Chance einen weiteren Schritt auf der Suche nach dem Boot mit dem größten Spaßfaktor zu tun, da Ingo im Jahr 2006 nun weniger Zeit hatte.

Als erste Regatta segelten wir die Euro in Travemünde. Mit einem Rahmenprogramm, dass ich so noch nie erlebt hatte. Alleine das kühle Bier jedes Mal beim an Land kommen war die Reise wert gewesen.

Mit weniger „Im-Wasser-Stunden“ als anfangs befürchtet, schaffte ich es, mich an das Boot zu gewöhnen. Im Grunde genommen war es viel einfacher als der Einstieg in den 29er.

Ob nun ein Trapez mehr oder weniger ist einfach nur eine Frage des Handlings und schon nach kurzer Zeit will man gar nicht mehr ohne.

Ab 2006 bin ich nun fest in der 14-Szene angekommen und werde wohl auch erst mal da bleiben, obgleich ich mich ab und an zu einer 29er-Regatta hinreißen lasse.

Der höhere Bootsspeed und das Drumherum mit den Leuten, den Rahmenprogrammen und der Vielzahl an regionalen Regatten, macht diese Klasse für mich zu einer Alternative zum 49er segeln. Ich muss weder meine gesamte Zeit dem Training opfern, noch abstinert leben.

Ganz im Gegenteil sogar. Auf dem Parcours ist es weit verbreitet, dass das Wegerecht eine feste Größe ist, die nach kurzer, meist lauter Verhandlung, gegen Bier an Land eingetauscht werden kann.

Zusammengefasst setzt sich mein Regattasegeln nun aus noch mehr Faktoren zusammen, die in der Summe noch mehr Spaß ergeben.

Georg Borkenstein

GER 28

„Lilli“



Bei der Wahl seiner Segel war sich Georg wohl doch nicht so sicher, ob er lieber 49er segeln würde...

Tausche Olympia gegen Feierabendbier – der Umstieg vom 49er in den 14

Meinen ersten Kontakt mit der 14-Szene hatte ich schon im Winter 2004, ganz frisch nach Kiel gezogen... Im wöchentlichen Inline Hockeytraining hat mir Olli H. schon damals jedes Mal aufs Neue die Vorzüge eine 14s gegenüber einem 49er schmackhaft zu machen versucht. Ich war aber (vorerst) nicht zu überzeugen... Trotzdem: ich war enttäuscht von dem was der 49er hier in Norddeutschland zu bieten hatte. Die KV fast tot und auf den regionalen Regatten waren höchsten 5-8 Boote anzutreffen, der Rest der großen norddeutschen Flotte trainierte jeweils getrennt in Schilksee...

Die Regattaszene bei den 49ern beschränkt sich auf die internationale Ebene: Spanien im Winter, Frankreich im Frühjahr, dann Holland, dann Kiel, dazwischen die WM und die EM. Der Regattakalender der angehenden Olympioniken ist knallhart ... und das Training darf natürlich auch nicht zu kurz kommen, sonst wird das nix mit Olympia!!! Man kann sich vorstellen, dass bei diesem Zeitplan vieles auf der Strecke bleibt. Ganz nebenbei muss die Reiserei, das Material und vieles mehr auch eben mal finanziert werden.... Nicht, dass ihr jetzt denkt, dass alle 49er Segler die Söhne von Millionären sind, nein, das Geld sparen sich viele Leute vom Munde ab, bis vielleicht einmal eine Kaderplatzierung an einem großen Event rausschaut oder ein fetter Sponsor an Land gezogen werden kann. Die Regatten werden also zu den wichtigsten Events der Segler und wer verliert, kriegt kein Geld oder verliert seinen hart erkämpften Kaderplatz.

Da ist es nix als verständlich, dass die Konkurrenz auch innerhalb der nationalen Teams sehr hoch ist und die Partystimmung nur an den Abenden vor den raren Laydays ihren Höhepunkt erreicht.

Anyway, mein Vorschoter und ich haben's leider weder zu einem Kaderplatz noch zu einem fetten Sponsor gebracht und waren sicher, dass dies in naher Zukunft und ohne noch mehr Einsatz von Geld und Zeit auch nicht absehbar war. Wir entschlossen uns also, das Projekt Olympia zu begraben... Aber was gab's denn überhaupt für Alternativen? Schnell musste es sein, und möglichst weit verbreitet in Norddeutschland.

Da erzählte mir Raoul eines herbstlichen Abends im ASV, die Nachwehen des IRW 2005 waren noch zu spüren, dass er sich mit Kathie (seine Freundin) einen 14 kaufen wollte... und auf einmal kam mir Olli mit seinem ewigen Geschnacke wieder in den Sinn. Was Raoul und Kathie können, müsste ich mit Edda auch hinkriegen, dachte ich mir. Dann erfuhr ich von der EM am Gardasee und die Entscheidung war gefallen... Anfang Januar stand der neue 14 auf dem Hof des ASV.

Nun ist die erste Saison vorbei und Edda und ich sind super glücklich in der Klasse und freuen uns auf viele weitere Jahre mit rooschtboot und einer aktiven deutschen 14-Szene!

Mark Schürch

GER 215

„rooschtboot“

**Ernst Kabel
Druck GmbH**

K

Holstenkamp 42
22525 Hamburg
Tel.: 040/853281-0
Fax: 040/853281-15
info@kabel-druck.de

**SATZ · GESTALTUNG
BILDBEARBEITUNG
COMPUTER-TO-PLATE
WEITERVERARBEITUNG
KONFEKTIONIERUNG**

**OFFSET-
und
PLAKATDRUCKEREI**

... ALLES AUS EINER HAND!

