

Der Doppelsteher

Mitteilungsblatt der deutschen International 14 Klassenvereinigung



Ausgabe 2008

Adressen der deutschen International 14 Klassenvereinigung

<p>1. Vorsitzende Mark Schürch Kronshagener Weg 14b 24103 Kiel Tel. 0431/6668581 chairman@ ger.international14.org</p>	<p>2. Vorsitzende Oliver Sommer Breitenweg 12 55286 Wörrstadt Tel. 0173/9198110 co-chairman@ ger.international14.org</p>	<p>Kassenwart und Segelnummern Robert Schmidt Dorfstr. 10 82237 Wörthsee Tel. 08153/987763 finance@ger.international14.org</p>
<p>Vermesser Peter Rooks Dornestr.48 23558 Lübeck Tel. 0451/5922455 proocks@t-online.de</p>	<p>Vermesser Dominik Entzminger Schulstr. 16 86919 Utting am Ammersee Tel. 08806/923140 dominik_entzminger@web.de</p>	<p>Internet Jens Kulenkampff Knooper Weg 44 24103 Kiel Tel. 0431/5366809 webmaster@ger.international14.org</p>
<p>Flottenobmann Bayern Stefan Heim Holzbachstr.3 82110 Germering Tel. 089/84058389</p>	<p>Flottenobmann Bodensee Bernd Buck Uferstr. 25 88149 Nonnenhorn Tel. 08382/8202 bebuck@t-online.de</p>	<p>Flottenobmann Nord Oliver Holste Apenrader Str. 94 24937 Flensburg Tel. 0461/4309999 oliver.holste@web.de</p>
<p>Flottenobmann Ost Marten Lau Oberhalb des Gerberbruchs 8 18055 Rostock Tel. 0381/4934607</p>	<p>Flottenobmann West Stephan Koch Mallinckrodtstr. 208 44147 Dortmund Tel. 0231/8821142 stephankoch.do@web.de</p>	<p>Klassenzeitung Carmen Bernitt Projensdorfer Str.16 24106 Kiel Tel. 0431/3898717 doppelsteher@ ger.international14.org</p>

Editorial

Nun ist der Doppelsteher wieder einmal fertig – bis auf das Editorial. Und weil ich so idealistisch bin, zu glauben, dass es doch irgend jemandem auffiele, wenn hier derselbe Text wie beim letzten Mal erscheint, denke ich mir jetzt auch hierfür noch etwas aus...

Die vergangene Saison ist bei Erscheinen des Doppelstehers diesmal länger her als die neue bereits in die Nähe gerückt ist – wenn letztere nicht sogar schon als eröffnet angesehen werden kann. Allerdings warf die kommende Saison auch im letzten Jahr schon ihre Schatten voraus – insbesondere einen großen Schatten, den das helle Licht der Weltmeisterschaft 2008 aus Warnemünde auf sämtliche Standorte der deutschen Flotte projizierte. Man sollte ja meinen, dass wir über die WM erst im nächsten Doppelsteher etwas erfahren können, aber ihr Schatten ist sogar so groß, dass er schon in dieser Ausgabe für einen vorausschauenden Artikel sorgte. Und auch der Artikel über Trainingsmöglichkeiten im Teamrace ist nicht zuletzt der WM zu verdanken, denn er soll dafür sorgen, dass die deutschen Teams bei der Team-Weltmeisterschaft ihre Gegner geschickt auszuspielen verstehen. Doppelsteher-Lesen ist also diesmal auch WM-Vorbereitung!

An hochkarätigen Ereignissen braucht sich aber auch die Saison 2007 nicht zu verstecken. Ereignis des Jahres war die Jubiläumsausgabe des Prince of Wales Cup in Cowes. Knapp dahinter rangiert die Europameisterschaft 2007 in Pornic. Beide Regatten werden von den seglerischen Bedingungen her wohl nicht so schnell in Vergessenheit geraten... Traumwetter gab es dagegen für die German Open in Warnemünde und auch auf mancher anderen kleineren Regatta. Insgesamt kann sich ein 14-Segler über das Wetter des letzten Jahres daher trotz des eher ausgebliebenen Sommers nicht beschweren. Neben Regattaberichten enthält der Doppelsteher natürlich auch wieder Artikel zum technischen Aspekt des Segelns. Diesmal geht es insbesondere um eine technische Spielerei, die nur wenige verwenden, für die sich aber Erwerber neuer Boote meistens doch die Option offenhalten wollen, sie einzubauen: gybing centerboards. Außerdem erfahrt ihr, wie ihr euer Rigg so richtig schnell einstellen könnt...

Bevor ich den Startschuss zum Lesen gebe, möchte ich noch den Sponsoren für ihre Unterstützung danken. Außerdem danke ich den Fotografen der schicken 14-Bilder, die in diesem Doppelsteher Verwendung finden. Ihr habt echt super Fotos gemacht! Ich hoffe, im nächsten Jahr bekommen wir genauso schöne Bilder und am besten noch ein paar mehr im Hochformat (dann fällt es leichter, ein Titelbild auszusuchen...). Und zu guter letzt danke ich natürlich allen, die Artikel, kreative Ideen oder sonstige wertvolle Arbeit dem Doppelsteher beige-steuert haben.

Nun soll euch aber nichts mehr aufhalten – schließlich habt ihr schon lang genug gewartet, bis endlich das im Editorial des letzten Doppelstehers aufgeworfene Rätsel gelöst wird... Viel Spaß bei der Lektüre!

Carmen Bernitt

Impressum:

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

Redaktion: Carmen Bernitt

Mitorganisation: Mark Schürch

Layout: Raoul V. Kübler, Mark Schürch, Carmen Bernitt

Beiträge von : Mark Schürch, Madeline Remstedt, Eike Dietrich, Jens Holscher, Georg Borkenstein, Axel Reinsch, Christian Stock, Eike Ehrig, Jens Kulenkampff, Jörn Schulze

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

Inhaltsverzeichnis

Präsis Worte	5
Rätsel um den Waldsee	6
Wie man die Einzelwertung am Waldsee gewinnt	7
Das beste Training für ein Teamrace	8
The 75th Prince of Wales Cup, first held at Cowes in 1927	11
Der P.O.W. als „ganz normale Regatta“	15
It's all about balance	16
Ein Erfahrungsbericht zum Gybing Centerboard	17
German Open 2007 in Warnemünde	18
Die Internationale und die Deutsche Crews Union	20
Der Newcomer-Preis	22
Segelhelden für mehr als einen Tag	23
Wie trimme ich mein 14-Rigg?	25
Europameisterschaft 2007 in Pornic	29
Unser Präsi sagt: Gebt auch nach der WM Vollgas	33
Abenteuer Langstrecke	37
Die beliebtesten Fehler beim 14-Segeln von A - Z	40
Segeln mit Freunden	42
Regattakalender	43

Präsis Worte

Liebe 14-Segler,

im Winter 2005/06 habe ich mir meinen gebrauchten Bieker 3 in England gekauft. Danach ging alles sehr schnell... Im Frühjahr 2006 segelten Edda und ich unsere erste Regatta mit dem neuen Gefährt. Nicht nur das spannende neue Boot, sondern auch die herzliche Art, wie wir in der Klasse aufgenommen wurden, motivierte uns von Anfang an.

Bereits in meiner ersten Saison hat mich Jörn zu meinem großen Erstaunen gefragt, ob ich sein Nachfolger werden möchte. Ich habe ihn dann auf das Jahr darauf vertröstet und die Sache bis Warnemünde schon fast wieder vergessen gehabt... Nach eineinhalb Jahren aktiven Mitmachens in der Klasse wusste ich nun aber ein bisschen besser, worauf ich mich einlasse: Auf eine tolle Klasse, welche hier in Deutschland gerade in den letzten zwei Jahren viele junge, aktive Segler gewinnen und gleichwohl ihr Niveau extrem steigern konnte. Gerade die German Open 2007 in Warnemünde hat gezeigt, dass die Spitze und das Mittelfeld sehr stark zusammengerückt sind, was ein super Zeichen für die Entwicklung der Klasse ist. Gerade in der heutigen Zeit, wo sich viele Klassen mit rückläufigen Zahlen und mangelndem Nachwuchs herumschlagen, ist diese Entwicklung bemerkenswert.

Ich bin sicher, dass sich dieser Trend auch im Jahr 2008 fortsetzen wird. Wir hatten im Herbst 2007 einen tollen Auftritt auf der hanseboot und haben bei vielen Leuten Interesse geweckt. Es hat sich gezeigt, dass die Leute schnell, spektakulär und kompetitiv segeln möchten, ohne dabei den Spaß an der Sache zu verlieren. Das ist genau die Stärke unserer Klasse und das Geheimnis unseres aktuellen Erfolgs. Diese positiven Entwicklungen sollten wir nun nutzen, um unsere Klasse langfristig auf einem hohen Niveau zu positionieren.

Die kommende Saison wird für unsere Flotte eine der wichtigsten, wenn nicht die wichtigste überhaupt! Zum ersten Mal in der Geschichte unserer Klasse trifft sich die Welt in Deutschland, genauer in Warnemünde, zur Weltmeisterschaft. Die Vorbereitungen dazu laufen auf Hochtouren und ich bin sicher, dass wir ein tolles Event auf die Beine stellen werden, an das sich die 14-Welt noch lange erinnern wird. In diesem Sinne wünsche ich uns allen gutes Gelingen für die kommende Saison.

Sail now ... work later!

Euer Präsi

Mark

Das Rätsel um den Waldsee

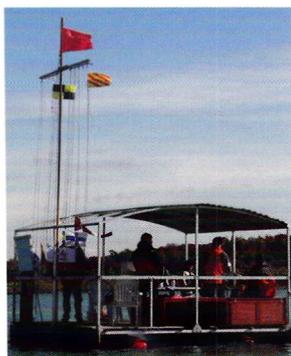
Dass Ende der Saison viele Int. 14-Segler eine lange Autofahrt auf sich nehmen, um auf dem Langener Waldsee in der Nähe von Frankfurt Regatta zu segeln, erscheint nur auf den ersten Blick rätselhaft...

Im Vorwort des letzten Doppelstehers hatte ich angekündigt, das Rätsel aufzuklären, warum zu einer Jahreszeit, zu der so mancher Segler schon ans Winterlager denkt, 14-Segler aus Nord und Süd sich aufmachen, am Langener Waldsee eine vom Segelzentrum Frankfurt ausgerichtete Regatta zu segeln. Rhein-Main Skiffmeeting im Oktober – was soll ich da? Hatte ich 2006 noch genügend Ausreden, um nicht mitzufahren und blieb mir damals nur, die rasanten Fotos zu bestaunen, so gab es 2007 für mich sogar zusätzliche Gründe, ins Auto Richtung Frankfurt zu steigen. Man kann aber nicht behaupten, dass ich überzeugt davon war, ein Boot mitzunehmen...

Die Stimmung war jedoch schon sehr gut, als wir am Freitag gegen Mitternacht am Langener Waldsee ankamen. Sie stieg um ein weiteres, als im Clubhaus das Chili con carne noch heiß und das Bier noch kalt war. Leider ebenfalls sehr kalt war es draußen, wo wir unser Zelt aufschlugen. Allerdings waren wir selbst daran schuld, dass wir draußen schliefen – wir hätten unsere Isomatten ebenso im Clubhaus ausrollen können (wo die Party aber noch in vollem Gange und die Temperatur ziemlich hoch war).

Am nächsten Morgen konnten wir uns bei einem fürstlichen Frühstück aufwärmen. Danach ging es ans Auftakeln der Boote und dann mit einem kräftigenden Lunchpaket ausgerüstet aufs Wasser. Dieses Jahr sollte die Deutsche Teammeisterschaft auf dem Waldsee ausgesegelt werden, so dass zunächst nur die ersten vier Teams auslaufen mussten. Alle Boote waren mit bunten

Bändseln ausgerüstet, die die Zugehörigkeit zum entsprechenden Team deutlich machten. Auf dem Startschiff – vielmehr der Start-Plattform – wurden neben den üblichen Startflaggen ebenfalls bunte Bändsel gehisst und der Kampf konnte beginnen.



Allerdings blieb es ein sehr langsamer Kampf. Die ersten Teams konnten zwar noch ganz gut gegeneinander segeln, bei späteren Wettfahrten kann man guten Gewissens wohl

nur noch von „treiben“ sprechen. Die Winddreher waren phänomenal, aber man konnte schon glücklich sein, wenn man überhaupt Wind erwischte hatte – egal aus welcher Richtung. Nachmittags ließ uns der Wind endgültig im Stich, so dass alle wieder den Hafen und wenig später Futternapf und Biertresen ansteuerten.



Das Team vom Langener Waldsee hatte aber nicht nur eine reichhaltige Abendmahlzeit vorbereitet, sondern auch eine kleine Ehrung – weniger für die Sieger als für diejenigen, die mit besonderen Aktionen für gute Unterhaltung bei der Wettfahrtleitung gesorgt hatten. Die Preise waren ganz besonderer Art: Es gab Massagen zu gewinnen! Tatsächlich hatten im oberen Teil des Club-hauses zwei Masseurinnen ihre Liegen aufgebaut und massierten für die Preisträger umsonst, für andere Freiwillige gegen Entgelt sämtliche seglerischen Verspannungen weg. Es wurde also ein besonders entspannter Abend!

Am nächsten Morgen regte sich leider immer noch kein Blatt. Trotz des guten Frühstücks wurden die Gesichter immer länger, die Unzufriedenheit stieg mit der Dauer der Startverschiebung. Für die Wettfahrtleitung scheint dies ein klares Zeichen gewesen zu sein: Es muss losgehen. Das Motto dabei hieß wohl: „Es gibt keinen schlechten Wind, es gibt nur das falsche Boot.“ Mit 14s war heute nichts auszurichten, deshalb wurden schnell sechs Optis bereitgestellt und mit Paddeln ausgerüstet. Dazu noch zwei Tonnen ausgelegt – die deutsche Teammeisterschaft konnte zu Ende ausgetragen werden. Die anfängliche Skepsis auf dem Gesicht manches 14-Seglers (Jetzt noch

mal in den Neo? Und das, um bei völliger Flaute im Opti herumzupaddeln?) wich schnell höchster Konzentration.

Bei „los“ begann der Sprint zu den Booten, dann hieß es sich abstoßen, um die Tonnen paddeln, Boot wieder auf den Steg ziehen und zur Ziellinie laufen. Der Witz lag bald aber nicht mehr in dem kürzesten Weg zum Ziel, sondern darin, andere Boote durch Berührung zum Kringeln zu zwingen. Die Regel, dass bei Berührung beide Boote kringeln müssen, wurde meist von dem Boot ausgenutzt, das am weitesten hinten lag und sich daher darauf verlegte, dafür zu sorgen, dass die Teamkollegen auf den ersten und zweiten Platz vorfuhren.



Als am Ende alle wieder an Land waren, die 14s verladen hatten und sich im Clubhaus einfanden, wartete bereits

neue Verpflegung. Heiße Würstchen, Suppe und Kuchen. Deutsche Teammeister wurden auch gekürt: Team Rot (Mark und Edda mit rooschtboot, Thomas und mit der l'étage, Olli und ich mit Hugo) hatte gewonnen! Außerdem ging der Platz für die beste Summe der Einzelplatzierungen an Eike und Madeline mit Lilli. Wir verabschiedeten uns also vom Waldsee und was durften wir natürlich nicht vergessen? Das Reiseproviant!

Des Rätsels Lösung lässt sich also wie folgt zusammenfassen: Das Rhein-Main Skiffmeeting führt am Ende der Saison die 14-Segler aus Nord- und Süddeutschland noch einmal zusammen. Es ist aber nicht nur die Strecke aus beiden Richtungen ähnlich weit zu fahren, sondern die Regatta lebt davon, dass sie so liebevoll ausgerichtet wird. Ein Küchenteam, das alle Segler bestens versorgt. Eine kompetente Wettfahrtleitung, die schnell und für jeden Segler nachvollziehbar reagiert. Und offensichtlich jede Menge Leute mit Ideen und Spaß an 14-Regatten. Nicht zuletzt gibt es dort auch noch diesen Waldsee, der jedes Jahr ein bisschen größer wird....

Carmen Bernitt

GER 81 „Hugo Bindestrich“

Wie man die Einzelwertung am Waldsee gewinnt

Madeline Remstedt über ihre erste 14-Regatta

Es war zwar nicht meine allererste Regatta, aber 14-Segeln ist einfach nicht vergleichbar mit 420er oder Jugendwanderkutter...aber das müsste jedem klar sein. Ich hatte also die Möglichkeit, an einer 14-Regatta teilzunehmen und dann auch noch nach Frankfurt zu fahren, wo ich noch nie zuvor war. Zuerst dachte ich, ich hätte das große Los gezogen, doch dann wurde mir klar, dass nur noch eine Woche Zeit war, um das Steuern eines 14 zu lernen, dazu noch die Regattaregeln und das Prinzip des Teamrace. Nach einer Woche Intensivtraining mit reichlich Muskelkater und am Rande der Verzweiflung ging es dann nach Frankfurt.