Aufrichten – ein Einblick in die Möglichkeiten

Wenn es um das Segeln eines International 14s geht, dann geht es gerade am Anfang um völlig neue Segelerfahrungen, den Geschwindigkeitsrausch, aber auch ums Kentern und Aufrichten. Und gerade letzteres kann den Ausflug sehr dominieren und zerrt oft mehr an den Kräften als das Segeln selbst. Nun ist Aufrichten aber nicht gleich Aufrichten. Es gibt zwar einige Standards, aber wenn eine dieser ganz gewissen Böen durch Feld gepflügt hat und die Hälfte der Boote umgekippt daliegt, wird dem aufmerksamen Betrachter schnell klar, dass es ganz unterschiedliche Möglichkeiten des Aufrichtens gibt. Deshalb habe ich hier mal versucht, einige dieser unterschiedlichen Methoden zu beleuchten.

Beginnen wir mit den Standards:

Kentern nach Lee ohne Spi

Kentert man nach Lee ohne Spi, so sollte man versuchen, noch beim Kentern auf das Schwert zu gelangen. Aber auch wenn das nicht geklappt hat, lässt sich so ein 14 wieder in eine aufrechte Schwimmlage bringen.



Die meisten Crews richten das Boot mit beiden Leuten auf dem Schwert stehend auf. Dazu steht die Crew hintereinander und verlagert ihr Gewicht solange nach hinten bis das Boot anfängt, sich aufzurichten und man nacheinander ins Boot steigen kann. Der Vorschoter kann dabei den Weg übers Rack nehmen oder vor dem Rack ins Boot klettern. Der Steuermann sollte versuchen, möglichst schnell die Pinne in der Hand zu haben, um das Boot zu kontrollieren und eine Wende zu verhindern. Aufgabe des Vorschoters ist es dagegen, das Boot aufrecht zu halten.

Je nach Lage zum Wind und Windstärke heißt das, dass er entweder direkt ins Trapez oder aber ins Boot laufen sollte.

Das Boot legt sich nach dem Aufrichten meistens auf Amwind - Kurs bzw. direkt in den Wind. Letzteres kann durch eine schnelle Reaktion an der Pinne und deutlich gefierten Kicker verhindert werden. Und wenn es mal wieder schnell weiter gehen muss, kann der Vorschoter auch direkt vom Schwert ins Trapez gehen. Voraussetzung ist allerdings, dass der Steuermann schnell an Pinne und Großschot ist und gegebenenfalls den notwendigen Druck verschafft.

Nun gelingt diese A-Version des Aufrichtens leider nicht immer ganz so reibungslos. Meistens gelangt bei einer Kenterung nur einer direkt aufs Schwert, manchmal sogar gar keiner. Und auch sonst gibt es vor allem bei Wind noch einiges zu beachten, zum Beispiel:

Wohin springen?

Wenn man im Trapez steht, das Boot unweigerlich umkippt und man es nicht aufs Schwert schafft, sondern einfach Richtung Segel gezogen wird, stellt sich die Frage: Wohin springt man? Die Antwort ist einfach: Überall hin, nur nicht ins Großsegel! Das geht nur selten gut und hinterlässt allzu oft große Löcher.

Die Umsetzung ist gar nicht so leicht. Als Vorschoter kann man versuchen, nach vorne zu fallen, also mindestens vor dem Mast, besser noch vor das Vorstag.

Bei einer schnellen Kenterung und viel Schwung sollten die Steuerleute nach hinten springen, also hinteres Achterliek vom Großsegel. Bei weniger starkem Impuls kann man auch direkt zwischen Boot und Großbaum springen. Da ist zwar nicht viel Platz, dieser reicht aber (meistens). Auf jeden Fall das Großsegel vermeiden. Und wenn's dann doch passiert, dann möglichst breit machen, vielleicht hat man ja Glück und das Tuch hält stand.

Wie das Aufrichten vorbereiten?

Nicht nur, wenn eh einer im Wasser ist, können ein paar Handgriffe vor dem Aufrichten dieses beschleunigen und eine erneute Kenterung vermeiden.

Zum einen muss die Fockschot aufgehen (bei Großschotklemmern auch die Großschot). Meistens sind

die Segel bei der Kenterung dicht und erzeugen beim Aufrichten zuviel Druck. Sind die Schoten dagegen gefiert, wird sich das Boot einfach aufrichten und auch dem Anfänger genug Zeit geben, wieder ins Schiff zu gelangen. Damit die Fock sich bei starkem Wind nicht ums Vorstag verdreht, lösen wir sie aus der Klemme, ziehen die Schot aber dicht. Die Reibung an der Klemme reicht dann meistens aus, um ein Verdrehen zu verhindern und trotzdem geht das Vorsegel auf, sobald das Boot weit genug aufgerichtet ist.

Vor allem bei Wind sollte außerdem der Kicker gefiert werden. Das Großsegel erzeugt sonst zuviel Druck und erschwert das Aufrichten bzw. bringt das Boot allzu schnell wieder zum Kentern.

Außerdem ist es hilfreich, die Pinnenausleger zu klariieren. Auf einigen Booten erledigt sich das von quasi von selbst oder besser aufgrund angebauter Gummis oder Leinen. Ist das nicht der Fall, dann sollte man sie einfach frei von der Großschot nach hinten legen. Dann sind sie zwar nicht unmittelbar erreichbar beim Aufrichten, sind aber frei von Rack, Leinen und Schoten und verursachen damit keine unnötigen Baustellen.

Wie komme ich aufs Schwert?

Steht nur einer auf dem Schwert und der andere ist im Boot, will aber ebenfalls hoch, so kann letzterer sich am Rack festhalten, kurz auf Mast und Want treten und so an der Innenseite auf den oberen Rumpf klettern. Das Gewicht der Person auf dem Schwert reicht, um das Boot am Durchkentern zu hindern. Ist niemand auf dem Schwert und das Boot gerade erst umgekippt, so kann man auch noch schnell über Mast, Want und Rack hochklettern. Allerdings ist die Gefahr einer Durchkenterung weit größer, so dass nah am Rumpf und schnell geklettert werden sollte.



Man kann natürlich auch den langen Weg nehmen, vorne oder hinten ums Boot schwimmen oder wie so mancher, einfach drunter durchtauchen. Beim Klettern von außen

aufs Schwert ist immer äußerste Vorsicht geboten. Die ach so viel geschätzten Trapezhaken können ganz schöne Ecken und Löcher ins Schwert hauen. Deshalb immer über die Vorderkante hochklettern und jeden Kontakt von Trapezhaken und Schwert vermeiden.

Wie schaffe ich es, auf dem Schwert zu bleiben?

Um bei Seegang nicht vom Schwert zu fallen, kann man sich die Spischot holen und sich daran festhalten. Wir greifen immer links und rechts



vom Spiblock auf dem Rack und nehmen die Schot doppelt, damit sie nicht verrutscht. Bei uns gehe ich zuerst ins Boot und halte mich dann auch recht früh am vorderen Trapezhaken fest, den ich anschließend Jens direkt in die Hand drücke. Das ermöglicht ihm, direkt ins Trapez zu gehen und damit das Boot aufrecht zu halten, während ich in die Mitte des Bootes zu den Pinnenauslegern muss.

Wie schaffen es beim Aufrichten beide gleichzeitig wieder ins Boot?

Wenn beide auf dem Schwert stehen, ergibt sich beim Aufrichten ein weiteres Problem. Beide sollten es während der



Aufwärtsbewegung des Schiffes wieder ins Boot schaffen. Man kann das sicherstellen, indem der Vordere frühzeitig ins Boot geht und so dem Hinteren genügend Platz lässt, ebenfalls schnell reinzuklettern. Das Ganze kann noch unterstützt werden, indem beide beim Aufrichten auseinander gehen. So klettere ich relativ früh auf den oberen Rumpf hinter dem Schwert und laufe von dort gleichzeitig mit meinem Vorschoter los. Jörn und Axel haben diese Technik noch erweitert. Dort steht einer auf Höhe der Fußschlaufen auf dem Rumpf und unterstützt das Aufrichten von dort aus.

Hat man das Boot aufgerichtet, es aber nicht ins Boot geschafft, so kommt man am Leichtesten vor dem Rack über den Rumpf oder aber übers Heck ins Boot. Beim Gang oder viel mehr hochziehen übers Heck behindert

man allerdings kurzzeitig die Steuerung des Bootes. Manche behaupten ja, der 14 habe neuerdings eine Badeleiter eingeführt und nutzen die Flügel als Zwischenstufe. Dabei sollte man allerdings darauf achten, möglichst nah am Ruderblatt auf den Flügel zu treten, um nicht mit großem Hebelarm den Flügel abzubrechen. Sowieso ist diese Methode wohl nicht das Beste für die T-Foils. Besonders sportlich ist natürlich auch der Einstieg übers Rack selbst. Will man das, so greift man nach dem Trapez und zieht sich rein, indem man sich am Trapez festhält und die Füße direkt aufs Rack setzt. Gegebenenfalls kann man dann auch direkt in die Trapezposition übergehen.

Kentern nach Lee mit Spi



Kentert man unter Spi kommt im einfachsten Fall nur noch das Spibergen hinzu.

Eigentlich ist es wohl egal, wer nun den Spi reinzieht. Immer gibt es Argumente für und gegen jeden. Zum einen kann diese Aufgabe der Leichtere erledigen, weil der Andere das Boot auch alleine aufrichten kann. Es kann auch derjenige machen, der langsamer war und deshalb nicht als Erstes auf dem Schwert war. Es kann aber auch einfach der Schuldige machen (O-Ton Olli H.: „Es gilt das Verursacherprinzip“). Fragt man rum, so gibt es die unterschiedlichsten Begründungen und Meinungen. Wenn beide zum Aufrichten auf dem Schwert stehen, dann ist es eigentlich egal, man sollte sich nur einig sein und nicht zu viel Zeit beim Diskutieren verlieren...

Bei uns bleibe ich im Wasser bzw. geh aufs untere Rack, um den Spi einzusammeln. Die Füße auf dem Rack oder der unteren Kante ermöglichen es mir, mit ganzer Kraft an der Bergeleine des Spis zu ziehen und ihn schnell im Boot zu haben. Mein Vorschoter hat währenddessen keine Probleme, mein Gewicht auf dem Schwert ausgleichen. Wir haben es auch schon andersherum probiert, aber

dann kentert das Boot nahezu durch, da ich selbst am Ende des Schwertes nicht genug Hebel und Gewicht aufbringe, um Jens die gleiche Position beim Spibergen zu ermöglichen.

Ist der Spi im Sack und wieder alle Leinen und die Pinnenausleger klariert, kann man zurück aufs Schwert und ganz normal aufrichten.

Noch ein kleiner Tipp für alle Spi - Einholer: wenn es wiedermal nicht weiter geht, gibt es drei Möglichkeiten: Entweder ihr habt einen Knoten in der Bergeleine, der Spi klemmt vorne mit dem Ansatz der Bergeleine am Vorstag oder aber die Spischot klemmt, weil Euer Kumpanjung auf dem Schwert sich an der Schot festhält.

Kentern nach Luv



Auch wenn das Boot nach Luv gekentert ist oder nach dem Kentern durch den Wind gedreht ist und deshalb der Mast in Luv liegt (was vor allem bei stärkerem Wind leicht passiert), stehen meist beide auf dem Schwert.

Bei leichtem bis mäßigen Wind drehen sich die meisten 14s selbst in den Wind, wenn man sie langsam aufrichtet. Man kann damit auch schon anfangen, wenn erst einer auf dem Schwert ist und der andere noch den Gennaker reinzieht. Bei starkem Wind muss man noch langsamer aufrichten, damit sich das Boot richtig hindreht bzw. es ist fast nicht mehr möglich, das Boot in die richtige Position zu bekommen. Oft richten die Crews dann einfach auf und versuchen schnell durchs Boot zu laufen und auf die andere Seite zu gelangen, damit das Boot nicht erneut kentert. Diese einfache Methode gelingt meiner Erfahrung nach nur selten und ist außerdem sehr kräftezehrend. Doch es gibt auch andere Möglichkeiten. Ich habe in den vergangenen Wochen mal einzelne Crews nach ihrer bevorzugten Methode befragt und in den Antworten fünf unterschiedliche Methoden gefunden:

Einer bleibt im Boot

Bei vielen 14-Crews und auch bei den meisten 49er-Crews ist es üblich, dass nur ein Mannschaftsmitglied bei einer solchen Kenterung aufs Schwert steigt. Das andere bleibt zwischen Baum und Boot und hält sich an dem leewärtigen Trapez fest. Gelangt Wind unters Großsegel und das Boot richtet sich schlagartig auf, zieht sich die Person am Trapez einfach ins Boot und befindet sich direkt auf der Luvseite. Ist das Crewmitglied vom Schwert schnell genug gewesen, um ebenfalls ins Boot zu kommen, können beide meistens direkt weitersegeln.