Die eigentliche Regatta war dann leider sehr kurz. Sage und schreibe eine Wettfahrt, dafür aber stolz wie Oskar. Einen guten Start hingelegt, kein einziges Mal gekentert und niemanden gerammt. Ob es allein mein Verdienst war, möchte ich an dieser Stelle sehr stark anzweifeln, schließlich hatte ich einen erfahrenen Vorschoter an

Bord. Mangels Wind gab es für uns also nur eine (Segel-) Wettfahrt und der Rest wurde im Opti ausgepaddelt.

Zum krönenden Abschluss dieser schön ausgerichteten Regatta bekamen wir den 1. Preis für die beste Einzelplatzierung, dank der guten Paddelergebnisse. Heißt also: Weiter trainieren und den Preis nächste Saison verteidigen!

Madeline Remstedt

GER 28 „Lilli“



Das beste Training für ein Teamrace

Am Langener Waldsee wurde 2007 zum ersten Mal seit 2004 wieder eine Deutsche Teammeisterschaft ausgetragen. Es ist für das Teamrace an sich jedoch nicht typisch, dass man besonders starke Arme zum Paddeln braucht... Wird eine Teammeisterschaft wirklich ausgesegelt, gibt es ganz andere Möglichkeiten, das gegnerische Team nach hinten und das eigene nach vorn zu bringen... In der kommenden Saison wird es besonders wichtig, die Kniffe des Team-Race zu beherrschen. Denn es steht nicht nur bereits der Termin für die Deutsche Teammeisterschaft fest (17./18. Mai auf dem Einfelder See bei Neumünster), sondern vor der Weltmeisterschaft wird im Juli in Warnemünde auch die Team-Weltmeisterschaft ausgesegelt. Eike Dietrich, der bereits als Trainer ein Opti-Team bis zum European Team-Cup geführt hat, erklärt, wie man sich auf ein Teamrace am besten vorbereitet.

Teamsegeln ist Segeln auf höchstem Niveau. Denn anders als beim Fleetrace geht es hier darum, als Team eine Gewinnkombination zu ersegeln und diese bis zum Ziel zu verteidigen. Man konzentriert sich also viel mehr auf die im gegnerischen Team segelnden Boote, die Teamkollegen und auf deren Platzierungen als auf sich. Es ist also eine Situation in die man sich erstmal reindenken muss, und die sehr hohe Anforderungen an das Team stellt. Auch der Druck wird höher, da Entscheidungen schneller gefällt werden müssen und Auswirkung auf das Ergebnis des ganzen Teams haben. Es muss also ein speziell für das Teamrace geeignetes Trainingsprogramm erstellt werden, durch das folgende Grundvoraussetzungen geschaffen werden:

- Guter Grundspeed
- Bootsbeherrschung, schnelle und sichere Manöver in unmittelbarer Nähe zum Gegner
- Gesamtsituation einschätzen können
- Wirkung einer einzelnen Aktion abschätzen können, also vorausdenken
- Sich selbst bzw. das eigene Team einschätzen können
- Auf dem Wasser mehrere Varianten im Kopf durchspielen und dann schnell eine Entscheidung treffen können
- Regelkenntnisse
- Teamfähigkeit

Man muss den vom Fleetrace gewohnten egoistischen Drang „abstellen“, schneller als alle anderen sein zu wollen und das Rennen in der kürzesten Zeit als erster zu beenden, denn nur wenn alle im Team diesem Grundsatz folgen und kämpfen bis das Team eine sichere Kombination erlangt hat, nur dann kann man einen starken Gegner schlagen.

Das Ziel des Trainings ist es, schnellere und exakte Manöver auszuüben und taktische Manöver- und die

Teamfähigkeit zu erlernen. Ein **Trainingsprogramm** könnte da wie folgt aussehen:

1. Es beginnt wie jede Saison mit Manövertraining. Hierzu gehören natürlich die klassische Wende und die Halse mit und ohne Spi, die bis zur Perfektion trainiert werden sollten. Dazu kommen Jibeset und Jibedrop. Als Manöver, die sonst nur selten trainiert werden, die aber gerade im Teamrace besonders wichtig sind (ebenso natürlich im Zweikampf beim Fleetrace), kommen noch die Scheinwende oder Scheinhalse hinzu. Hier wird das Manöver nur angetäuscht, um den Gegner zu irritieren. Genügt diese Irritation nicht, hilft eine Doppelwende oder Doppelhalse. Dabei wird das Manöver komplett durchgeführt und dies gleich zweimal direkt hintereinander. Wer dies übt, kann sich später erfolgreich aus einem Wendeduell befreien. Wenn man seinen Gegner behindern will, was im Teamrace ja typisch ist, kann es außerdem leicht passieren, dass man hierfür bestraft wird. Daher ist es ganz wichtig, auch das Kringeln zu trainieren – und zwar in alle Richtungen, von allen Kursen, mit und ohne Spi, auf engsten Raum und so schnell wie möglich. Bei einem Teamrace fährt jedes Boot im Schnitt 3 - 5 mal so viele Manöver wie in einem normalen Rennen. Außerdem steht man viel mehr im Kontakt mit dem Gegner. Es wird also alles enger und das exakte Ausführen einer Bewegung wichtiger.

2. Als nächstes sollte man mit zwei und mehr Booten trainieren. Es muss geübt werden, ein anderes Boot anzugreifen und sich selbst zu verteidigen. Wendeduelle, Unterwenden und Draufpacken sollten zum Standard-Repertoire der Tricks eines Team-Seglers gehören. Außerdem lohnt es sich zu lernen, wie man die bevorteilte Seite für sich verteidigen kann. Hierfür kann man die Taktiken der direkten und der losen Deckung anwenden. Direkte Deckung bedeutet, dem gegnerischen Boot direkt den Wind zu nehmen. Bei der losen Deckung dagegen

kontrolliert man den Gegner aus einer weiter entfernten Position. Dies kann sich auszahlen, wenn man auf dieselbe Seite segeln will, die auch der Gegner anstrebt. Dies alles zu üben, ist extrem wichtig. In der Theorie wissen sicher alle, wo sie sein müssen, um den anderen zur Wende zu zwingen, nach hinten zu segeln, ihm die Meinung aufzuzwingen oder was sie zu tun haben, um sich aus so einer Situation zu befreien. Aber glaubt mir, erst wenn diese basics wirklich sitzen, geht's los und macht richtig Spaß.

3. Nun ist Playtime. Je nach Größe der Trainingsgruppe kann man nun im 2er, 3er oder idealerweise im 4er Team gegeneinander segeln und die in 1. und 2. erlernten Manöver anwenden, um die taktischen Raffinessen zu üben und ausspielen zu können.

4. Nach den ersten gesammelten Erfahrungen auf dem Wasser sollte nun durch gründliche Nachbesprechung und Theorieeinheiten Bewusstsein dafür geschaffen werden, welche Aktionen man als Team ausführen kann, was diese bewirken und wie man auf eine Aktion des Gegners reagieren kann. Es werden also Taktiken durchgespielt und erarbeitet und die Kommunikation untereinander klar definiert.



Unmittelbar vor einem Rennen hatte man meist bereits die Gelegenheit, das gegnerische Team zu beobachten. Neben der guten Selbsteinschätzung der Stärken und Schwächen des eigenen Teams sollte man sich daher auch bereits ein gutes Bild von den im gegnerischen Team segelnden Mannschaften gemacht haben. Bevor es losgeht, sollte sich das Team nun noch einmal treffen und Folgendes besprechen:

- Austausch aller Informationen über den Gegner
 - Abwägung der eigenen Stärken und Schwächen im Vergleich zu denen des Gegners
 - Zuteilung der Gegner – es sollte feststehen, wer sich im Rennen vorrangig um welchen Gegner „kümmert“
 - Auswirkungen der herrschenden Windstärke und –richtung sowie eventueller Strömung auf die Taktik. Hier sollte geklärt werden, ob z. B. grundsätzlich bevorzugt auf eine Seite gesegelt werden soll.
 - Plan für den Start und die erste Kreuz festlegen
- Aus diesen Punkten folgt der strategische Plan.

Zu guter Letzt noch ein paar Informationen, die zur Vorbereitung auf die kommende Team-Saison wichtig sind und die im Winter erledigt werden können:

Dazu gehören erstens die **Regeländerungen**, die auf der folgenden Seite einfach und gut erklärt sind: <http://www.Swiss-sailing.ch/optimist/Rules/TeamRaceSwissOptimist.pdf>

Zweitens solltet ihr eure alten Rechenschieber wieder rauskramen, damit ihr später auf'm Wasser schneller wisst, in welcher Situation ihr als Team gerade seid. Dabei kann man sich ganz leicht merken: Das Team mit den wenigsten Punkten gewinnt. Allgemein lassen sich die **Gewinnkombinationen** wie folgt zusammenfassen:

- 2 Boote/Team: Das Team mit dem letzten Platz verliert.
- 3 Boote/Team: Das Team mit 10 Punkten oder weniger gewinnt.
- 4 Boote/Team: Das Team mit maximal 18 Punkten gewinnt, bei Punktgleichheit gewinnt das Team ohne den ersten Platz.

Jetzt sollte einem intensiven Trainingsprogramm und einer daraus resultierenden erfolgreichen Team-WM nichts mehr im Wege stehen!

Eike Dietrich
GER 28 „Lilli“

**Sail now
work later!**

14er!

**Sail now
work later!**

BOOTE: Opti, RS, **14**, 420er, 470er, Finn, Laser, FD, Kosar, Conger, Zugvogel, LIS, uvm.

SEGELBEKLEIDUNG: MUSTO, HenryLloyd, Helly Hansen, Jeantex, Marinepool, PUMA, Hood, MagicMarine, Dry Fashion, Sebago, uvm.

JOLLENZUBEHÖR: HARKEN, Ronstan, Holt-Allen, Sprenger, Pfeiffer, Optiparts, Barton, uvm.

MAST u. BAUM: SuperSpars, Proctor, Nordic, Selden, uvm.

YACHTAUSRÜSTUNG: HARKEN, Ronstan, HS, LEWMAR, Wichard, Plastimo uvm.

TAUWERK u. DRAHT: Liros-Rosenberger, FSE, Gleistein, Drahtverarbeitung bis 5mm,

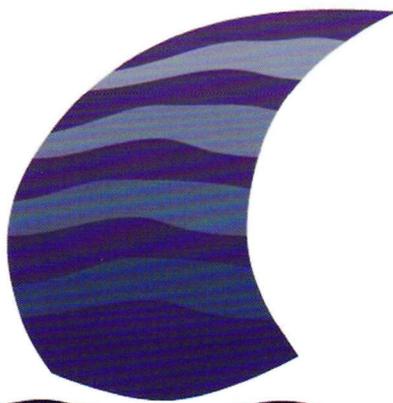
SEGEL: QUANTUM/ BEILKEN, NORTH, Elvström, JAN-SEGEL u.a.

Öffnungszeiten:

Montag – Freitag
10:00 – 19:00 Uhr
Samstag
10:00 – 13:00 Uhr

PIA'S-SEGLERLADEN:

Rotfeder Ring 3 - 5
60327 FRANKFURT/M
Tel. 069 - 45 53 72
Fax 069 - 46 99 23 00



Pia's-Seglerladen

SEGEL-CENTER FRANKFURT

The 75th Prince of Wales Cup, first held at Cowes in 1927

Ein Bericht über eine der ältesten Jollenregatten der Welt und die Geschichte einer Bootsklasse, die den Segelsport immer wieder revolutionierte. Dieser Artikel wurde in etwas anderer Form auch im Sailing Journal, Heft 1/2008 abgedruckt und ist in voller Länge unter www.ger.international14.org abrufbar.

Während die Int. 14 - Segler in diesem Jahr der Weltmeisterschaft in Deutschland als dem Segelereignis der Saison entgegenfieberten, stand im Jahr 2007 eine englische Regatta derart im Mittelpunkt des Interesses, dass selbst die Europameisterschaft dahinter zurücktrat. Es handelte sich dabei nicht um irgendeine Regatta, sondern um die 75. Jubiläumsregatta der ältesten Jollenklasse der Welt, die INTERNATIONAL FOURTEEN PRINCE OF WALES CUP WEEK 2007, ausgerichtet von der ROYAL YACHT SQUADRON und dem GUNARD SAILING CLUB, in Cowes, Isle of Wight, vom 18. bis 24. August 2007.

Vor genau 80 Jahren war Seine Königliche Hoheit, der Prince of Wales, Edward Windsor (später Edward VIII.) auf einem Empfang in Kanada. Dort wurde der Prinz abseits des royalen Programms aus einer Laune heraus spontan in einem kanadischen 14-Fuß-Dinghy zum Segeln mitgenommen. Dies bereitete ihm so viel Spaß und er war so begeistert von dieser Jolle, dass er, zurück in England, der dort ansässigen nationalen Fourteen Foot Dinghy Klasse einen Preis zur jährlichen Ehrung des englischen Meisters stiftete.

So wurde der erste Prince of Wales Cup - kurz P.O.W. - am 1. August 1927 im Solent vor Cowes ausgetragen. Veranstalter der Jachtverein war aufgrund der Schirmherrschaft durch Prince Edward und der Ankündigung der Preisübergabe durch Ihre Königliche Hoheit Princess Beatrice natürlich die Royal Yacht Squadron. Diese Ehre der Königsfamilie und die Auszeichnung, den Titel des ersten englischen Meisters im Dinghysport für ein Jahr tragen zu dürfen, verhalfen damals zu beachtlichen 41 gemeldeten englischen Fourteen Foot Dinghies. Der zu segelnde Kurs bestand lediglich aus zwei langen Halbwindkursen ohne einen richtigen Amwindkurs mit Bahnmarkenrundungen nahe „Egypt Point“ sowie in der „Osbourne Bay“. Start und Ziel des zweimal zu absolvierenden und ungefähr 10 Seemeilen langen Kurses lagen direkt vor der Squadron und versprach für den Gewinner den traditionellen Kanonenschuss aus einer der 22 blank polierten Geschütze,

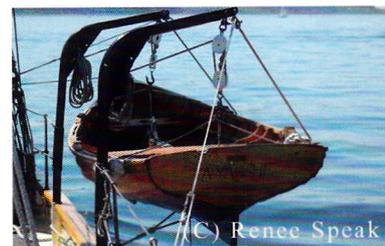
die direkt vor dem königlichen Yachtverein bisher schon jeden Sieger wichtiger Regatten in Cowes adelten.



Die Gewinnerin war damals „Irex“ (Segelnummer K 78), entworfen und gebaut von Bruce Atkey in Cowes und gesegelt von seinem Sohn Cecil. Zweite wurde „Radiant“ (Segelnummer K 63), gesegelt von Uffa Fox und dritte die Jolle „Vamoosa“ (Segelnummer K 98) mit Morgan Giles als Steuermann.

Noch im gleichen Jahr, im November 1927, schlug die englische Fourteen Foot Dinghy Association vor, sich bei dem damals gerade erst 20 Jahre bestehenden Weltsegelverband, der International Yacht Racing Union (I.Y.R.U. gegründet im Jahre 1907 und 1996 umbenannt in International Sailing Federation ISAF), um die Verleihung des Internationalen Status zu bemühen.

Dabei gab es bereits weit vor der Jahrhundertwende eine Vielzahl von 14-Fuß-Dinghies, die ursprünglich auf großen Schonern als Beiboote genutzt wurden. Vorzugsweise dienten diese Jollen damals den Kapitänen und der Besatzung, um ab und zu kleine Regatten - nur zum Spaß - gegeneinander auszutragen.



Jene Jollen wurden zu dieser Zeit nach unterschiedlichen Vorstellungen in Bauweise und Rumpfdesign entwickelt. Die einzelnen Designs eines 14 Fuß langen Dinghies waren

dabei stark regional geprägt und wichen untereinander in den verschiedenen Ländern deutlich voneinander ab. Jedes Land hatte dabei seine eigene Sichtweise in der Festlegung elementarster Regularien, um die Kosten der Herstellung einer solchen Jolle erschwinglich zu halten. Erst durch verstärkte nationale und internationale Beziehungen der einzelnen Vereinigungen entstand um 1920 ein erstes gemeinsames Regelwerk eines 14 Fuß langen Dinghies.

Mit der Überarbeitung dieses ersten Regelwerks, welches dann nur noch aus fünf Vorschriften zur Festlegung der Länge, der Gesamtsegelfläche, des Gewichts, der Masthöhe und des Verbots jeglichen Zusatzballastes bestand, wurde schließlich diesem so definierten Fourteen Foot Dinghy, als erster Jollenklasse der Welt, durch Sir William Burton am Wochenende des 15. und 16. Oktober 1928 der internationale Status von der I.Y.R.U. verliehen. Zusätzlich wurde bei der I.Y.R.U. eine Jollenabteilung als weitere Einrichtung neben der Abteilung für Kielboote eingerichtet. Es begann somit offiziell die Geschichte des Jollensegelsports. Heute führt die ISAF 87 Bootsklassen (Jollen, Kielboote, Mehrumpfboote und Surfbretter) in den Kategorien olympisch, international, anerkannt und klassisch.

Interessant an dieser geschichtlichen Entstehung der ersten und damit ältesten international anerkannten Jollenklasse der Welt ist ebenfalls deren deutsche Entwicklung. Bei Recherchen im Archiv der Segelzeitung „Die Yacht“ (Namensvorgänger des Magazins „Yacht“) fanden wir in der Ausgabe vom 24. November 1928 unter der Rubrik „Amtliche Bekanntmachungen“ die offizielle Mitteilung, dass auch der Vorstand des Deutschen Segler Verbandes das 14-Fuß-Dinghy als internationale Klasse angenommen hatte.



In zwei weiteren frühen Ausgaben aus dem Jahr 1929 wurde das 14-Fuß-Dinghy ausführlich und anspruchsvoll dem deutschen Segelpublikum vorgestellt. Es wurde dabei mit dem damals schon mehr verbreiteten 12-Fuß-Dinghy verglichen und erhielt bei sehr kritischer Betrachtung in beiden Ausgaben „unstreitig“ den Vorzug. Es wurde bereits damals darauf hingewiesen, dass es sowohl in raueren Gewässern als auch auf Binnenrevieren klare Vorteile hätte und besonders für „Rennsegler“ sehr interessant sei.

Mit ein bisschen Schmunzeln sind die Berichte natürlich zu lesen. Beachtenswert ist aber, dass bereits im Jahre 1929 auf den Vorteil einer Konstruktionsklasse gegenüber der Einheitsklasse des 12-Fuß Dinghies hingewiesen wurde. So war 14-Fuß-Dinghy damals „Karweelbau“ zulässig und weder über Plankendicke noch über Spantenstärke existierten limitierende Vorschriften. Getreu dem Motto des damals führenden Jollendesigners Uffa Fox „weight is only for use in steam rollers“ wurden damals in England Boote schon unter 100 Kilogramm gebaut. Dieser Anspruch führte dazu, dass bereits in den 20er Jahren auch in Deutschland über Verbesserungen des 14-Fuß-Dinghies innerhalb der wenigen vorgeschriebenen Maße öffentlich diskutiert wurde - ein erster kleiner Schritt der sich noch enorm fortführenden Innovationsentwicklung des Int. 14. Denn wer sich unter Int. 14 – Seglern Menschen vorstellt, die mehr Liebhaber als Wassersportler sind, der irrt sich gewaltig. Das 14-Fuß-Dinghy von 1929 ist in einem heutigen Int. 14 nicht mehr wieder zu erkennen.



Der Gegensatz zwischen damaligen und heutigen 14s kam beim P.O.W 2007 anschaulich zum Ausdruck. Auf dem perfekt geschnittenen englischen Rasen der Royal Yacht Squadron stand nämlich eine auf den ersten Blick eher unscheinbare kleine Holzjolle namens „Becky“. Becky ist ein so genannter Island Fourteen, ein 14 Fuß langes

Holzdinghy, welches 1923 von Charles Nicholson für den Island Sailing Club, Cowes, Isle of Wight entworfen und von Keith Beken, einem bekannten Jachtsport Photographen, bis 1933 gesegelt wurde. Jahrzehnte später tauchte die Jolle wieder auf, wurde liebevoll restauriert und ist heute eine der antiksten noch existierenden bekannten Vertreterinnen der ältesten, international anerkannten Jollenklasse der Welt - der International Fourteen Foot Klasse.

Auch auf dem Wasser konnte man alte und neue 14s gleichermaßen beobachten. Neben 60 aktuellen Skiffs nahmen zehn so genannte Classic 14s in einer separaten Einzelwertung an der Regatta teil. Als Classic wird ein 14 mit Baujahr vor 1984 bezeichnet. Es gibt diese Sonderwertung bei jedem P.O.W. und jeder Weltmeisterschaft. Classic 14s gibt es meist leider nur in England, seit kurzem wird aber auch ein 14 namens „Fareway“ mit Baujahr 1947 in Hamburg liebevoll restauriert.



Der International Fourteen hat eine Menge Segelsportinnovationen hervorgebracht, die im Jollensport nicht mehr wegzudenken sind. Dazu gehört zum Beispiel die Erfindung des Ausreitgurtes, der allerdings in den aktuelleren Designs eines „Fourteens“ schon lange nicht mehr zu finden ist. Eine frühe Variation eines Trapezes, bei dem sich der Vorschoter noch an einem kleinen Griff die ganze Zeit festhalten musste, erschien bereits 1937 auf dem P.O.W. und wurde kurz darauf in den Klassenregeln vom Fourteen Weltverband wieder verboten. Im Segeldesign wechselte man früh von den Baumwollsegeln hin zu leichteren Materialien wie Nylon für den Spinnaker und Terylene für das Großsegel und die Fock. Bruce Banks brachte ein automatisches Reffsystem für das Großsegel in die Klasse, heute allgemein bekannt als Rollreff, mit einer simultanen Verbindung zum Großfall.

In den 60er Jahren wurde die Wyke-ham-Martin Rollfock eingeführt und zwei Jahre später startete Glen Foster beim P.O.W. als erster Jollensegler mit einer zentrierbaren Großschotvorrichtung und Traveller. Die amerikanische Flotte war die erste, die zu dieser Zeit wieder das Trapez einführt, in den 70ern folgte dann die englische Flotte. In Neuseeland wurde mit durchgelatteten Großsegeln experimentiert. Die Segelfläche vergrößerte sich dramatisch, so dass zwangsläufig auch über die Einführung des Doppeltrapezes diskutiert wurde. Die verschiedenen Entwicklungen in unterschiedlichen Ländern barg damals allerdings die Gefahr in sich, dass die Klasse wieder in nationale Klassen zerfallen könnte. Es war an der Zeit, die Klassenregeln weltweit einheitlich zu verändern.

Um 1986 wurden radikale Fortschritte für eine neue Generation des Jollensports eingeleitet. Nach langem internationalem Diskussionsaustausch wurden das Doppeltrapez (1984) und der asymmetrische Spinnaker eingeführt, der an einem ausfahrbaren Bugsprit gesetzt wurde. Die Jollen veränderten sich zu schlankeren, dynamischen, sehr schnellen und aufregend zu segelnden Skiffs. Boote waren zumeist in GFK und Masten in Aluminium gebaut. Schließlich erfolgte in den 90er Jahren in beiden Bereichen der Wechsel zum Werkstoff Carbon. Insgesamt wurde mit diesen Neuerungen ein allgemeiner Trend in der Gestaltung nicht nur kleiner Gleitjollen, sondern sogar größerer Jachten eingeleitet, der meiner Meinung nach vielleicht sogar dazu führte, dass die America's Cupper seit 1995 mit den schnellen und gleichzeitig einfach zu segelnden asymmetrischen Spinnakern gegeneinander antreten.

Im Jahre 1996 änderten sich zum letzten Mal bis heute die Klassenregeln etwas umfangreicher. Die Masten wurden erneut höher, die Segelfläche nochmals vergrößert, die Spinnakergröße blieb unreglementiert und die Boote wurden aufgrund des überwiegenden Einsatzes des Werkstoffes Carbon noch schmaler und noch leichter. Zu dieser Zeit überlegte die ISAF, wie man das olympische Segeln attraktiver gestalten könne. Es entstanden zahlreiche One-Design-Ableger, die das „14-Konzept“ zum Vorbild hatten. Als prominentestes Beispiel sei der 49er genannt, der das olympische Segeln erfolgreich auffrischte. Auch die Tornado Klasse, mit Einführung von asymmetrischen Spinnakern und „BigTop“ Segeln, führte diesen Trend fort. Doch die Entwicklung im International Fourteen blieb nicht stehen...

Seit dem Jahr 2000 experimentierte man als erste Zweihandklasse der Welt mit verstellbaren Flügeln am Ruderblatt, so genannte „T-Foils“ oder „Hydrofoils“, die jene Geschosse jetzt endgültig zum Abheben verhalfen. Die Nachfolger von Becky sind heute also High-Tech Jollen (Skiffs), die unter Doppeltrapez gesegelt werden und komplett aus Carbon hergestellt sind. Mit einem Rumpfgewicht von 74,25 kg, einer Masthöhe von 7,6 m und einer Gesamtsegelfläche von fast 60 qm sind damit unvorstellbare 25 Knoten Bootsgeschwindigkeit locker zu erreichen.

Dennoch haben bei allen Veränderungen Becky und die heutigen Skiffs drei Sachen nach wie vor gemein: Beide sind 14 Fuß lang, beide werden von zwei Seglern bedient und beide sind je zu ihrer Zeit absolut „state of the art“ der Segelsportentwicklung im Jollensport gewesen.

Aber zurück zum P.O.W. Der Prince of Wales Cup ist verbunden mit vielen vergangenen und aktuellen Segelsportpersönlichkeiten. Eine ewige Teilnehmerliste liest sich wie das „who is who“ des Jollensports: Stewart Morris, Morgan Giles, Charles Nicholson, Uffa Fox, Charles Currey, Beecher Moore, Sir Peter Scott, Ian Proctor, Bruce Banks, Jack Holt, Paul Elvstrom, Chris Ratsey, Jack Knights, Bob Fisher, Austin Farrar, Bruce Kirby, Phil Morrison, Jeremy Pudney, John Prentice, Ian Walker, Dave Ovington, Andy Rice and Neal and Duncan McDonald, Paul Bieker, Rob Greenhalgh, Terry McLoughlin und viele mehr haben bereits den International Fourteen gebändigt und sind fasziniert von dieser einzigartigen Klasse.

Mit der Jubiläumsausgabe 2007 kehrte die traditionsreiche Regatta erstmals seit 1927 wieder an den ursprünglichen Austragungsort in Cowes, Isle of Wight zurück und stellte damit die Segler vor die besonderen Herausforderungen des Solent. Für deutsche Segler etwas ungewohnt, entscheidet während der P.O.W.-Woche nur das Dienstagsrennen über den Sieg der englischen Meisterschaft. Dieses traditionell alles entscheidende Rennen hat eine Bahnlänge von 20 sm und beinhaltete nach dem diesjährigen Programm den original Kurs von 1927 auf der Schlussrunde mit der Ziellinie vor der Squadron. Leider konnte diese besondere Zielrunde aufgrund der starken Wind- und Strömungsverhältnisse an jenem Tag im Solent nicht für die schwierig zu segelnden Skiffs umgesetzt werden.

Die rund 60 teilnehmenden Boote aus England, Frankreich, Kanada, den Vereinigten Staaten und Deutschland (zweitstärkste Nation) konnten die Woche hindurch ein phantastisches Event genießen. Bei unterschiedlichsten Bedingungen wurden sieben Wettfahrten auf einem sehr anspruchsvoll zu segelnden Revier ausgetragen. Den diesjährigen Jubiläums-P.O.W. gewann das englische Team mit der Segelnummer GBR 1530 Rob und Peter Greenhalgh.



Der P.O.W. war damit ein großartiger letzter Leistungstest vor der Weltmeisterschaft 2008 in Deutschland. Er zeichnete sich jedoch nicht nur durch die spannenden Kämpfe auf dem Wasser aus, sondern auch durch die Einbettung in ein besonderes Rahmenprogramm in der elitären Umgebung des Royal Yacht Squadron. Der P.O.W. 2007 erweckte ein Stück Segelgeschichte zum Leben – und hinterließ bei den Teilnehmern nicht nur Erinnerungen an eine ereignisreiche Segelwoche, sondern auch ein wenig Ehrfurcht vor der Geschichte des eigenen Bootes.

Jens Holscher

GER 91 „Trinity“



Der P.O.W. 2007 als „ganz normale Regatta“

Der Prince of Wales Cup 2007 war nicht nur ein Ereignis mit historischem Charakter, sondern auch eine „ganz normale Regatta“. Hier ein Bericht darüber, wie es den Seglern beim P.O.W. erging...

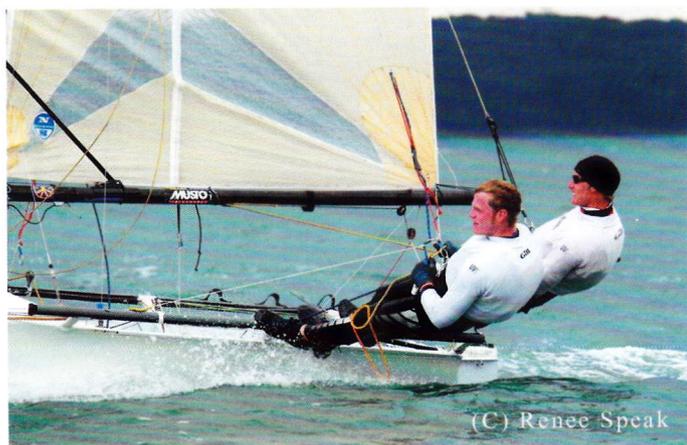
Die erste Herausforderung für die Teilnahme an der 75. Ausgabe des „Prince of Wales Cup“ war die Anreise nach Cowes, da man von der Insel erst mal auf die Insel gelangen musste. Wir nahmen den Weg über Frankreich, andere fuhren über Holland, um die erste Fährfahrt zu hinter sich zu bringen. Doch es schien für einige Teams eine nicht enden wollende Fahrt zu werden. Ein Doppeltrailer und ein Boot auf dem Dach und schon ist der C_w -Wert dahin... Doch während einige nur 15 Stunden brauchten, ließen sich andere von 24 Stunden Anreise nicht entmutigen.

In Cowes angekommen, konnte man die Boote auf einer Wiese mit erheblichem Gefälle abstellen und in Ruhe aufbauen. Langsam füllte sich der Garten.

Der Tag des Practice-Race stand an, doch aus dem geplanten Sommerurlaub wurde nichts. Die Temperaturen fielen ins Unermessliche und aufgrund von Sturm und Strom musste das Proberennen ausfallen. Was einige nicht davon abhielt, trotzdem aufs Wasser zu gehen und grenzwertige Materialtests durchzuführen. Wundenlecken danach war inklusive.

Am ersten Wettkampftag wurden wir nach kurzer Vorbesprechung auf den Kurs „North East of Bramble Bank“ bei immer noch sturmartig wehenden Winden geschickt. Die garantierte Wassertiefe von 2,70 m trug nicht maßgeblich zum Sicherheitsgefühl bei.

Bei den starken Winden wurden zwei Rennen durchgezogen. Die schweren Teams kamen meist besser mit den Bedingungen zurecht. Nach bestandener Feuertaufe gab es, wie an den folgenden Tagen, Freibier.



Der Folgetag bot ein Rennen mit ständig wechselnden Winden, was sich durch das ständige „rein und raus“ abends in den Knien bemerkbar machte. Abhilfe schaffte da nur das ein oder andere Glas Gerstenkaltschorle.

Tag drei und vier ließ der nun noch stärker wehende Wind keine Wettfahrten zu. Wer nicht gerade die kämpferische Herausforderung im Wald mit Farbkugelgewehren suchte, machte Sightseeing bei den Needles oder im Schiffsmuseum, entspannte bei Bier, Video und Bett oder ließ sich durch die Gemäuer der Clubs führen.

In den nächsten Tagen gab es nur noch mittelmäßigen, inkonstanten, stark drehenden Wind. So war auch am vierten Tag das 21-Seemeilen-Rennen um den P.O.W. und somit die Englische Meisterschaft nicht immer ein Vergnügen. Der sonst dem 14-Segler so geläufige Up-and-Down-Kurs fand nur in Auszügen Anwendung und es war häufig Nachdenken bei der Tonnenfindung angesagt. Die dann noch eigentlich einfache Addition der Rundenzahl konnte da schon zur Verzweiflung führen. Darüber hinaus hinderte offenbar eine übersinnliche Macht die Wettfahrtleitung an der Verlegung von Tonnen, was schon mal einen „Up-Up-Kurs“ nach sich ziehen konnte.

Auf den Social Events durften wir die Englische Küche hin und wieder testen. Ein Großteil ließ sich aber nicht vollkommen von den Kochkünsten überzeugen und besann sich auf „Flüssig-Bewehrtes“ oder nutzte das im Garten von Olli, Jens, Peter... stattfindende, internationale Grillen, um die Geschmacksnerven mal wieder so richtig zu verwöhnen.

Zum Abschluss der Woche gab es dann noch ein großes Essen mit Siegerehrung, wo sich jeder noch mal in Schale werfen durfte/musste.