Bedingung für diese Methode ist allerdings, dass die Person auf dem Schwert das Boot alleine aufrichten kann. Das wird gerade bei Wind oft schwierig, kann aber von der Person am Trapez unterstützt werden, indem sie möglichst lange keinen Druck auf das Boot und das im Wasser liegende Rack ausübt.

Person am Bug

Wenn das Boot sich nicht durch langsames Aufrichten in den Wind dreht oder das Ganze zu lange dauert, kann einer zum Bug des Schiffes schwimmen und diesen in den Wind drücken. Der andere richtet dann ganz normal das Boot auf und da der Vordere noch am Bug ist, bleibt der Bug im Wind und das Boot kentert nicht erneut durch. Diese Technik erfordert allerdings etwas Kraft und ist daher eher für stärkere Crews zu empfehlen. Wir haben das selbst auch einmal ausprobiert, aber schnell wurde klar, dass es für uns viel zu lange dauert, bis ich den Bug im Wind habe und die ganze Aktion sehr kräftezehrend ist. Deshalb haben wir das Ganze leicht abgewandelt:

Person am Heck

Wenn man sich statt am Bug am Heck des Bootes aufhält, hier sein Gewicht zum Einsatz bringt und den Bürzel ins Wasser drückt, dann dreht sich das Heck langsam in den Wind. Ich stelle mich dazu immer auf das hintere Ende

des unteren Racks. Beginnt man gleichzeitig mit dem Aufrichten, so wird die Drehbewegung noch beschleunigt, das Heck geht nicht nur in, sondern durch den Wind und man kann ganz normal weiter aufrichten. Bei uns bedeutet das, dass Jens auf dem Schwert stehend das Boot aufrichtet und ich direkt im Boot bleibe. Nur bei starkem Wind gehe ich kurz mit hoch aufs Rack um das Aufrichten zu unterstützen.

Sicherlich verlieren wir anfangs durch das Schwermachen des Hecks Zeit, aber dafür insgesamt kaum Kraft und in fast allen Fällen zeigt der Mast beim endgültigen Aufrichten nach Lee. Das erspart die erneute Kenterung und lässt Kraft für das Segeln selbst.

Die Eskimorolle

Es gibt nicht viele Crews, die diese Methode praktizieren, obwohl sie sehr effektiv ist. Die Grundidee dabei ist es, das Boot trotz Lage zum Wind schnell aufzurichten und nach der erneuten Kenterung schnell zu zweit auf dem Schwert zu sein. Dadurch gelingt es fast immer, im zweiten Anlauf das Boot hochzudrehen und man verhindert ein erneutes Drehen des Mastes nach Luv. Insgesamt gibt es zur Eskimorolle zwei Versionen. Bei der ersten befinden sich beide auf dem Schwert, einer stehend, einer sitzend. Beim Sitzen die Beine um das Schwert schlingen und verschränken. Richtet sich das Boot auf, rennt die stehende Person durchs Boot und versucht auf die andere Kante zu gelangen, während sich der „Eskimo“ nach vorne fallen lässt und unter Wasser die Seite des Schwertes wechselt. Taucht das Schwert auf der neuen Seite wieder aus dem Wasser, zieht er sich komplett aufs Schwert und kann sein Gewicht nun schnell wieder zum Einsatz bringen. Anschließend haben beide gute Chancen, das Boot schnell genug aufzurichten, da sie wieder bereit auf Schwert und Kante stehen.

Da der Wind bei Mastlage nach Luv schnell unter das Segel greift und mithilft, kann alternativ auch nur einer das Boot aufrichten und der andere im Wasser bleiben. Nach dem Aufrichten sind dann tatsächlich beide sehr sicher auf der richtigen Seite. Auch diese Methode ist sehr kräftesparend. Dass trotzdem nur wenige dies ausüben, liegt wohl an dem mulmigen Gefühl, das in einem bei der Vorstellung aufsteigt, am Schwert unter dem Boot zu hängen. Bleibt das Boot aufgerichtet, hängt man da nämlich. Aber auch das ist eigentlich kein Problem. Man kann ja einfach zur Seite wieder auftauchen.

Der Wantenrutscher

Und dann gibt es da noch den Wantenrutscher, ebenfalls für das Aufrichten bei stärkeren Winden. Wer sich darunter nichts vorstellen kann, sollte unbedingt mal bei WAM vorbei fahren und Raller und Jan beim Aufrichten zusehen.

In der Theorie funktioniert das Ganze wie folgt. Der Steuermann steht auf dem Schwert und der Vorschoter zieht den Spi rein. Anschließend schwimmt er am Mast lang bis oberhalb der unteren Saling. Während dann vom Schwert aus aufgerichtet wird, unterstützt der Vorschoter seinen Steuermann, indem er den Mast am unteren Want aus dem Wasser drückt. Sobald Wind unters Segel gelangt, greift der Vorschoter unter die untere Saling und während sich das Boot schlagartig aufrichtet, rutscht er am Want hinunter und landet auf dem Rack. Durch diese Bewegung wird das Aufrichten abgebremst und durch den Druck auf dem Rack eine erneute Kenterung zur anderen Seite verhindert. Verletzt hat sich Jan dabei noch nie und es macht es ihm richtig Spaß. Allerdings sollte man das Wantenrutschen nicht ohne Handschuhe versuchen - aber welcher Vorschoter segelt schon ohne.

Wenn das Boot dann aufrecht schwimmt, steigt Raller ein und weiter geht's.