Alles in Allem war der POW ein echtes Erlebnis, das höchstwahrscheinlich noch oft Erwähnung finden wird.

Georg Borkenstein
GER 28 „Lilli“

It's all about balance

Die technischen Hintergründe des Gybing Centerboards

Abdrift, Querkraft,... - wie funktioniert das überhaupt?

Wenn ein Boot geradeaus segelt, befindet es sich in der Balance aller Kräfte und Momente. Das bedeutet, dass Vortriebskraft und Widerstand, aber auch Querkraften aus Rigg und Anhängen (Schwert und Ruder) sich gegenseitig aufheben. Wenn man die Kraftangriffspunkte betrachtet, kommt man darauf, dass zu einer bestimmten Querkraft auch ein bestimmtes – krängendes – Moment gehört. Dieses Moment muss entsprechend der Gleichgewichtsbedingung durch ein anderes – aufrichtendes – Moment aufgehoben werden. Dieses aufrichtende Moment wird von den Seglern erzeugt, ist aber durch ihr Gewicht und ihre Größe begrenzt. Daraus folgt, dass auch die maximal mögliche Querkraft begrenzt ist (eine Veränderung der Kraftangriffspunkte durch Trimm lasse ich hier außen vor).

Bei Doppelsteherbedingungen wird das Boot an diesem maximalen Moment bzw. der maximalen Querkraft entlang gesteuert und getrimmt, d.h. dass von den Anhängen eine relativ konstante Kraft erzeugt wird.

Was macht hier das Gybing Board aus?

Wenn man davon ausgeht, dass der Einfluss des Rumpfes auf die Querkraft vernachlässigbar ist, muss die gesamte nach Luv gerichtete Komponente von den Anhängen erzeugt werden. Die Kraft, die von einem Schwert erzeugt wird, ist direkt von seinem Anstellwinkel und der Geschwindigkeit abhängig. Boote mit fixem Schwert fahren daher immer mit einer gewissen Abdrift.

Den Effekt eines Gybing Boards kann man sich nun auf zwei verschiedene Varianten vorstellen:

- a) Das Schwert fährt weiter wie bisher und das Boot fällt um den Gybe-Winkel ab.
- b) Das Boot fährt weiter wie bisher und das Schwert wird stärker angestellt.

Aus a) folgt, dass die Segel etwas „offener“ angeströmt werden. Das bedeutet, dass das Boot ein wenig tiefer fährt (um den Gybe-Winkel) und damit eine höhere Geschwindigkeit bei gleichem Kurs durchs Wasser erreicht. Dies führt dazu, dass das Schwert die benötigte Querkraft schon bei einem kleineren Anstellwinkel erzeugen kann, so dass bei immer noch gleichem Kurs

durchs Wasser wiederum tiefer gefahren werden kann. Hier stellt sich dann an einem gewissen Punkt wieder ein Gleichgewicht ein.

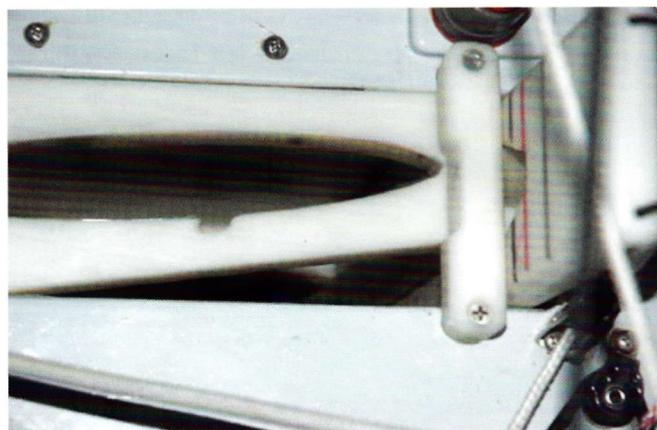
Aus b) ergibt sich ein um den Gybing-Winkel höherer Kurs durchs Wasser, bei gleicher Geschwindigkeit und Ausrichtung des Bootes. Dies führt zu einem größeren scheinbaren Windeinfallswinkel, wodurch wiederum mehr Höhe gefahren werden kann, bis sich auch hier wieder ein Gleichgewicht einstellt.

a) wird bei zunehmendem Wind durch die Querkraft limitiert - es ist allen bekannt, dass auf tieferen Kursen mehr „Druck“ im Schiff ist.

In der Quintessenz bedeutet das: Man braucht weniger Wind, um an der Kreuz anzugleiten bzw. ist früher im Trapez und hat mehr Boatspeed. Bei viel Wind bleibt immer noch etwas mehr Höhe übrig. Richard Woof (RMW) beschreibt den Effekt bei wenig Wind als „like power sailing on a close reach, when in fact you're making the same ground to windward, but going slightly faster through the water than a conventional daggerboard 14“.

Sinnvoll eingesetzt wird das Gybing Board z.B. in Kombination mit flacheren Segeln (die Glaser-Segel in Long Beach). Der Nachteil, den diese Segel bei wenig Wind haben, wird über das Gybing Board wieder ausgeglichen. Bei mehr Wind ist man mit den flacheren Segeln ohnehin im Vorteil.

Wie sieht das Gybing Board - System im Int. I4 aus?



Grundsätzlich wird der Schwertkasten für ein Gybing Board nicht wie ein herkömmlicher Schwertkasten fest in den Rumpf geklebt, sondern im Rumpf befindet sich nur

ein rechteckiger Kasten, in dem der Kippmechanismus sitzt. Der Kippmechanismus ist prinzipiell eine Schwertlagerung, bei der das Schwert um die Hochachse



drehbar bleibt und somit kippbar ist. Der Anstellwinkel kann mit einem Keil gesteuert werden, der durch eine Strecker-leine kontrolliert wird.

Das Kippen oder Umklappen des Schwertes sollte automatisch funktionieren, indem der Kippunkt (Auflagepunkt der Schwertlagerung) weit genug hinter der Druckachse des Schwertes liegt.

Bei dem Boot auf dem Foto liegt dieser Kippunkt bei ca. 1/3 gemessen von der Hinterkante des Schwertkastens. Die derzeitigen Kippsysteme erlauben ein Ankippen von etwa 4-5°.

Beim Segeln wird das Schwert auf den downwind Gängen in die Mitte gestellt und am Wind mit vollem Anstellwinkel gefahren. Zugegebenermaßen kann ich über echte Erfahrungen mit dem Gybing Board System nicht berichten, da Jörn und ich recht früh letztes Jahr beschlossen haben, diesen Weg nicht weiter zu verfolgen und das Zeug wieder aus dem Schiff verbannt haben.

Axel Reinsch

GER 222 „Unbekannter Nr. 2“

Ein Erfahrungsbericht zum Gybing Board

Paul Galves hat das Weltmeisterboot von der WM 2006 in San Francisco gekauft und berichtet über seine Erfahrungen mit dem Gybing Bord.

In regards to the Gybing board, I can tell you this: I have now had the pleasure of sailing the boat just over a year in many conditions. In general, I think it is a brilliant idea, especially for lighter sailors as you can sail a boat with flatter sails than previously and make them just as powerful. This is because you can put the bow down up to 4 degrees more and go for power/speed. You can trapeze faster because of this. The difference is minimal in very light displacement mode. Once you are able to 2 string, it's very noticeable. We have been racking up some very impressive results at our Regattas here in the states. Once the wind is up, the boat is generally easier to sail because of the flatter sails and they do not rag like they used to. It's much more civilized. Obviously the gybe system needs to be designed and built very well. I think Trevor did a fine job on this as I've seen others that have had their share of reliability problems.

There are some drawbacks: At POW the small pebbles at the beach presented some problems with my gybe cassette and lodged the mechanism on a regular basis. Luckily we were still fast but I know it could have been better. You also have to be careful anytime you go on a 2 sail reach as you need to lock the board at center beforehand or the board will gybe violently and you may loose control of the boat. For this reason alone, we lock the board for prestart, and before rounding the Windward mark in breeze. Overall, the system is great, but I think the advantage is more for lighter than for heavy crews. The gyber is only part of the equation as the flat sails are another component that work well together.

See you at the Worlds and maybe even Garda!

Paul Galvez

USA 1168

German Open 2007 in Warnemünde

Warum die German Open 2007 besonders spannend waren

Es war kein Zufall, dass die diesjährige German Open der International 14s im Rahmen der Warnemünder Woche ausgetragen wurde. Schließlich werden im Juli 2008 die Weltmeisterschaften dieser Skiff-Konstruktionsklasse in Warnemünde stattfinden.

Da lag es nahe, das beste deutsche Seerevier vorab mal gründlich anzutesten. 26 Teams reisten aus der ganzen Republik an, darunter alle Top-Mannschaften. Und wie meistens vor Weltmeisterschaften im eigenen Land, hatte ein Großteil der Flotte beim Material massiv aufgerüstet. Mehrere Neuboote aus deutscher Produktion (Speedwave), zahlreiche neue konkurrenzfähige Gebrauchtbote sowie immer extremer ausgestellte Bighead-Großsegel dominierten das Bild.



Die Segelbedingungen in Warnemünde waren noch besser, als alle im Vorfeld erwartet hatten. Denn es war für fast jeden etwas dabei - von passablem Leichtwind bis hin zu moderatem Starkwind. Prompt konnte kein Team dominieren. Der Leistungsstand der deutschen 14-Seglerinnen und Segler ist zumindest in der Spitze mittlerweile so hoch, dass je nach Windstärke und Kurs leichtere oder schwerere Teams zum Zuge kommen. Das vergleichsweise schwere Team Oliver Voss / Jens Holscher ersegelte beispielsweise bei leichterem Wind auf einem Up-and-down-Kurs die Plätze 2, 5, 7, 5, bei stärkerem Wind und einem Dreieckskurs hingegen drei erste Plätze. Das vergleichsweise leichte Team Bettina Möller / Jens Kulenkampff erreichte bei Leichtwind die Platzierungen 3, 2, 2, 2, bei Starkwind hingegen 6, 4 und 11. Selten waren die German Open seglerisch so abwechslungsreich wie in diesem Jahr!

Bis zum Schluss war offen, wer inoffizieller deutscher Meister 2007 wird. Gleich vier Teams durften sich noch (wenn auch unterschiedlich große) Hoffnungen machen, darunter gleich drei mit Speedwave-Bieker-5-Booten. Doch ausgerechnet am letzten Segeltag stellte der ausbleibende Wind die Segler auf eine Geduldprobe. Als dann endlich eine stabile Luftströmung einsetzte, handelte die auch ansonsten sehr kompetent agierende Wettfahrtleitung unter Volker Schmidt schnell und legte einen Parcours, der die Entscheidung bringen sollte. Oliver Voss/ Jens Holscher konnten mit einem fünften Platz die Gesamtführung mit einem Punkt Vorsprung auf ihre stärksten Konkurrenten Axel Reinsch/ Jörn Schulze erringen.



Nicht minder spannend war das Duell um Platz drei: Erst durch ihren Sieg im letzten Lauf setzten sich Stephan Heim/ Christian Stock knapp vor Bettina Möller/ Jens Kulenkampff, die in diesem Lauf mit Platz zwei ihre Ansprüche auf einen Podiumsplatz ebenfalls deutlich anmeldeten.



Doch nicht nur die Teams an der Spitze bestritten spannende Rennen. „Helden des Mittelfelds“ waren zum Beispiel Georg Borkenstein/ Eike Dietrich, die bei Starkwind mächtig aufdrehten und in einem Lauf sogar bis auf Platz 2 vorfuhren. Oder das jugendliche Team Juliana Troch/ Moritz Wiskemann, die mit ihrem zehn Jahre alten und damit eigentlich hoffnungslos langsamen Boot (Ovi 1) so manchem alten Hasen zeigten, wie ein Fourteen schnell bewegt wird.



Auf dem Wasser herrschte bei der German Open eitel Sonnenschein, an Land jedoch nicht immer. Im neuen Warnemünder Yachthafen „Hohe Düne“ herrscht nach wie vor eine sterile Atmosphäre. Eine aus dem Boden gestampfte, künstlich auf mediterran getrimmte „5-Sterne-Marina“ ist halt nicht das, was sich Int. 14-Segler wünschen. Doch es geht noch schlimmer: Camping war

dieses Jahr nur auf dem Gelände der Bundeswehrkaserne gestattet, was lästige Fußmärsche erforderte. Vom militärischen Ambiente samt Passierschein, Wachdienst und rudimentären Sanitäreinrichtungen ganz zu schweigen. Hier muss die Warnemünder Woche unbedingt bessere Bedingungen schaffen, etwa durch Campingmöglichkeiten auf dem jetzigen Trailerparkplatz in Nähe der Boote. Zu schade, dass auf der Mittelmole die Bedingungen zum An- und Ablegen für Skiffs ungünstig sind. Dort hat der Landaufenthalt in früheren Jahren jedenfalls wesentlich mehr Spaß gemacht.

Doch den Spaß werden sich die 14-Segler im nächsten Jahr bei der WM so oder so nicht verderben lassen. Dafür wird nicht zuletzt die legendäre Crew's Union, die Vorschotergewerkschaft der International Fourteens, sorgen. Sowohl der internationale Zweig als auch der in Warnemünde neu gegründete deutsche Zweig werden sich mit dem einen oder anderen Steuermann ein Späßchen erlauben, zwecks Bestrafung unbo(o)tmäßigen Verhaltens und allgemeiner Belustigung. Die Drohung der Steuerleute, eine eigene Gewerkschaft zu gründen oder gar zu streiken, stößt bei der Crew's Union auf Gelächter und wird mit der Anregung beantwortet, sie mögen lieber einen Arbeitgeberverband gründen...

Christian Stock

GER 221



Die Internationale und die Deutsche Crews Union

...ein Bericht zur Warnung unserer unfähigen Steuerleute und zum Ansporn aller talentierten Vorschoter

So lang ich 14 segel, kenne ich die Geschichten über die Crews Union. Anfang der 90er waren es Ansporngeschichten, die Olli mir in meinem zarten Alter von 14 Jahren erzählte, sicherlich mit dem Ziel, mich für Regatten richtig anzuzuckern... nach dem Motto, der Kleine soll sich mal richtig anstrengen, damit er irgendwann vielleicht mal die „Privilegien“ eines Crews Union Mitgliedes genießen darf... wie sich die Vorzeichen doch ändern können... das Ding ging für Olli richtig schön nach „hinten“ los... Es ist prächtig zu beobachten, wie er heute an Partyabenden - gerade auf großen Regatten - es in wieselmäßiger Eloquenz lange Zeit versteht, das Bierthema nicht auf alte Crews Union Geschichten zu bringen. Bis schließlich doch die erste Geschichte von einem der Vorschoter genüsslich erzählt wird und diese es immer schafft, leichte Schweißperlen auf die Stirn der anwesenden Steuerleute zu bringen. Besonders bevorzugte Opfer der Crews Union waren in den letzten Jahren unser langjähriger Präsident Ralf, unser Chefvermesser Peter und selbstverständlich auch mein Steuerolli... man man man, mir fallen so viele Geschichten ein mit runtergelassenen Hosen! Weltklasse - aber der Bericht soll nicht eine Bier-GinTonic-WoddiBull-Tresenwertung-Hafensänger-Regatta-Nacht ersetzen, sondern Euch was über die Crews Union erzählen!

Jedoch der Reihe nach... Ich weiß leider nicht, wie lange die Tradition der Crews Union schon existiert. Aber bei unserer großartigen Fourteen Geschichte gibt es sie sicher schon eine halbe Ewigkeit. Die Crews Union ist, wie der Name schon sagt, eine Art Vorschotergewerkschaft im internationalen Fourteen Segeln. Ohne Übertreibung ist hervorzuheben, dass ihre Mitglieder die besten und verdientesten Vorschoter der International 14 Welt sind. In die Union wird ein Vorschoter nur dann aufgenommen, wenn er oder sie sich die Mitgliedschaft ehrenwert verdient hat. Man kann sich dazu auf Weltmeisterschaften oder beim P.O.W. empfehlen, indem man es schafft, unter die ersten sechs zu segeln oder sich als besonders würdig erweist. Bei unserer Fourteen Geschichte kann man sich leicht vorstellen, dass die Mitgliederliste der Crews Union eine Menge der bekanntesten Namen im internationalen Jollensport enthält. Ich bin stolz sagen zu können, dass zu der Union auch drei Deutsche Fourteen Segler zählen.

Jörn schaffte es 2007 auf der Weltmeisterschaft in Los Angeles in die Union, ich wurde bereits 2000 auf der Weltmeisterschaft in Beer aufgenommen und in den 90er Jahren überzeugte schon der für seine Barfußkunst bekannte Urs Willfahrt. Wir alle haben von dem damals aktuellen Crews Union Präsidenten - immer der aktuelle P.O.W. Gewinner - die Crews Union Krawatte bekommen und wurden in die Regeln der Union eingewiesen. Die originale Krawatte ist dunkelblau und es zierte sie ein klassisch gehaltener, eher hässlicher rosa-weißer Anker. Diese Krawatte ist offiziell das ganze Jahr über jeden Freitag zu tragen. Wird man von einem Crews Union Mitglied bei Versäumnis erwischt, zahlt man ein Bier und dies kann am Freitag einer Weltmeisterschaft oder der Prince of Wales Woche so richtig teuer werden. Die Regel ist so hart, damit sich die Steuerleute am Freitag - und damit dem klassischen Tag vor einer Regatta - beim Anblick der Krawatte den Respekt gegenüber Vorschotern wieder ins Gedächtnis rufen.

Denn die Crews Union hat es zum Ziel, unsere Steuerleute immer mal wieder daran zu erinnern, dass sie ohne uns Vorschoter NICHTS wären und uns doch gerade deswegen permanent mit Respekt und guten Manieren behandeln müssten. Beides wird bekanntlich von unseren Steuerleuten meist im Übermut wegen einer guten Platzierung, bedingt durch unser überragendes Können das größte Segel an Bord in perfekter Leichtigkeit zu beherrschen, regelmäßig missachtet. Oft spricht aber auch die eigene Verzweiflung über das mangelhaft ausgeprägte Steuertalent Bände. Jeder von uns kennt das... der Pinnenausleger hat sich mal wieder in der Trapezweste vertüdel und nur ein riskanter Sprung ins Leetrapez erlöst uns vor diesem elenden Hilferuf... nach der Kenterung wird die Nasen-Ohren-Wangen-Partie als Trittbrett für den beschuhten Fuß zum bequemen Einsteigen missbraucht und man ersäuft fast... Einbau von mangelhaften Spifallblöcken, die bei vollständiger Blockade unter blutiger Zugkraft erst durchgeschmolzen werden müssen, um den Spi zu setzen... man, es gibt so viel, was uns schon passiert ist... und um genau diesem Fehlverhalten Einhalt zu gebieten, müssen die Steuerleute getreu dem Lehrsatz „wer nicht hören will, muss fühlen“ daran immer und immer wieder schmerzlich erinnert werden.

Nachdem sich die Mitglieder der Crews Union am Freitag der Weltmeisterschaft oder der Prince of Wales Woche getroffen und sich über besonders unfähige und grausame Steuerleute ausgetauscht haben, kann die besondere Sanktionierung und Demütigung eben dieser nach der Siegerehrung beginnen. Dann sind die Steuerleute in unserer Gewalt und Spiele wie das berühmte Conger-Wrestling oder das Saussage-Game sind immer wieder und besonders unter erheblichem sowie zügigem Bierkonsum sehr beliebt... sowohl bei Vorschotern als auch beim Publikum ...dafür weniger bei den Steuerleuten! Es ist immer eine Riesensauerei und gleichzeitig ein Riesenspaß, den jeder Vorschoter mal erlebt haben muss!



So kamen Jörn und ich 2007 auf die Idee, für die German Open auch eine Deutsche Crews Union zu gründen. Zunächst beendeten wir das Essen im Seglerheim des Warnemünder Segel Clubs mit einem ersten kleinen Deutschen Crews Union Spiel. Die feuchtfröhliche Bierregatta mit anspruchsvollem Dreieckskurs zeigte jedem Fourteen Segler auf der German Open einen zarten und noch sehr harmlosen Beginn einer hoffentlich langen Deutschen Crews Union Tradition. Die Ziele und Regeln lehnen sich dabei an die Tradition der Internationalen Crews Union an. Und schließlich durften Jörn und ich nach der Siegerehrung die ersten ehrwürdigen neuen Mitglieder der Deutschen Crews Union begrüßen. Christian, Jens, Dominik und Edda erwiesen sich mit ihrem seglerischen Können und ihrer Persönlichkeit als würdig der Union beizutreten und zukünftig mit dabei zu helfen, dass sich unsere Steuerleute endlich mal entsprechend benehmen. Für die nächsten German Open wird maximal ein Vorschoter neu in die Union mit aufgenommen. Dies wird regelmäßig der bestplatzierteste Vorschoter sein, der sich einer Aufnahme in die Union als würdig erwiesen hat. Ein Poloshirt mit einem Emblem, welches sich an den traditionellen Anker anlehnt, wird zukünftig das besondere, am Freitag zu tragende Kleidungsstück sein. Der Gewinner

der German Open ist für ein Jahr Präsident der Deutschen Crews Union. Er kümmert sich um besonders kreative Sanktionierungen und um die Neuaufnahme.

Mir bleibt an dieser Stelle nur zu sagen, dass ich mich jetzt schon auf die Party der Crews Union bei der Weltmeisterschaft und die Party der Deutschen Crews Union bei der German Open freue! Euch Steuerleuten sei für die Zukunft im Namen aller deutschen International Fourteen Vorschoter gesagt, dass euch künftig euer Fehlverhalten für mangelhafte Achtung und Respekt vor unserem Können noch reichlich feucht, eklig, schleimig, und stinkig in Erinnerung bleiben wird.



Jens Holscher
GER 91 „Trinity“
Präsident der Deutschen Crews Union ☺

Der Newcomer-Preis

Seit 2005 wird in der deutschen 14-Klasse ein Preis vergeben, dessen Existenz gar nicht jedem bekannt ist...

Da segelt man schon lange Jahre 14, ist es gewohnt, dass neue Leute in der Klasse kommen und gehen und ist sich dabei doch relativ sicher, dass man selbst auf den Ergebnislisten der Regatten nicht weiter nach hinten rutschen wird... Schließlich gibt es diese Einsteiger, die meinen, sie müssten ein cooles Boot kaufen, die dann stolz damit aufs Wasser gehen, in der Hafeneinfahrt das erste Mal kentern und daraus schließen, dass sie es nie lernen werden. Die Einsteiger, die auf einer Regatta nie auftauchen und die ihr Boot wieder verkauft haben, bevor man sie in der Klasse bemerkt hat.

Es gibt aber auch andere Einsteiger. Das sind diejenigen, denen es egal ist, ob sie in der Hafeneinfahrt zum ersten Mal kentern. Die Spaß daran finden, ein anfangs kaum beherrschbar erscheinendes Boot beherrschen zu lernen. Die Einsteiger, die anfangs mit fragenden Blicken auf Regatten stehen, das Ziel vielleicht noch nicht erreichen, aber schon nach einer Saison so manchem erfahrenen 14-Segler um die Ohren fahren.



Jörn Schulze und Peter Rooks, beide schon lange im Int. 14 zu Hause, hatten 2005 die Idee, diesen Einsteigern den Respekt der Klasse durch einen besonderen Preis zu zeigen. Jörn stiftete einen entsprechenden Wanderpokal und der Newcomer-Preis war geboren.

Der Preis wird stets am Ende der Saison an den Einsteiger oder das Einsteigerteam vergeben, das die Klasse in der Saison am meisten beeindruckt hat. Bisher fiel es nie schwer, zu entscheiden, wem in der aktuellen Saison der Preis zukommen sollte. Es waren nicht nur Jörn und Peter,

die ihrem Eindruck nach urteilten, sondern auch der Rest der Klasse gab seine Meinung dazu. Kriterien für die Vergabe sind natürlich die Bootsbeherrschung, die aktive Regattabeteiligung, aber auch das Engagement für die Klasse oder die Fortschritte angesichts vorangegangener Bootserfahrungen. Den Newcomer-Preis erhält also derjenige, dessen seglerische Leistung auf dem Wasser und dessen Verhalten an Land für frischen Wind in der Klasse sorgen und über deren Einstieg in den Int. 14 wir uns besonders freuen.

Zum ersten Mal erhielt Ende der Saison 2005 Bettina Möller den Newcomer-Preis. Letztlich waren es vermutlich sogar ihre Leistungen, die die Einführung des Newcomer-Preises anregten. Ende 2004 kaufte Bettina mit ihrem damaligen Vorschoter den Morrison 8 „Kamikaze“. Während ihr Vorschoter aber schnell wieder absprang, suchte Bettina sich immer wieder einen Ersatz und war 2005 fast auf jeder Regatta anzutreffen. Zwar war ein Morrison 8 schon damals nicht mehr das neuste Design, aber zumindest bei wenig Wind segelte Bettina auch mal bis ins vordere Regattafeld vor und belegte sogar Rang 3 der Nordic Trophy. Seit 2006 ist sie mit Jens Kulenkampff auf „Max“ unterwegs und stets ganz vorne dabei.



In der folgenden Saison 2006 bekam die deutsche 14-Klasse erneut eindrucksvollen weiblichen Nachwuchs, diesmal an der Vorschot: Edda Thiessen, die 2005 noch einen Kopfsprung vom Boot machte, anstatt dieses festzuhalten, als sie zum ersten Mal mit Mark das 14-Segeln auf geliehenem Boot testete. 2006 gingen Mark Schürch, ein aus dem 49er kommender erfahrener Skiffsegler, und Edda mit ihrem eigenen Bieker 3 „rooschtboot“ an den Start. Als im Frühjahr 2006 am ASV in Kiel ein Slipwagen im Schnee stand, hieß das nicht anderes, als dass das Trainingsprogramm für Edda angelaufen war – schließlich sollte sie im Mai für den Gardasee fit sein. Und das war sie. Mit besonderer Furchtlosigkeit ausgestattet, hat Edda das Skiffsegeln schneller gelernt als mancher andere und mischt heute mit Mark ebenfalls an der Spitze des deutschen Regattafeldes mit.



„Ich hab übrigens unseren Spi verkauft.“ Mit dieser Aussage kam mein Vorschoter Ende 2006 von der Regatta der „letzten Helden“ in Hamburg zurück. Aha, da waren also zwei „so Jungs“ (O-Ton Olli), die bis dahin keiner kannte und die einen 14-Spi brauchten. Das nächste Mal traf man Eike Mats Ehrig und Jan Martin Lührs auf der German Open 2007 in Warnemünde – je nach Windstärke eher im oder auf dem Wasser. Die Begeisterung war aber in beiden Lebenslagen da. Auch die KV-Versammlung profitierte von der Anwesenheit der Hamburger,

als sie sich freiwillig bereit erklärten, eine Aufgabe zu übernehmen, für die sich bisher keiner gefunden hatte: „Wir können das ja mal versuchen.“ Auf den folgenden Regatten steigerte sich auch die seglerische Leistung der beiden schon merklich – aber wie ihre Segelkarriere im Int. 14 begann, sich bisher entwickelte und in Zukunft fortsetzen soll, gibt’s im folgenden Artikel aus erster Hand zu lesen...

Carmen Bernitt

GER 81 „Hugo Bindestrich“

Segelhelden für mehr als einen Tag!

Der Weg der Newcomer des Jahres 2007 zum Int. 14

Schon vier Jahre 420er und irgendwie wurde das Boot zu langweilig und wir zu fett. Etwas Neues musste her und war auch schnell gefunden. Papas alter 470er schien perfekt, doch der alte Rumpf hielt unserem neuen Trimm nicht lange stand. Wenige Wochen später klaffte dort, wo einst ein Pütting war, ein großes Loch und unsere Olympia-Karriere im 470er war so schnell beendet, wie sie begonnen hatte.

Was nun? Noch einen 470er zum Verheizen hatten wir nicht und ein einigermaßen gutes, aber dann doch noch nicht konkurrenzfähiges Boot zu kaufen, lohnte sich nicht. Außerdem war uns auch der Regattakalender der 470er irgendwie zu mager. Hmm. 505er? Wir zu leicht und das Boot zu teuer. In einen 420er würde uns garantiert auch keiner wieder zurückkriegen. Also surfen wir abends häufig auf den KV-Seiten verschiedener Jollen und auch Skiffs (!) und tauschten Links diverser geiler Dinger, die wir gerne hätten, via MSN und ICQ. Irgendwann fand ich dann in der Bootsbörse auf der 14- KV-Seite ein verlockendes Angebot eines Everest 1 (und wahrscheinlich „one and only“). Da rief ich Jan-Martin einfach kurzerhand an und sagte: „Guck ma‘ da! Is‘ billig! Lass ma‘ kaufen!“ - „Okay, haben grad ‘n bissl Geld, können ja mal guggn!“ Zwei Wochen später sitzen wir also im Auto in Richtung Dümmer See. Ein paar Stunden später und um einige Scheine leichter, aber mit einem großen, gelben Stück Kohle hinterm Auto, waren wir dann die stolzesten 16- und 18-jährigen der Welt, als wir abends wieder nach Hamburg fuhren.

Über den schon angebrochenen Winter erhielt unser erstes eigenes(!) Boot dann ein mehr oder weniger aufwändiges Make-up und war pünktlich zum Saisonbeginn 2006 startklar.

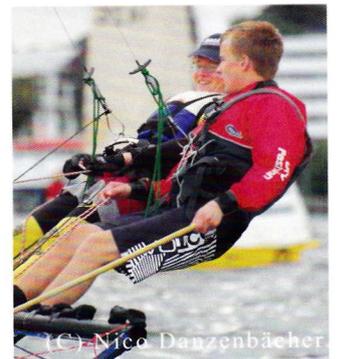
Dank vieler Schnackereien an unserem Club über diese doch „so brutale und unkontrollierbare Klasse“ hatten

wir recht niedrige Erwartungen an unser „erstes Mal“ und gingen sehr angespannt aufs Wasser. Aber die prophezeiten zehn Kenterungen auf dem Weg aus der Hafeneinfahrt blieben aus und auch das erste Spi-Manöver verlief überraschend trocken. Wir stellten fest: Am Club hatten alle genauso wenig Ahnung wie wir bis zu dem Zeitpunkt. Ein 14 ist halt auch nur ein Rumpf mit einem Mast und zwei bzw. drei Segeln.

Durch diesen Start unheimlich motiviert, gingen wir nun regelmäßig trainieren und verbesserten kontinuierlich unsere skiffseglerischen Fähigkeiten. Die Saison ging schnell zu Ende und uns wurde auch immer noch geraten, doch lieber zwei Laser zu kaufen. Denn ab und zu hatten wir schon noch ein wenig mit unserem Int. 14 zu kämpfen – aber das hat ja jeder Skiffsegler hin und wieder mal.

Mit dem Ende des Jahres stand für mich erstmal fest, dass ich die Chance nutzen würde, für sechs Monate nach Neuseeland zu gehen. Jan-Martin musste sich für diese Zeit eine passende Aushilfe suchen, was ohne entsprechende Kontakte gar nicht so leicht war.

Natürlich blieben wir während der sechs Monate in Kontakt und suchten sowieso immer nach einem neueren und besseren Boot für unsere anstehende 14-Zukunft. Fündig wurden wir zwei Monate vor meiner Rückkehr in England. Angesichts der Tatsache, dass wir vor der WM 2008 wohl kaum ein besseres Angebot finden würden und mit unserem einzigen Regattaerlebnis 2006 in Blankenese im Hinterkopf, das uns gezeigt hatte, dass unser Boot wirklich nicht mehr konkurrenzfähig war, wurde uns



schnell klar: Das Ding muss uns gehören! Also schnell die Kohle zusammenkratzen, angesparte Führerscheinkonten leer räumen, das alte Boot auf den letzten Drücker über eine bekannte Internetauktion verkaufen und dann war es sicher: Wir fahren auf die Insel!

Nach 35 Stunden Flug von der einen Insel und einer kurzen Nacht in dem so lange vermissten Zuhause, saß ich morgens auch schon wieder in Jan-Martins Bully auf dem Weg zur nächsten Insel. Etliche Autostunden durch Frankreich und England später standen wir dann morgens um halb vier das erste Mal vor unserem Traum aus metallicblau! Einen weiteren halben Tag später saßen mal wieder zwei Jungs mit Dauergrinsen und erneut stolz wie Sau in ihrem Bus auf der linken Straßenseite und machten sich auf zum sicheren Festland.

Was dann folgte, ist den meisten 14s ja bekannt. Die German Open in Warnemünde standen an. Es war unsere erste Meisterschaft, gleichzeitig auch der erste Ritt mit dem neuen Boot. Wir wurden herzlichst und sehr interessiert von euch anderen 14-Seglern aufgenommen, was echt klasse in dieser Klasse ist.

Nach einigen Tipps und Tricks und langem Kampf erreichten wir am letzten Tag in der letzten Wettfahrt unser für diese Veranstaltung persönlich gesetztes Ziel: In einem Stück vom Start bis über die Ziellinie segeln. Und das sogar noch im Zeitlimit. Ein toller Abschluss

für den Anfang! In Travemünde kurz danach war unsere Performance auch schon besser. Wir starteten und fuhren auch schon hinten mit und nicht meilenweit hinterher...