Ich glaube, das muss ich auch mal ausprobieren.

Sicher gibt es noch viele weitere Möglichkeiten, einen 14 auszurichten, aber ich hoffe, ich konnte zumindest einen Einblick in die verschiedenen Techniken geben und am Ende muss sich ja jeder selbst überlegen, wie er am effektivsten wieder zum Weitersegeln kommt.

Bettina Möller

GER 96

„Max

OPTIMAL PLAN[®] EN

KIEL

Oberersenning aus Stamoid (leicht PVC)	350,00 €
Unterpersenning aus Nylontuch Farbe blau	250,00 €
Schwerttasche gepolstert	70,00 €
Spisack aus Gittertuch	80,00 €
T-Foil Tasche gepolstert	130,00 €

Alle Preise inkl. MwSt.

Speckenbeker Weg 130e
24113 Kiel

Tel.: 0431 6 47 52 70

Fax: 0431 6 47 52 71

Schöne Grüße vom Poller 501

Liebe 14-Segler,

ich muss schon sagen, Kommunikation mit Euch ist nicht so einfach. Daher jetzt dieser Brief. Euch anzusprechen, wenn ihr vorbeikommt, klappt ja irgendwie nicht. Dabei steh ich eigentlich immer bereit für eine nette Plauderei. Aber ich hab das Gefühl, ihr weicht mir aus. Manchmal scheint es gar, ich stünde Euch im Weg. Oft fühle ich mich von Euch schlichtweg übersehen. Meist scheint es Euch hinterher ja schon Leid zu tun, wenn Ihr mir wieder einmal nicht die nötige Beachtung geschenkt habt. Aber dahinter vermute ich dann doch eher Eigennutz als Reue mir gegenüber. So hörte ich im Frühjahr von Moritz und Juliana keinerlei Entschuldigung, sondern nur böse Worte und die Sorge um Euer Boot schien deutlich größer als die um mein Wohlergehen. Wie ist es bloß möglich, dass Ihr anscheinend immer noch nicht wisst, dass es mich gibt? Ich steh hier doch schon seit Jahren – immer am selben Ort – und so oft wie wir uns sehen, könnten wir doch auch gute Freunde sein.

Ich jedenfalls freue mich stets, wenn ihr vorbeikommt. Ihr bietet mir immer eine willkommene Abwechslung, auch wenn ich vielleicht nicht so ganz verstehe, was ihr eigentlich im Sinn habt. Ich frag mich ja schon, womit ihr Euch eigentlich an mir vorbeibewegt. Sollen das Schiffe sein? Schaut eher nach Geräteturnen aus. Aber macht man sowas freiwillig? Und dann auch noch auf dem Wasser? Ich muss schon sagen, so richtig glücklich seht ihr dabei auch nicht aus – jedenfalls nicht, wenn ich zugucke. Wirkt alles oft eher hektisch und unkontrolliert. Dass sowas überhaupt auf See darf... 'Tschuldigung, ich will Euch nicht gegen mich aufbringen.

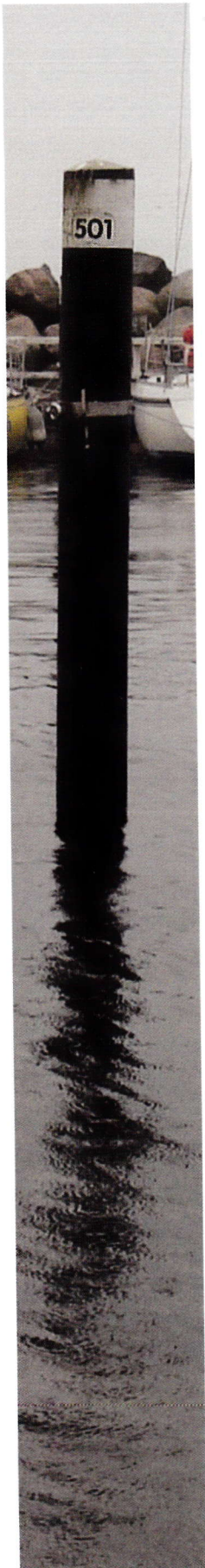
Im Grunde bin ich eher besorgt. Daher versuch ich auch immer wieder, Euch aufzuhalten. Aber ihr wollt Euch ja von mir nichts sagen lassen. Wenn ich einen von Euch am Rack zupfe, reißt Ihr Euch früher oder später wieder los, ohne ein Wort mit mir gewechselt zu haben. Wie wär's, wenn ihr mich stattdessen mal mit aufs Wasser nehmt? Ich könnte mich bestimmt gut mal bei einem von Euch ins Trapez stellen. Schließlich habe ich schon viele Schiffe gesehen und hätte sicher auch noch ein paar nützliche Tipps für Euch.

Aber vielleicht wär mir das auch alles zu aufregend. Mir wird ja schon beim Zuschauen manchmal mulmig. Wie ihr aus dem Hafen rauskreuzt, wirkt schon hin und wieder recht abenteuerlich. Bei all den mir unerklärlichen Dingen (ich dachte immer, Ruderanlagen gehen einfach senkrecht runter und brauchen keine Querstreben), die ihr auf Eurem Boot angebaut habt, wäre da nicht auch noch Platz für einen Motor gewesen? Glaubt es mir, das würde vieles vereinfachen. Aber es nähme mir auch einen Großteil des Spaßes, Euch zuzuschauen.

Ich muss allerdings sagen, der reine Spaß ist das Zuschauen auch wieder nicht. Ich muss mich da insbesondere an Bettina und Jens wenden. Ihr habt mir einen ganz schönen Schrecken eingejagt: Stülpt ihr mir doch einfach Euer Segel über den Kopf! Ich bekam kaum noch Luft und von meiner üblichen Gelassenheit war ehrlich gesagt nicht mehr viel übrig. Meine Erleichterung war riesig, als ich mir einen Weg durch Euer Segel gebahnt hatte. Danach hatte ich mit einer kleinlauten Entschuldigung von Euch gerechnet. Aber nein, stattdessen geht ihr mit dem Messer auf mich los. Ich dachte zwar immer, ich sei friedlich genug, um keinen Mordanschlägen ausgesetzt zu sein, aber in dem Moment war ich mir da nicht mehr so sicher. Auf eine Erklärung von Euch warte ich noch heute.