Die einfach unbeschreiblich geilen Spi-Ritte in so einem Boot bestätigten uns jedes Mal mehr in der Entscheidung, den Schritt in diese Klasse gewagt zu haben - ebenso wie die aufmunternden Worte der anderen 14-Segler. Nach zwei weiteren begeisterten Regatten in Kiel und am Wittensee freuen wir uns nun darauf, 2008 von Anfang an voll durchzustarten und können es natürlich kaum erwarten, im Sommer in Warnemünde an den Start zu gehen.

Wir hoffen außerdem, dass diese kleine Einsicht auch denen, die vielleicht über den Einstieg in die Int. 14 Skiffklasse nachdenken, etwas die Angst vor diesem Boot nehmen konnte. Denn wenn zwei 16- und 18-jährige, vielleicht leicht verrückte 420er-Kiddies das schaffen, sollte es auch jeder andere Mensch mit viel Leidenschaft für den besten Sport der Welt, ein wenig Beklopptheit und ab und zu ein bisschen Geduld zu Ähnlichem wenn nicht Besserem bringen.

Man darf einfach eins nicht vergessen: Der Int. 14 ist und bleibt auch nur ein Boot.

Eike Ehrig

GER 37 „Erholung pur“



Wie trimme ich mein 14-Rigg?

Ein gut eingestelltes Rigg ist eine wichtige Voraussetzung für schnelles Segeln...

Die meisten 14s haben bekanntlich eine Menge Strecker. Damit kann man das Rigg sehr flexibel auf die herrschenden Bedingungen einstellen. Und, nach gängigem Vorurteil, das ganze Rigg auch sehr flexibel vertrimmen. Das passiert aber nicht, wenn man sich vor dem Segeln einmal ein wenig intensiver mit dem Rigg auseinandersetzt, es richtig einstellt und diese Einstellungen markiert. Dann hat man während des Segelns gut stehende und damit schnelle Segel, den Kopf frei für Handling und Taktik und keine Sorgen mit richtigem oder falschem Trimm – auf jeden Fall mindestens ein psychologischer Vorteil!

Mastfall

Der erste Schritt: die Einstellung des Mastfalls (engl. rake). Das Mastfall bestimmt, wieviel Druck in Vortrieb umgesetzt wird. Je stärker der Wind, desto mehr lässt man den Mast fallen und desto weniger Weg nach Luv macht man auch.

Gemessen wird das Mastfall mit einem Maßband von der oberen Messmarke am Mast bis zur Abrisskante am Spiegel. Plastikmaßbänder haben häufig recht viel Reck, das die Messung verfälschen kann. Ich binde daher immer eine volle 1,5 Liter PET Flasche unten dran, um das Reck reproduzierbar zu halten. Natürlich wird gemessen, während das Rigg unter Spannung steht. Um das Maß dabei nicht durch Mastbiegung zu verfälschen, sollten die Oberwanten aber komplett lose sein.

Das Mastfall ist außerdem von der Mastposition im Boot (J-Maß) abhängig. Interessanterweise kommen alle auf sehr ähnliche Rake-Maße, obwohl die J-Maße doch sehr unterschiedlich sind. Wichtig ist eigentlich nur, dass man überprüft, ob man sich im üblichen Rahmen befindet. Den Rest muss man ausprobieren – wir fahren so aufrecht wie möglich, aber so weit fallengelassen wie nötig, damit wir mit dem Druck zurechtkommen.

Bei den frühen post 96 - Designs ist 8,20 m ein guter Anhaltspunkt für das Mastfall. Aktuelle Boote haben den Mast weiter achtern und damit sind Maße zwischen 8,06 m und 8,12 m üblich.

Boote mit „rakeable rig“, also auf dem Wasser einstellbarem Mastfall, können den Mast normalerweise 6 bis 8 cm fallen lassen, um den ganzen Windbereich abzu-

decken. Es reicht allerdings nicht, einfach nur das Vorstag zu lösen, denn natürlich müssen Wantenspannung und Biegekurve beim „abraken“ erhalten bleiben. Man muss also auch Babywanten, Wanten und ggf. Oberwanten mit umstellen – deshalb ja auch so viele Strecker.

Wantenspannung

Die Wantenspannung ist relativ schwierig in Zahlen zu fassen, denn die Spannweite geht hier weit auseinander – wie so vieles ist auch sie ein Stück weit Philosophiefrage und Ausprobiersache.

Klar ist, dass moderne, automatische Masten (CST, Bieker, C-Tech) mit sehr viel Grundspannung gefahren werden. Ältere Masten (Angell, Proctor, Super Spars etc.) werden nur so stark angezogen, dass das Leewant an der Kreuz ganz leichte Lose bekommt. Passiert das auf einem Boot mit neuem Mast, hat man etwas grob falsch gemacht. Wantenspannung ist von Mast, Crewgewicht und Püttingbreite abhängig. Grundsätzlich braucht man mehr Wantenspannung, wenn man einen härteren Mast, weniger Crewgewicht oder engere Püttinge hat als andere.

Um doch ein paar Zahlen zu nennen: auf „Max“, mit einem weichen Mast, leichter Crew und normal breiten Püttingen an der Bordwand fahren wir 36 auf den Wanten und 38 auf dem Vorstag. „Trinity“ und auch die meisten anderen Bieker 5 mit härteren Masten fahren jedoch deutlich mehr – bis zu 42 auf den Wanten. Das alles auf der Skala des „tension gauge“ von Loose & Co gemessen, der für die Messung der Wantenspannung auch das zu empfehlende Gerät ist. Erstens, weil alle Profis und Halbprofis damit messen und ihre Angaben damit machen und zweitens, weil man auch mit unterschiedlichen Geräten gleiche (oder zumindest ähnliche) Werte misst – was mit den Alublechmessgeräten nicht der Fall ist.

Für die Grundeinstellung wird also zuerst das Rigg auf die gewünschte Spannung gezogen und dann das Mastfall gemessen. Über die Wantenlänge (Lochblech oder Strecker) kann man die gewünschte Grundkombination von Rake und Wantenspannung einstellen. Nicht vergessen, die gefundene Einstellung an allen verstellbaren Teilen zu markieren!

Biegekurve

Stimmt die Grundeinstellung von Mastfall und Wantenspannung, geht's ans Eingemachte: Biegekurve. Die muss man sich zunächst einmal besorgen. Am besten vom Segelmacher. Falls das nicht geht, kann man sie auch vom Segel abnehmen – denn dazu soll die Kurve des Mastes ja passen.

Biegekurve vom Segel abnehmen

Man spannt eine Leine vom Hals des Segels zum Kopf. Dann misst man an vier Messpunkten den Abstand der Sehne (der Leine) zum Vorliek, und zwar auf die dem Segel zugewandte Seite des Liektaus. Die vier Messpunkte sind achtel, viertel, halbe, dreiviertel A-Maß gemessen vom Kopf aus (also oben mehr Messpunkte). Das A-Maß ist die Vorliekslänge am Mast, also der Abstand zwischen Markierung am Baumlümmel und Markierung am Topp – natürlich bei geradem Mast gemessen. Das A-Maß kann man auch dem Messbrief entnehmen.

Also noch mal Schritt für Schritt:

- Segel flach auf dem Boden ausbreiten (dazu Segellatten rausnehmen).
- Ein Maßband vom Kopf zum Hals entlang des Liektaus legen.
- A-Maß aus dem Messbrief entnehmen (oder messen zwischen Oberkante untere Messmarke am Lümmel und Unterkante obere Messmarke am Topp)
- Am Vorliek des Segels markieren: $\frac{1}{8}$ A, $\frac{1}{4}$ A, $\frac{1}{2}$ A, $\frac{3}{4}$ A (von oben)
- Eine dünne Leine straff auslegen vom Kopf des Segels (geschätzter Schnittpunkt zwischen Achterliek und Vorliek) und Hals (geschätzter Schnittpunkt zwischen Unterliek und Vorliek)
- An den vier Messpunkten den kürzesten Abstand zwischen Innenseite Vorliek und Leine messen

Und schon hat man seine Sollbiegekurve.

Zwei Anmerkungen dazu: Normalerweise werden die Viertel vom Lümmel, also von unten aus gezählt und notiert. Also „ein Viertel“, „zwei Viertel“, „drei Viertel“ und „sieben Achtel“ vom Lümmel. Nur wenn man die Kurve vom Segel abnimmt, sollte man von oben anfangen zu messen, weil man das Segel ja auch ganz hochzieht. So kann man auch Segel benutzen, die nicht für das A-Maß des Mastes gebaut wurden.

Häufig wird der oberste Punkt „sieben Achtel“ auch gar nicht mehr gemessen. Das ist eigentlich auch nur nötig, wenn man einen im Topp sehr weichen Mast hat.

Biegekurve am Maste einstellen

Okay, man hat jetzt also eine Biegekurve – nun muss man sie nur noch am Mast einstellen. Falls das Rigg auf dem Wasser geraked werden soll, muss leider die ganze Prozedur für jede der Mastfall-Einstellungen durchgeführt werden. Nur dadurch kann man sicher sein, dass man zwar das Mastfall, nicht aber Wantenspannung und Biegekurve verstellt. Zweckmäßigerweise legt man das Boot für die Einstellung der Biegekurve auf die Seite, dann kommt man an alles gut dran. Der Mast darf allerdings nicht auf dem Boden aufliegen, sondern muss frei in der Luft sein.

Zuerst muss man die vier Markierungen an den Mast bringen. Am geraden, nicht gespannten Mast entlang markiert man also wieder $\frac{1}{4}$ A, $\frac{1}{2}$ A, $\frac{3}{4}$ A und $\frac{7}{8}$ A. Das sind die Messpunkte.

Jetzt muss das Rigg auf Spannung gezogen werden, bis die gewünschte Wantenspannung / Mastfallkombination erreicht ist. Wieder sollten die Oberwanten lose sein.

Dann nimmt man das Großfall (oder eine andere geeignete Leine vom Masttopp) und befestigt es an der Baumnock. Das ersetzt das Achterliek. Außerdem befestigt man eine dünne Leine am Masttopp, genau am oberen Ende der Nut auf deren Außenseite, und legt sie bis auf den Baumlümmel, ganz an den Mast. Diese Leine muss während der Messung immer straff gehalten werden. Am besten nimmt man von vornherein ein dünnes Gummi, oder man braucht eine dritte Hand.

Die Großschot wird nun dicht genommen. Über den Baum und das angeschlagene Großfall zieht man damit das Masttopp nach achtern und biegt den Mast. Das macht man so lange, bis der Abstand zwischen Sehne (straff gehaltener Leine / Gummi) und Außenseite der Mastnut am mittleren Messpunkt $\frac{1}{2}$ A genau dem Sollmaß entspricht. Dazu muss man in der Regel ganz schön an der Großschot zerren und halten – typische Vorschoterarbeit also ☺. Wichtig ist, dass man den Baum dabei nicht aus der Mittschiffsachse herauszieht, denn sonst kommt eine seitliche Biegekomponente in den Mast hinein, die man nicht haben will. Man kann die Schot aber zum Beispiel irgendwo um den Heckkorb legen, das vergrößert die Reibung und erleichtert das Halten.

Nun noch die anderen Messpunkte kontrollieren, zuerst unten, dann oben. Wieder von der Sehne auf die Außenseite der Mastnut. Jetzt muss mit Babywanten, evt. D2s und zuletzt Salingwinkel so lange gespielt werden, bis das Maß an allen drei bzw. vier Punkten stimmt.

Nach jeder Veränderung zuerst in der Mitte das Sollmaß einstellen! Dann unten überprüfen: Ist das Sollmaß größer als das Istmaß, dann ist der Mast zu gerade und die Babys müssen gefiert werden. Aufpassen: Kleine Veränderungen an der Länge der Babys machen hier schon riesige Unterschiede – ein Millimeter Veränderung bei den Babys kann schon 10 Millimeter Veränderung von $\frac{1}{2}$ A ausmachen.

Nach jeder Veränderung immer zuerst in der Mitte kontrollieren! Die Biegung oben kann nur indirekt über die D2s oder Salingwinkel eingestellt werden – denn die Oberwanten sollten lose sein. Das ist Fummelkram, ganz eindeutig. Hat man die Kurve aber klar, wird man durch ein super stehendes Segel belohnt.

Also, die Kurve stimmt an allen Punkten. Der Vorschoter darf noch immer nicht loslassen, denn jetzt erst werden die Oberwanten angezogen. Und zwar so weit, dass sie zwar dicht sind, aber gerade noch keine zusätzliche Biegung in den Mast induzieren. Denn normalerweise stützen die Oberwanten nur und wirken selbst nicht aktiv an der Biegekurve mit. Man kann sie also auch erst auf dem

Wasser einstellen – das Leeoberwant darf an der Kreuz gerade nicht lose kommen. Achtung: Unter Spi fahren mit losen Oberwanten ist gar keine gute Idee...

Falls man die Biegekurve partout nicht eingestellt bekommt und keine verstellbaren D2s oder Salinge hat, können natürlich auch die Oberwanten zusätzlich benutzt werden, um die Biegung im Top einzustellen. Dabei gilt aber auch hier: nach jeder Veränderung erst in der Mitte das Sollmaß kontrollieren/einstellen. Dann nicht nur oben das neue Maß abnehmen, sondern auch unten kontrollieren, da eine Veränderung in einem Teil des Mastes auch immer auf den anderen Teil zurückkoppelt.

Ist der Mast eingestellt, darf der Vorschoter loslassen.

Markierungen

Eigentlich versteht sich's von selbst, tatsächlich wird's selten gesehen: die aufwändig gefundene Biegekurve muss schnell und einfach wieder reproduziert werden können. Also noch nicht segeln gehen oder gar weglaufen, sondern schnell alle Einstellungen (Wanten, Vorstag, Babys, Oberwanten) z.B. mit Edding oder Tapes markieren.

Viel Spaß beim Tüfteln und Einstellen!

Jens Kulenkampff

GER 96 „Max“



CTM

Composite
Technologie
& Material

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



Europameisterschaft 2007 in Pornic

Das ist hier nicht immer so - Ce n'est pas toujours comme ça...

POW oder Pornic – das war die Frage, die sich den weniger finanzkräftigen oder urlaubsarmen 14-Seglern am Anfang der Saison 2007 stellte. Die meisten entschieden sich für den POW, der dieses Jahr sein 75. Jubiläum feierte und damit das Event des Jahres werden sollte. Olli und ich (Carmen) entschieden uns mit unserem Hugo Bindestrich als einzige Deutsche gegen den POW und für Pornic. Die deutsche Flotte war daher in Frankreich recht knapp vertreten. Außer uns reisten noch Stefan und Christian (welch Skandal, das neue Boot hatte noch keinen Namen!), Axel und Jörn mit dem Unbekannten Nr. 2 sowie Hannes und Daniel mit der Flying Orange an, die sich die Entscheidung sparten und sowohl den POW als auch Pornic in ihren Regattakalender aufgenommen hatten.

Insgesamt fanden sich in Pornic 25 Boote ein – hauptsächlich natürlich Briten und von denen die besten... Es sollte also eine Regatta auf hohem Niveau werden. Wie hoch, hätte man aber nur ahnen können, wenn man den Wetterbericht vorher gehört hätte. Dafür hatte ich aber keine Zeit, denn am 18. Juni sollte ich noch mein Examen ablegen und die Sorge um schnelle Engländer, hohe Wellen, enge Tonnenmanöver und vor allem knappe Two-sail-reach-Kurse war einfach nicht vorhanden. So setzte Olli mich am 18. Juni am Oberlandesgericht in Schleswig ab und ich war der festen Überzeugung, am Ende dieses Tages sei das Schlimmste überstanden...

Dieses Gefühl hatte ich am 19. Juni immer noch, als ich mich in Lübeck ins Flugzeug setzte und meine RyanAir-Odyssee über London nach Nantes begann. Olli war mit Hannes und Daniel derweil schon in Pornic angekommen und brachte Hugo durch die Vermessung. Nachmittags sammelte er mich dann am Flughafen ein mit der Bemerkung, es sei vielleicht nicht so schlimm, dass wir heute keinen Probeschlag mehr schaffen würde, es sei ohnehin recht viel Wind.

Wir kamen also am Clubgelände in Pornic an und konnten gleich den ersten spektakulären Materialschaden begutachten. Die beiden neuen Speedwave-Boote hatten sich auf eine Gewässererkundung begeben – das heißt, sie waren mit vollem Speed über den Atlantik geheizt. Und als Axel und Jörn da fröhlich mit Spi die Wellen runterschossen, hielt der Unbekannte Nr. 2 plötzlich abrupt an und das Schwert war weg. Die Frage, wie sie

jetzt das Boot wieder aufrichten sollten, beantwortete sich von selbst, als die zunächst eifrigen Schwimmer merkten, dass sie sich einfach hinstellen und das Boot aufrichten konnten. Zwei Dinge daran sind bewundernswert: zum einen schafften die beiden es ohne Hilfe in den Hafen und zum anderen sind sie zwar mit voller Geschwindigkeit auf ein Riff geballert, aber der Schwertkasten hat gehalten.



Am Abend wurde dann übrigens im Clubhaus eine Karte aufgehängt, auf der Riffe eingezeichnet waren. Man kann allerdings auch nicht sagen, dass das Riff nicht zu erkennen war – von Land sah man die großen Schaumköpfe der Wellen, die sich dort brachen. Nur leider sah man das nicht, wenn man unter Spi von der anderen Seite darauf zu fuhr. Für Axel und Jörn jedenfalls hatte oberste Priorität nun erstmal die Suche nach einem neuen Schwert. Und einige Telefonate später befand sich ein solches auf dem Weg von Speedwave nach Frankreich, das auch tatsächlich am nächsten Vormittag in Pornic eintraf, so dass die beiden auf kein Rennen verzichten mussten.

Am nächsten Tag fanden wir uns wieder im Hafen ein – und sahen schon von weitem die Schaumkronen. Ob wir bei dem Wetter segeln können würden? Das fragte sich die Wettfahrtleitung auch und verschob den Start erstmal. Erst nachmittags, als ich mich schon darauf einstellte, von dem wilden Ritt über den Atlantik verschont zu bleiben, hieß es dann doch: Jetzt geht's los. Sollten wir jetzt wirklich die vermessenen guten Segel hochziehen? Oder lieber die alten Lappen dem Wind entgegensetzen, um den Materialschund gering zu halten? Wir entschieden uns für die guten Segel. Vor allem, weil der Spi ganz neu war und wir schon sehr gespannt waren, ob Peter ein Wunderwerk gelungen war. Es war ihm gelungen. Draußen auf dem Meer zogen wir unsere 36 m² aus der Trompete und das Boot kam vorne so schön aus dem Wasser, dass ich die Flügel, die natürlich auf volle Angst eingestellt waren, erstmal wieder auf etwas weniger Abtrieb drehen konnte.

Wie schön wäre es gewesen, hätten wir unser großes gelbes Segel auch tatsächlich an jeder Luvtonne setzen können... So aber kämpften wir uns zur Luvtonne, rauschten mit Spi wieder runter, kämpften uns wieder hoch, freuten uns darüber, dass wir gar nicht so schlecht lagen und gingen dann auf den Two-sail-reach zur Raumtonne. Wer hat das erfunden, dass bei der Euro ein Dreieck gesegelt werden soll? Wer hat diese Raumtonne ausgelegt? Warum haben wir noch nie bei 5-6 Bft und 2 Meter Welle Two-sail-reaches geübt? Wir schworen uns jedenfalls spätestens nach der ich-weiß-nicht-wievielten Kenterung auf dem Weg von der Luv- zur Raumtonne, Two-sail-reaches ab sofort ins Trainingsprogramm aufzunehmen (ein Schwur, den wir, ich muss es gestehen, doch nicht wirklich wahrgemacht haben – mit Spi fährt es sich doch auch viel schöner!!).

Zwei Rennen sollten wir an diesem Tag ins Ziel bringen und ich war heilfroh, als wir dort angekommen waren. Wir hatten auch Glück, dass das Ziel noch da war, als wir unser zweites Rennen beendeten, denn wir hatten (natürlich auf dem Two-sail-reach) so langwierige Kenterungen hingelegt, dass man auf dem Zielschiff eigentlich schon nicht mehr damit rechnete, dass noch Boote ins Ziel wollten, als sie sahen, wie bei uns wieder der Spi hochging... An Land stellten wir fest, dass die Tatsache, dass wir ins Ziel gekommen waren, schon eine beachtliche Leistung war, die über der Hälfte der Flotte nicht gelungen war.



Abends wurde die Europameisterschaft feierlich eröffnet – mit endlos vielen Reden, die stets auf französisch gehalten und von Xavier ins Englische übersetzt wurden. Im Anschluss gab es Cocktails und kleine Snacks, bei denen man nie so genau wusste, was man eigentlich aß und die jedenfalls nicht geeignet waren, den Hunger eines

14-Seglers zu stillen, der gerade zwei Rennen bei 5-6 Bft auf dem Atlantik hinter sich gebracht hat. Ziemlich schnell verteilten sich daher alle, um sich „etwas Richtiges“ zu essen zu kochen oder zu suchen. Auf dem Video zur Euro, das von professionellen Fernsichtteams erstellt wurde, sah man von dem Abend noch Bilder eines Raumes, in dem festlich gespeist wurde. Wir fragen uns, wo dieser Raum war und wer ihn betreten durfte...

Am nächsten Morgen bot sich uns das altbekannte Bild: Tidenstrom und niedrige Wassertiefe hatten gemeinsam mit guten 6 Bft eine eindrucksvolle Welle aufgebaut. An Auslaufen war nicht zu denken. Es half alles nichts: Ein Motorboot versuchte herauszufinden, ob draußen segelbareres Wetter war, aber kam nicht mit guten Nachrichten zurück. Startzeiten wurden immer wieder verschoben. Am Freitag wurden sie auch schon auf den frühen Vormittag gesetzt in der Hoffnung, dass der Wind dann weniger wäre. Fehlanzeige.



Statt uns in den Neoprenanzug zu quälen, ließen wir uns von den Franzosen touristische Tipps geben. Eine Regatta, bei der man mal was von der Landschaft drumherum sah! So machten wir zum Beispiel einen Ausflug nach Noirmoutier en l'Île, einem Ort auf einer Insel, die man nur bei Niedrigwasser über eine Straße erreichen kann. Bei Flut muss man einen Umweg über eine Brücke nehmen. Glücklicherweise war ja auch „nur“ Sturm, es regnete wenigstens nicht. So verbrachten wir also zwei Tage komplett an Land, trösteten uns mit französischem Bier mit Schraubverschluss und sahen Axel und Jörn zu, wie sie auf dem Golfplatz neben unserer Wohnung mentales Segeltraining betrieben. Es war für uns tatsächlich faszinierend: Da setzen sich beide ein ganzes Stück entfernt voneinander mit Stühlen auf die Wiese und segeln in Gedanken Rennen, weil das helfen soll, dank Wiedererkennungseffekt am nächsten Tag auf dem Wasser gelassener auf Herausforderungen zu reagieren. Vielleicht

ist wirklich etwas dran, denn beide hatten ihr Boot gut im Griff und konnten am Ende einen hervorragenden 4. Platz heraussegeln.

Julian Pearson hatte bereits angekündigt, er werde sehr enttäuscht sein, wenn am letzten Tag, dem Samstag, immer noch kein Segeln möglich wäre. Diese Enttäuschung wollte der Wettergott ihm offenbar ersparen. Denn als wir mit der festen Erwartung auf einen weiteren Sturmtag am Hafen eintrafen, schien nicht nur die Sonne, sondern die See sah auch verhältnismäßig friedlich aus. Was nur bedeutet, dass die Wellen nicht so hoch waren, dass man nicht aus dem Hafen herauskam.

Auf dem Wasser erwartete uns ein frischer Wind, der aber noch ganz gut zu bewältigen war. Diesmal lag der Kurs auch so, dass mir weitere Two-sail-reaches erspart blieben. Wenn wir kenterten, dann wohl, weil wir uns mental nicht genug auf die Begegnung mit anderen Booten vorbereitet hatten – so landete eine recht spontane Wende ebenso im Bach wie ein missglücktes Leetonnenmanöver. Ansonsten waren wir mit der Geschwindigkeit unseres Hugos sehr zufrieden und hatten den Eindruck, ganz gut mithalten zu können.

Ein Ärgernis geschah uns allerdings vor dem letzten Rennen. Glücklicherweise im Ziel, fuhren wir entspannt auf und ab, als wir uns plötzlich wunderten, warum unser Baum so tief hing. Die Ursache fanden wir im Großsegel, dessen Topp sich verabschiedet hatte. Wann und wieso das passiert ist, war uns ein Rätsel, aber jedenfalls mussten wir jetzt wieder Gas geben – ab in den Hafen, Segel runter, anderes Segel rauf und wieder raus. Die Wettfahrtleitung wartete sogar auf uns und schoss die letzte Wettfahrt erst an, direkt nachdem wir an der Startlinie angekommen waren. Auch dieses letzte Rennen machte Spaß und man sagte uns später, unser altes Segel habe eigentlich besser ausgesehen als das, was wir davor gefahren hatten. Endlich mal ein gutes Wort für mein Lieblingssegel, das mein Vorschoter



sich immer zu fahren weigert, weil es zu alt sei...

Nach dem Rennen mussten die meisten bereits mit dem Verladen der Boote beginnen. Hugo und die Flying Orange dagegen erhofften sich noch einen weiteren entspannten Segeltag am Sonntag, bevor auch wir wieder die Heimreise antreten wollten. Am Abend trafen sich alle zur Siegerehrung und zum großen Abschlussessen in einem Restaurant. Um umsonst speisen zu können, waren alle Teilnehmer verpflichtet, das Hemd mit dem EM-Aufdruck zu tragen, das wir beim Einchecken bekommen hatten. Ein echt schickes Männerhemd... Aber wenigstens passte es auch mir einigermaßen im Gegensatz zu den T-Shirts, die es sonst auf 14-Regatten zu gewinnen gibt und die bei mir regelmäßig als Nachthemd Verwendung finden oder an meinen Vater weitergereicht werden.



Das Essen bestand aus einem Buffett mit allerlei leckeren Dingen, insbesondere Meeresfrüchten, die man sonst vielleicht eher weniger kennt. Vom Essen aufgeschreckt wurden wir allerdings durch die Crews Union, die voll zuschlug und vier Steuerleute an den Pranger stellte. Warum, war eher nebensächlich und wer dabei war, weiß ich auch nicht mehr. Jedenfalls war ich dabei und ebenso Axel. Das werde ich auch nicht so schnell vergessen, denn wir wurden aufgefordert, rohe Eier zu fangen, die unsere Vorschoter uns zuwarfen. Dass ich hinterher im ganzen Gesicht und in den Haaren Eiermatsch kleben hatte, gemischt mit vereinzelt Schalenresten, ist aber nicht Ollis Wurftechnik anzurechnen, sondern Axels Fangkünsten. Er lenkte neben mir sein von Jörn geworfenes Ei so geschickt ab, dass es mich mitten im Gesicht traf.

Dem Essen vorausgegangen war die Siegerehrung. Heiße Anwärter auf den Titel waren am Mittwochmorgen noch James Fawcett/George Nurton gewesen. Bei ihrem neuen Stealth-Bomber brach aber schon im ersten Rennen das Rack. Glücklicherweise hatten sie danach ja zwei Tage Zeit zum Reparieren. Am Samstag brach das Rack jedoch sofort wieder, so dass die beiden kein einziges Rennen beenden konnten. Am Samstagabend standen so Douglas Pattison und Damian Ash ganz oben auf dem Siegetreppchen. Mit gleicher Punktezahl wurden Andy und Tom Partington zum Vizeeuropameister gekürt und

den dritten Platz holten Mike Lennon und Mike Warron. Axel und Jörn folgten auf dem vierten Platz, Stefan und Christian auf dem 9. Wir mussten uns mit dem 14. Platz begnügen, mit dem wir bei den Bedingungen aber auch hochzufrieden waren. Außerdem ist die 14 doch eine schöne Zahl.

Der Abend ging fröhlich zu Ende und ich hatte mir vorgestellt, diesen Artikel jetzt damit beenden zu können, dass am Sonntag noch mal ein richtig wunderschöner Segeltag war, den wir zu viert so richtig genießen konnten und dass alle anderen ganz schön was verpasst haben.



Ihr habt auch echt was verpasst. In der Nähe von Pornic ist ein genialer Hochseilgarten, in dem man in schwindligen Höhen herumklettern, mit Seilbahnen über einen See brausen und am schwingenden Seil in ein Netz fliegen

kann. Wir hatten dort richtig viel Spaß, während im Hafen wieder einmal die Gischt über die Mole spritzte und nachdem wir unsere Boote morgens kopfschüttelnd verladen hatten.

Und da behaupten die Franzosen, es bei ihnen durchaus nicht immer so viel Wind und vor allem nicht so lange Zeit am Stück. Ob wir ihnen das glauben sollen, wissen wir nicht, aber jedenfalls sind sie an der Wetterlage unschuldig und es sei hier noch einmal gesagt, dass sie eine tolle Regatta organisiert haben! Auf dem Wasser hat alles prima geklappt (nur bitte, bitte, legt nie wieder die Raumtonne so hoch...) und auch an Land bekamen wir stets alle nötigen Informationen. Besonders freuen wir uns über die spektakulären und professionellen Filmaufnahmen, die wir jetzt jederzeit zu Hause aus dem Schrank holen können, um jedem, der es wissen will, zu zeigen, wie aufregend 14-Segeln sein kann!

Carmen Bernitt

GER 81 „Hugo Bindestrich“



(C) René Speck

Unser Präsi sagt: Gebt auch nach der WM Vollgas!

Im Vorjahr noch neu in der 14-Klasse, wurde Mark Schürch auf der Jahreshauptversammlung der deutschen Int. 14 – Klassenvereinigung während der Deutschen Meisterschaft in Warnemünde 2007 zum neuen Präsidenten der Klassenvereinigung gewählt. Ein Interview mit unserem neuen Präsi.

Wie spontan fiel für Dich in Warnemünde die Entscheidung, neuer Präsident der deutschen Int. 14 - Klassenvereinigung zu werden?

Jörn hat mich schon in Sonderborg – also auf der Deutschen Meisterschaft 2006 – gefragt, ob ich mir vorstellen könnte, Präsi der deutschen KV zu werden. Damals fühlte ich mich noch zu neu in der Klasse, um diese Aufgabe zu übernehmen, sagte aber schon, dass ich mir vorstellen könnte, ihn 2007 in seinem Amt abzulösen. Ich hatte also ein Jahr Zeit, mich mit dem Gedanken anzufreunden.

Wusstest Du, welche Aufgaben auf Dich zukommen?

Jörn hat mir eine Einführung gegeben, aber gerade mit der WM kommen natürlich neue Aufgaben hinzu, auf die ich mich selbst einstellen muss. Der Alltags-KV-Betrieb wurde mir aber von Jörn erklärt.

Und was gab es tatsächlich bisher für Dich zu tun?

Im Grunde schaue ich, ob alles läuft und wenn irgendwo was nicht läuft, springe ich selbst ein. So übernehme ich die Aufgaben, die sonst keiner machen will, die aber gemacht werden müssen, zum Beispiel Inserenten für den Doppelsteher zu finden. Außerdem fallen mir natürlich repräsentative Aufgaben zu. So habe ich beispielsweise die Gespräche mit Jochen Schümann geführt, als es darum ging, ihn als Schirmherr für die WM zu gewinnen.

Die WM ist das Ereignis der kommenden Saison. Wie bereitet die KV sich darauf vor?

Es gibt ein Orga-Komitee mit etwa 15 Leuten. Anfangs wollte ich mich dort nicht selbst einmischen, sondern mich um den normalen KV-Betrieb kümmern, aber das hat natürlich nicht geklappt. Das Orga-Komitee fand nicht so richtig zusammen. Keiner wusste, was der andere machte, manche Sachen wurden doppelt, andere gar nicht erledigt. Da habe ich regelmäßige Treffen angeregt, die seit Dezember einmal im Monat stattfinden. Das Orga-Komitee funktioniert so, dass jeder einen Bereich übernimmt, zum Beispiel Organisation auf dem Wasser, Organisation an Land, Kinderbetreuung, WM-Bekleidung, website und ähnliches. Selbst organisiere ich mit Edda, Sven und Gunar die Team-WM.

Auch kleinere Regatten erreichten im letzten Jahr Felder mit bis zu 20 Schiffen. Fürchtest Du, dass nach der WM in Deutschland im Int. 14 wieder weniger aktiv Regatta gesegelt wird?

Vielleicht kurzfristig. Deshalb haben wir in diesem Jahr auch die Travemünder Woche, die kurz nach der WM stattfindet, aus dem 14-Regattakalender gestrichen. Auf diese Weise ist nach der WM ohnehin erstmal sechs Wochen Regattapause. Ich denke, dass diese Pause genügt, um in Ratzeburg, zum IRW und zur Deutschen Meisterschaft am Tegernsee wieder ein motiviertes Feld zusammen zu bekommen.

Außerdem gibt es auch unabhängig von der WM gerade ein großes Interesse an unserer Klasse. Das haben wir nicht zuletzt auf der hanseboot 2007 gesehen. Gleichzeitig gibt es viele Leute mit Boot, die noch einen festen Segelpartner suchen. Es ist daher genügend Potenzial da, um unsere Klasse weiter wachsen zu lassen. Ein kleines WM-Loch ist okay, Anfang September wird der Elan aber wieder da sein.

Und wie bereitest Du persönlich Dich seglerisch auf die WM vor?