Ihr seht, Gesprächsbedarf ist hinreichend vorhanden. Vielleicht nehmt ihr Euch demnächst ja einfach mal ein wenig Zeit, mit mir zu plaudern. Als Treffpunkt schlage ich die Hafeneinfahrt in Schilksee vor.

Euer Poller 501



Kein 14 ist wie der andere? Ein Überblick über die Designs

Classic 14s Baujahr 1890 - 1984

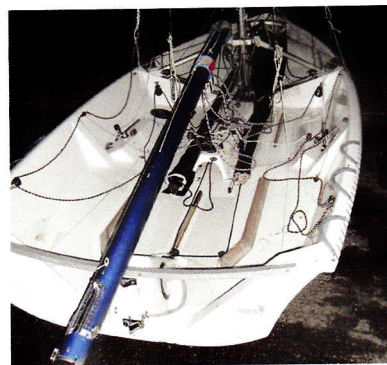
Wunderschöne Holzboote, die jeden Regatta-Piraten ganz schön alt aussehen lassen. In England wird mit diesen Booten eine eigene kleine Regattaserie gesegelt. Der Sprung zu den modernen Booten in der Klassenregel war die Einführung des Doppeltrapez und der asymmetrischen Spis.

Kleinriggboote Baujahr 1984 - 1996

Diese Boote haben Doppeltrapez und asymmetrische Spis. Die Bootsgewichte liegen um 100 kg. Die Segelfläche war am Wind auf 18,58m² und der Spi auf 25m² begrenzt. Hauptunterschied zu den aktuellen Klassenregeln ist ein kleineres Rigg, schmalere Rumpfbreite und ein höheres Rumpfgewicht. Weitverbreitete Design waren der Benedict 4, der Howlet 1B und der Morrison 6. Daneben gab es noch diverse Eigenbauten und Kleinserien. Als Material wurde schon GFK Sandwich mit Carbonverstärkungen aber auch Sperrholz für Einzelbauten verwendet. Die Masten sind im Wesentlichen aus Alu. Gegen Ende dieser Epoche kamen die ersten Carbonmasten auf.

Die Kleinriggboote sind bei Regatten mit den aktuellen Schiffen nicht konkurrenzfähig, jedoch wunderbare Einsteigerboote. Problem ist hierbei der teilweise sehr schlechte Wartungszustand. Die Rumpfschubstanz ist bei den Werftbauten allerdings im Regelfall so gut, dass man mit viel Basteln und einigen 100€ für Material ein schönes Spaßboot für kleines Geld kriegen kann. Preise liegen je nach Zustand zwischen 500€ und 2500€. Achtung: für diese Boote gibt es kaum gebrauchte Segel zu kaufen und die Segel, die bei den Boten dabei sind, sind meist nicht viel jünger als 1996.

Benedict 4



Modified 14s Baujahr 1984- 1996

Hierunter werden Boote verstanden, die auf die 1996er Klassenregel umgebaut wurden. Die Boote haben neue größere Riggs bekommen und sind verbreitert wurden. (Achtung: dies ist unterschiedlich professionell gemacht worden) Mit aktuellen Design kann man mit so einem Boot nicht mitspielen, aber bei wenig Wind sind sie durchaus vergleichbar mit den ersten Booten der nach 1996 Generation. Zum Zustand ist das Gleiche wie bei den Kleinriggbooten zu sagen. Allerdings kann man für diese Boote gebrauchte Segel kriegen, da die Abmessungen den aktuellen Schiffen entsprechen. Preise liegen je nach Zustand zwischen 1000€ und 3500€

Post 1996 Baujahr 1996 - 1999

1996 fand eine erhebliche Änderung der Klassenregel statt. Die Australischen und die Europäischen 14s hatten vorher unterschiedliche Klassenregeln. 1996 wurde aus den beiden 14-Klassen eine einheitliche Bootsklasse gemacht. Da die

Australischen Boote wesentlich rasanter waren und niemand zurück wollte, wurden die europäischen Boote deutlich getunt. Die wesentlichen Unterschiede sind ein ca. 60 cm höheres Rigg, der um 20 cm breitere Rumpf und das geringere Bootsgewicht.

In dieser Zeit wurden die Carbon Masten entwickelt. Zwischen den einzelnen Masten gab es deutliche Entwicklungssprünge, die natürlich den Bootsspeed entscheidend beeinflussen. Die europäischen Designs sind wunderbare, gutmütige Einsteigerboote, mit denen man bei wenig Wind durchaus gewinnen kann, jedoch bei Doppelsteherbedingungen deutliche Speednachteile hat

In Australien und Neuseeland wurden zu dieser Zeit die ICE Designs gebaut. Diese Boote wurden oft als Einzelbauten erstellt und unterscheiden sich daher alle ein wenig. Werftbauten stammen von Jason King, Maas Hanen und Windrush. Die ICE Designs sind verglichen mit den Europäischen Schiffen schnell, aber gemein. Die ICE Designs sind für Wind ausgelegt. Sie rennen los, sobald man einen Doppelsteher hat und sind bei Flaute den Europäischen leicht unterlegen. Bei richtig Wind kehrt es sich aber durchaus mal wieder um, da die ICE Designs ebenso gemein wie die Europäischen Designs gutmütig sind und daher ihre Crew durchaus mal abwerfen.... Liegt es evt. daran, dass man in Australien auf dem Kopf steht? Ein Vorteil für Einsteiger ist, dass die Ice Designs eigentlich alle mit Kassetten-Ruderanlagen ausgestattet sind, während eigentlich alle europäischen Boote feste Ruderanlagen haben, die man im Wasser reinfummeln muss. Beim Kassetten-Ruder schiebt man nur das Ruderblatt wie ein Steckschwert rein und kann losdüsen.

Ovi 1

Bj: 1996 – 1998

Preis:

2000 – 4000 Euro

Werft:

Dave Ovington



Morrison 8

Bj: 1997 – 1999

Preis:

2500 – 5000 Euro

Werft:

Chris Turner,
RWM



Ovi 2

Bj: 1998

Preis:

2000 – 4500 Euro

Werft:

Dave Ovington



ICE

Bj: 1993 – 2000

Preis:

2000 – 5000 Euro

Werften:

Jason King,

Maas Hanen,

Windrush



Rackboote Baujahr 1997 - Heute

Die Rackboote waren der nächste Entwicklungsschritt, diesmal allerdings nur durch eine schlaue Idee und keine Regeländerung. Die Rohrgestelle machen leichtere und steifere Schiffe bei geringerem Wellenwiderstand möglich. Die Wellen klatschen nicht mehr gegen die Bordwand, sondern spritzen zwischen Rack (Rohrgestell) und Bordwand hoch und bremsen so weniger. Die verschiedenen Bieker Designs wurden bzw. werden mit verschiedenen Deckdesigns gebaut. Dieses hängt neben dem persönlichen Geschmack davon ab, ob eine Selbstwendefock verbaut wird. Bieker 2 und Ovi 3 sind ab Werft mit konventioneller Fock ausgeliefert worden. Beim Bieker 3 gibt es beide Versionen und bei alle neueren Boote hat sich die Selbstwendefock durchgesetzt. Ab 2000 kamen die ersten T-Foils auf. Boote ab diesem Baujahr sind standardmäßig mit T-Foil ausgestattet und fast alle älteren Rackboote mittlerweile nachgerüstet. Das T-Foil hat die Rumpfungwicklung der neueren Boote beeinflusst: Die Masten rutschen immer weiter nach hinten und die Rümpfe werden schlanker. Der Bieker 5 und Morrison 12 sind im Vorschiffbereich extrem schlank geworden und benötigen sowohl den Auftrieb des Foils an der Kreuz als auch die Sicherheitsreserve gegen Nosedive beim Spifahren.

Im nationalen Bereich kann man mit jedem dieser Designs gewinnen. Auf der letzten Deutschen waren die ersten beiden Schiffe Bieker 3. Ein Bieker 5 fand sich erst auf dem sechsten Platz. Wer international ganz vorne mitspielen will, braucht natürlich wie in jeder Klasse unendlich viel Zeit zum Trainieren und ein topmodernes Boot. Vizeeuropameister im letzten Jahr war allerdings ein ziemlich abgewohnter Bieker 3. Also ist Üben doch wichtiger?

Bieker 2

Bj: 1997 – 2000

Preis:

4500 – 7500 Euro

Werft:

Chris Turner,

Paul Bieker



Ovi 3

Bj: 1999 - 2000

Preis:

5000 – 8000 Euro

Werft:

Dave Ovington



Bieker 3

Bj: 1999 - 2003

Preis:

6500 – 9500 Euro

Werft:

Jason King, Chris Turner

Maas Hanen,

Ovington



Morrison 11

Bj: 2001 – 2004

Preis:

8000 – 11000 Euro

Werft:

RWM



Morrison 12

Bj: 2004 – 2006

Neupreis:

Ab 22000 Euro

Werft:

RWM



Bieker 5

Bj: ab 2004

Neupreis:

Ab 25000 Euro

Werft:

Jason King,

Speedwave

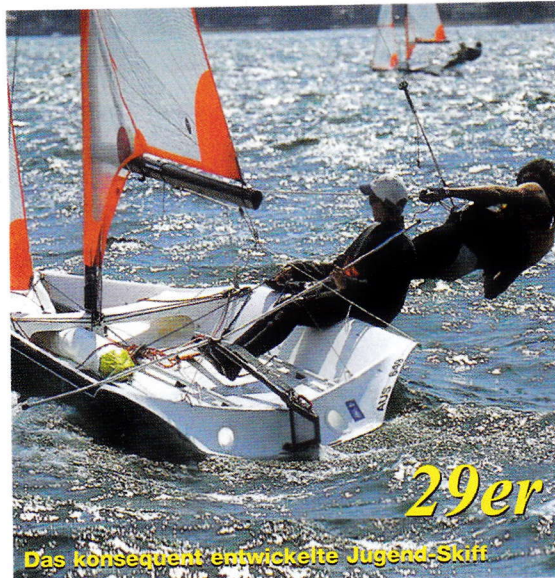


STEINLECHNER BOOTSWERFT

Utting am Ammersee



Musto Performance Skiff



Das konsequent entwickelte Jugend-Skiff



High-Tech-Regattaoptis
Trainingsoptis ab 1.200,- Euro



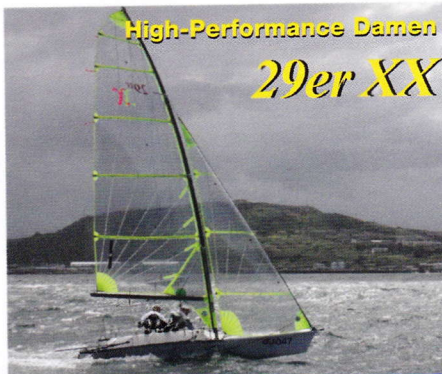
RS
Feva Für mehr
Action nach
dem Opti



Das neue Trapezesystem – 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 Polycarbonat	69,- €
Trapezgurt komplett	169,- €
Aufhängung Key Balls (Stück)	22,- €



High-Performance Damen

29er XX

Ovington – Boats built to win

- 29er ■ 29er XX ■ 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 Musto, North Sails, Magic Marine, Murphy & Nye, Marine Pool, Dryfashion
- Beschläge von Harken, Ronstan, Holt, Pfeiffer, 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

Verkauf Segel:

German Open Gewinner 2006

P&B
www.pinbax.com



HARKEN

TERHI
HARBECK



STEINLECHNER
BOOTSWERFT GmbH

Seestraße 8
86919 Utting am Ammersee, direkt am Dampfersteg
Telefon 0 88 06/76 21, Telefax 0 88 06/15 33
info@steinlechnerbootswerft.de



Ihr Partner
rund um's Boot!

www.steinlechnerbootswerft.de

Bootsmarkt

Aktuelle Segelnummer	Design	Baujahr	Verkaufspreis
GER 3	Bieker 3	Ende 99	7999 Euro

Jason King Bieker 3, 2 Satz Segel, Self-tacker, T-Foil von 2005 (Original von Lindsay Irvin übernommen) mit nagelneuen CST-Baum mit Niederdrücker, Oberpersenning Kontakt: Ralf Meier 04356/986650 (ralf@wredemeier.de); Jan Witte +49 (0171) 9963744

Bild



DEN 23	Morrison 10	2000	GBP 5000 / (Euro 7432)
--------	-------------	------	------------------------

Fully competitive, well maintained boat ready to race. RMW mast & boom, self-tacker, t-foil 2003 (fixed foil). Set up for crew to take main, fixed rig. Lots of sails - 2 mains (2006 big head Moritz & 2003 P&B), 2 jibs (Moritz & P&B) and 3 kites (P&B). Underweight – carrying lead correctors. Under & over covers & trolley. For more details / pictures, contact : Ole Frey at ofr@abenadata.dk or 0045 60 92 52 13



GER 90	Morrison 11	6/2002	8600 Euro
--------	-------------	--------	-----------

Bj Juni 2002, CST 11 Mast, Baumniederdrücker, Selbstwendefock, Slipwagen, T-Foil und Schwert(bei-des mit Tasche), Ober und Unterpersenning, Eine Fock und ein Groß von Hyde 2004, eine Fock 2002 von RMW, Spi von RMW Sommer 2005 und Trainingsspi. Eventuell mit super neuem Groß von Mortiz 2007. Boot findet sich im guten regattafähigem Zustand und ist aus beruflichen gründen zu Verkaufen. VB mit neuen Mortiz Groß 9500Euro Ohne Mortiz Groß VB 8600Euro Sebastian Ladwig. 01634609669 Schnelleswasser@gmx.de



GER 11	Bieker 2	1999	6.000 Euro, ohne T-Foil 4.800 Euro
--------	----------	------	---------------------------------------

gebaut von Chris Turner - CST-Carbon-Rigg - neu lackiert im Winter 2004/2005 - alle Strecker erneuert in 2004/2005 - neues T-Foil in 2005 - 3 x Großsegel (2 Big Heads u. 1 Trainingssegel) - 2 x Fock - 3 x Gennaker – Tasche für Schwert u. Ruderblatt - Ober und Unterpersenning – neuer Spisack – Slipwagen und Trailer (TÜV neu) - Boot ist regattaklar u. in gutem Zustand. Kai Kahm Mobil : +49.177.3123385 Home : 040-41353958 eMail: kai.kahm@freenet.de



GER153	ICE	1995	VHB 4000 Euro
--------	-----	------	---------------

ICE-Design, "Cloud 9" (Ger 154), mit Untergewicht, Baujahr 1995 mit zwei Großsegeln (ein Big-head [Moritz]), zwei Focks (North, Irving,) und zwei Gennaker, guter allgemeiner Zustand Das Boot ist als ras-siges Einsteigerboot perfekt. chrikoe@web.de Tel:0421/592131 PICs: <http://cloud9.jungmuehle.de>

AUT 1	Morrison 8	1997	VHB 5.555 Euro
-------	------------	------	----------------

Untergewicht, Rumpf und Deck überholt im Frühjahr 05, Heckschotführung, Carbonmast, 2 Schwerter - ein langes und ein kurzes, 2Ruder, eins ohne Foils eins mit Foils, 3 Großsegel, 3 Focks, 2 Gennaker, Trolli, diverse Ersatzteile. Ober und Unterpersenning, Trimmanleitung. Das Boot ist trotz seines Alters konkur-renzfähig und besonders bei Leichtwindbedingungen neuen Designs ebenbürtig. Kontakt: karsten.heinz-le@students.fhv.at Mobil: +436507785374 (Österreichisches Netz) bzw. : +491639883982 (deutsches Netz)

Vorläufiger Regattakalender 2007

06. – 08. April	Ostertraining	Gardasee, Italien
Mitte April	Skiffmania Diessen	Ammersee
Anfang Mai	Primavela	Zuger See, Schweiz
05./06. Mai	Wittensee Fight	Wittensee
13./14. Mai oder 1./2. Juni	Frühjahrswettfahrten	Ratzeburger See
17. – 20. Mai	Riva Cup	Gardasee, Italien
26. – 28. Mai	Bregenz	Bodensee, Österreich
9./10. Juni	Ammersee Cup	Ammersee
im Juni	Supercup Grömitz	Ostsee vor Grömitz
20. – 23. Juni	Europameisterschaft	Pornic, Frankreich
12. – 15. Juli	Deutsche Meisterschaft	Ostsee vor Warnemünde
27. – 29. Juli	Travemünder Woche	Ostsee vor Travemünde
18. – 24. August	Princess of Wales Cup	Cowes, Großbritannien
25./26. August	Herbstwettfahrten	Ratzeburger See
01./02. September	Herbstpreis Brunnen	Vierwaldstätter See, Schweiz
01./02. September	Inshore Race Weekend	Kieler Innenförde
08./09. September	Seeshaupter Rüssel	Starnberger See
15./16. September	Tegernsee Regatta	Tegernsee
29./30. September	Wittensee Finale	Wittensee
Anfang Oktober	Whirlpool Cup	Chiemsee
Mitte / Ende Oktober	Skiffmeeting Rhein/Main	Langener Waldsee





full speed

Int. 14-Footer (Bieker 5)



- in verschiedenen Bauausführungen
- Wabe/Schaum-Konstruktion unter Verwendung neuester Bootsbaumaterialien

speedwave
RUDI MAGG GMBH

YACHTWERFT | SONDERBAU

Im Wassersportzentrum 5
D-88079 Kressbronn-Gohren
Telefon/Fax: +49(0)7543 96447-0/55
E-mail: info@speedwave.de
www.speedwave.de