Durch so viel Segeln wie möglich. Es hängt natürlich von der Arbeit ab, aber Edda und ich werden schon versuchen, abends regelmäßig aufs Wasser zu kommen. Außerdem haben wir beim Material aufgerüstet. Wir haben ein neues Großsegel und eine neue Fock gekauft. Und damit unser Boot sicher durch die Vermessung kommt, haben wir dünneres anti-rutsch Tape auf die Racks geklebt...

Die 14-Segler gelten allgemein eher als partyfreudig und weniger ehrgeizig. Für die WM wird aber doch bei den meisten aufgerüstet und mehr als sonst trainiert. Wie wichtig ist für Dich Ehrgeiz beim Segeln?

Ehrgeiz ist schon wichtig. Auf dem Wasser bin ich auch selbst etwas ehrgeizig. Was ich am 14 aber schätze ist, dass der Ehrgeiz an Land wieder weg ist. Auf dem Wasser bringt das Regattasegeln dagegen keinen Spaß, wenn man es nicht ernsthaft betreibt.

Du kommst selbst aus dem 49er. Was sind für Dich die wesentlichen Unterschiede zwischen 49er und Int. 14?

Offensichtlich ist der 49er breiter und länger. Der wichtigste Unterschied ist für mich aber, dass man im 14 auch an Land noch gemeinsam Spaß haben kann. Im 49er ist bereits zu viel Geld im Spiel, das Segeln geht über den persönlichen Ehrgeiz hinaus. Es ist doch schade, wenn die Leute nach dem Rennen nicht mehr zum Bier bleiben.

Was würdest Du dem Nachwuchs empfehlen, der seine Zukunft im Skiff – sei es nun Int. 14 oder 49er – sieht? Trotzdem die klassische 420er-Schule oder so schnell wie möglich aufs Skiff, z.B. den 29er?

Eigentlich ist egal, von wo man kommt. Der Nachteil des 29ers, dass es dort keine großen Regattafelder gibt, ist heute überholt. Auch im 29er kann man Regattasegeln lernen. Aber man muss nicht nach dem Opti gleich ein Skiff segeln, um jemals ein Skiff beherrschen zu können. Wichtig ist der Spaß am Segeln. Um das zu erfahren, kann man segeln, was im Verein gerade da ist. Hauptsache ist, dass die Jugendlichen überhaupt segeln, dass sie zu Regatten fahren und Spaß daran finden.. Ich selbst bin nach dem Opti 420er gesegelt, dann 49er und seit 2006 Int. 14.

Du bist Schweizer und erst zum Hauptstudium im Oktober 2004 nach Deutschland gekommen. Siehst Du einen Unterschied, wie in der Schweiz und in Deutschland mit dem Segelsport umgegangen wird?

In Norddeutschland wird auf jeden Fall anders mit dem Segeln umgegangen als in der Schweiz. In der Schweiz bist Du irgendwie der absolute Exot, wenn Du segelst. Die Leute trauen sich dort auch nicht, alles auf die Karte Segeln zu setzen, was es Deutschland ja durchaus gibt. Für das Studium und den Job werden in der Schweiz viel mehr Abstriche vom Segeln gemacht. Anders ist es dort dafür beim Skifahren.

In der Konstruktionsklasse Int. 14 wird stets über Veränderungen diskutiert. Was hältst Du zum Beispiel davon, dass das Rumpfgewicht weiter reduziert wird?

Ich finde diese Entwicklung gut. Dass wir uns schnell weiterentwickeln ist schließlich das, was unsere Klasse ausmacht. Man muss nur darauf achten, dass die aktiven Segler realistisch an der Entwicklung teilhaben können. Beim Rumpfgewicht sehe ich da aber kein Problem. Die meisten Boote haben sowieso noch Gewicht drin, das sie rausnehmen können. Wir müssen diesen Vorteil der Weiterentwicklung für uns behalten.

Und wie ist Deine Meinung dazu, dass die Großsegel im Topp immer extremer ausgestellt werden?

Die Klasse muss sich da einig werden, was sie will. Beim P.O.W. gab es ein Großsegel, das so nach oben ausgestellt war, dass es im segelnden Zustand über die Messmarke am Mast hinausreichte. Allgemeine Meinung ist, dass ein solches Segel nicht in Ordnung ist. Dieses subjektive Gefühl muss irgendwie Eingang in die Regel finden. Die Regel muss so ausgelegt werden bzw. das Segel muss so vermessen werden, dass wir guten Gewissens sagen können: „Das ist ein Int. 14.“ Wir wollen schließlich keine Gaffelsegel oder ähnliche komische Konstruktionen.

Bei Regatten gibt es im Int. 14 gewisse Traditionen. So soll bei Meisterschaften stets ein Dreieckskurs gesegelt werden und bei der WM nur ein Rennen pro Tag stattfinden. Wie stehst Du dazu?

Bei Meisterschaften einen Dreieckskurs zu segeln ist sinnvoll. Dahinter steckt ja auch, dass die Gennaker nicht endlos groß werden sollen und sich nur auf einem Dreieck auch ein kleinerer Gennaker auszahlt.

Dass bei der WM nur ein Rennen pro Tag gesegelt werden soll, leuchtet mir dagegen überhaupt nicht ein. Aber ich sehe keine Chance, das zu ändern. Es gibt für die WM ein Dokument, in dem aufgeschrieben wurde, wie eine WM aussehen soll. Da stehen einige solcher Sachen drin, die zwar damit nicht Gesetz sind, aber bei denen es international für Ärger sorgt, wenn man sich nicht dran hält. Tradition ist vor allem bei den Engländern anscheinend unheimlich wichtig. Man glaubt gar nicht, was alles Tradition sein kann. Zum Beispiel hat Jörn die Engländer gefragt, ob es eigentlich eine Team-Race-Trophy für die WM gibt. Die Engländer waren ganz entsetzt, es sei doch alte Tradition, dass es da keine Trophy gäbe... Es gibt da die verrücktesten Sachen, an denen wir Deutschen aber nichts ändern können.

Im Int. 14 trifft man sich auf Regatten. Wenn es ums Trainieren geht, kann es jedoch im Extremfall vorkommen, dass man in Schilksee vier Boote am selben Tag nacheinander im 2 – Stunden – Rhythmus auslaufen sieht. Organisiertes Training gibt es kaum. Wie kann man als 14-Segler am effektivsten trainieren?

Das wichtigste ist, dass wir unsere Boote zur gleichen Zeit am gleichen Ort haben. Und das sieht bei uns ja eigentlich gut aus. Wir müssen uns nur untereinander besser absprechen. Es hilft uns da nichts, wenn wir

spezielle Termine festlegen. Wenn unsere Boote sowieso am selben Ort stehen, müssen wir uns nur über die Zeiten absprechen, zu denen wir trainieren wollen. Natürlich sind das dann mehr oder weniger unverbindliche Absprachen und plötzlich passt einem zwei Stunden später doch besser. Dann sollte man sich aber zusammenreißen und sich trotzdem an die Absprache halten, dann kann man sich gegenseitig viel beibringen.

Davon abgesehen würde natürlich auch ein Training mit festem Trainer und Videoanalyse mega viel bringen. Dafür genügen schon vier Boote. Wenn wir die Möglichkeit dazu haben, sollten wir so etwas also unbedingt einmal machen.

Was empfiehlst Du Einsteigern, die den Umgang mit ihrem neuen Boot lernen wollen?

Möglichst viel aufs Wasser zu gehen. Außerdem sollten sie nicht versuchen, alles auf eigene Faust zu lernen. Es bringt viel, auf andere 14-Segler zuzugehen und von Anfang an auf Regatten zu fahren. Wenn man weiß, dass andere 14-Segler trainieren gehen, kann man sich auch ruhig dazustellen. Wir freuen uns immer über neue Leute und sind gern bereit zu helfen.

Es ist natürlich eine persönliche Einstellung, ob man sich als Einsteiger auf Regatten völlig überfordert fühlt. Manche versuchen einfach, irgendwie aufrecht zu segeln und wenn sie nicht ins Ziel kommen, dann klappt es eben beim nächsten Mal. Andere trauen sich erst auf die Bahn, wenn sie wissen, dass sie auch das Ziel erreichen. Letzteres ist allerdings der schwierigere Weg. Man bekommt dadurch weniger Kontakt zu anderen Seglern und weniger Tipps. Schließlich fährt auch ein Einsteiger nicht blind durch die Gegend und kann sich bei anderen schon viel anschauen. Und abends beim Bier dann nochmal nachfragen.

Und was empfiehlst Du Interessenten, die noch mit der Anschaffung eines Int. 14s liebäugeln?

Wir organisieren in diesem Frühjahr ein Probetraining für Interessenten, bei dem sie zu erfahrenen 14-Seglern ins Boot steigen können. Und wer zu dem Termin keine Zeit hat, kann einfach so Kontakt zu uns aufnehmen. Jedenfalls sollte man irgendwie versuchen, mal auf ein Boot zu kommen und das 14-Segeln auszuprobieren. Und wir nehmen immer gern mal jemanden mit.

Gibt es etwas, was Du in der Klasse gern verändern möchtest?

Ich habe manchmal das Gefühl, dass wir 14-Segler uns gern als etwas zu Besonderes sehen wollen und meinen, wir würden nicht zu anderen Klassen passen und zum DSV sowieso nicht. Wir haben da ein bisschen die Tendenz, das, was wir machen, als die einzige Wahrheit anzusehen. Das würde ich gern ändern. Ich fände es gut, wenn sich unsere Klasse anderen Klassen und neuen Ideen gegenüber mehr öffnen würde. Zum Beispiel gab es bei der Boot 2008 ein Treffen verschiedener Klassenvereinigungen auf dem die Idee diskutiert wurde, eine gemeinsame Meisterschaft nichtolympischer Klassen auszutragen. Ich halte dies für eine tolle Idee.

Und was gibst Du den 14-Seglern für die kommende Saison mit auf den Weg?

Geht viel segeln und habt dabei viel Spaß!



boote

shop

werkstatt

steinlechner bootswerft

service

skiffstuf

MUSTO
INSTRUMENTS
OAKLEY
firma

segel **P&B**

- Vertrieb Deutschland
- Regattaergebnisse:
 - 2007:** Riva Cup 2nd, POW Series 1st
POW Cup 2nd, 4th
Tide Ride 1th, 2nd, 3rd
 - 2006:** German National Championship 1st
 - 2005:** British Nat. Championship 3rd
Europ. Championship 2nd
Lake Garda 3rd, 4th, 5th

carbon



- **14** und **18** – Masten, Groß- und Genakerbäume, Pinnenausleger, Sonderanfertigungen
- **Die Carbon-Vorteile:**
 - Gewichtsreduzierung
 - leichteres Handling
 - High-Tech Optik
 - besseres Biegeverhalten
 - höchste Festigkeit
 - mehr Speed
- Regattaergebnisse:
 - 2007:** Prince of Wales Cup 1st
Australien Nat. Championship 1st
 - 2003:** World Championship 1st
Australien Nat. Championship 1st
- www.cstcomposites.de

werkstatt

- Reparatur Holz/GFK
- Abwicklung von Regattaschäden
- Gutachten

firma

Steinlechner Bootswerft GmbH
 Seestraße 8, 86919 Utting a. A.
 direkt am Dampfersteg
 Telefon 0 88 06/76 21
info@steinlechnerbootswerft.de



STEINLECHNER BOOTSWERFT GmbH



Ihr Partner
rund um's Boot!



www.steinlechnerbootswerft.de

Abenteuer Langstrecke

Wie sich auf der Kieler Innenförde Int. 14s zwischen Frachtern und Folkebooten verirren

Das Inshore Race Weekend (IRW) in der Kieler Innenförde, das seit 2005 vom Akademischen Segler Verein (ASV) ausgerichtet wird, hat seitdem einen gewissen Kultstatus erreicht. Dies liegt weder ausschließlich an den aufwändigen Frühstücksbuffets am Samstag und Sonntag noch an den samstäglichen Kurzwettfahrten praktisch mitten in der Stadt, bei denen einen die tollsten Dreher und Windböen aus dem Nichts überraschen können und die um 14 Uhr für die Fähre nach Norwegen unterbrochen werden müssen. Nein, das berühmt-berüchtigte beim IRW ist die Langstreckenwettfahrt am Sonntag.

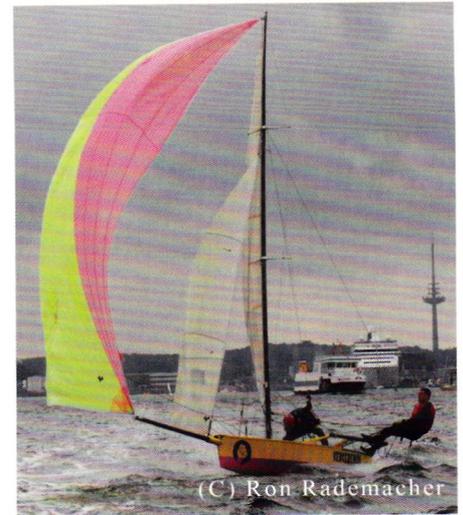
Zunächst einmal beginnt das Rennen um die Langstrecke schon am Samstagabend, denn das am Abend pro Team getrunkene Bier geht in eine extra Fun-Cup-Wertung ein. Dabei wird das Bier mit dem auf der Langstrecke ersegelten Platz verrechnet – wie das genau passiert ist egal, jedenfalls gilt: je mehr Bier, desto besser, es sei denn, man ist nicht mehr in der Lage, sein Boot am nächsten Tag über den Parcours zu bewegen. Die Ergebnisse des Fun-Cups waren allerdings schon öfter sehr überraschend, so dass jedes Jahr eine andere Methode ausprobiert wird, um zu überprüfen, ob das ausgeschenkte Bier auch tatsächlich von dem jeweiligen Team getrunken wird...

Die Langstrecke geht aber auch mit doppeltem Gewicht in die normale Regattawertung ein – die Platzierung am Sonntag hat daher keinen geringen Einfluss auf die Gesamtwertung, selbst wenn am Samstag schon vier oder mehr Wettfahrten absolviert wurden. Und der Kampf um diese Platzierung ist auf der Langstrecke in der Förde wahrlich ein Abenteuer, zumal der Wettergott sich für den Sonntag des IRW anscheinend stets etwas ganz Besonderes ausdenkt.

2006 war es derart stürmisch, dass das Rennen leider ganz ausfallen musste. Am 2. September 2007 war es ebenfalls stürmisch – aber gerade noch unterhalb der Grenze des nicht mehr segelbaren. Hier ist eine Zusammenfassung dessen, was sich unter diesen Bedingungen auf der Langstrecke abspielte:

Bereits vor dem Auslaufen stellten sich die meisten Teams die Frage, ob Segeln heute wirklich das richtige sei. Einige entschieden sich gleich dagegen, die übrigen wollten jedenfalls über die Startlinie. Schon vor dem Start testeten

wir den Weg zur Luvtonne, die in der obersten Ecke der Förde lag. Die Böen und Dreher waren beeindruckend. Aber da wussten, wir ja noch nicht, was draußen auf uns warten würde. Nach dem Startschuss ging es also ins Innerste der Innenförde und wir brachten die Luvtonne heil hinter uns. Jetzt Spi hoch und weg hier!



Wir schossen die Förde hinunter. Ups, da ist ein Sperrgebiet, ich kann aber nicht mehr anluven – pack schnell den Spi ein! Das darauffolgende Anluven war wohl etwas hektisch – ich wurde vom Boot weggeschleudert, landete aber wieder auf dem Rack und weiter ging's (das war ja nur einer der heute erarbeiteten blauen Flecken). Wir setzten also ein kurzes Stück wieder hoch, um dann wieder das große gelbe Segel auszupacken. Volle Fahrt voraus!

Das nächste Hindernis war etwas eindrucksvoller als das Sperrgebiet. Als wir realisierten, dass sich vor uns eine Startlinie mit Folkebooten füllte, war es aber auch schon zu spät, um Angst zu haben. Einpacken und außen herumfahren? Kostet viel Zeit und Kraft und außerdem sind wir ja auch schon da... Kiste umschmeißen? Kostet noch mehr Zeit und Kraft und direkt vor der Startlinie liegen ist auch nur mäßig gut. Eike und Georg entschieden sich



trotzdem ganz bewusst für diese Variante. Bettina und Jens dagegen führen genau wie wir einfach mit vollem Tempo und mit gaaaanz laaaaautem Gebrüllllll auf die Startlinie zu und dann mittendurch. Alles ging so schnell, dass wir kaum Zeit hatten, die Gesichter der Folkebootsegler zu studieren. Es muss ihnen vorgekommen sein, als tauchten da zwei völlig verrückte Raketen aus dem Nichts auf und knallten ohne erkennbaren Grund mitten durch ihren Start. Den Grund für unseren Kurs – feste Seezeichen, die es zu runden galt – konnten sie ja auch kaum erraten.

Hatten wir das Problem Folkeboote erstmal gelöst, kamen wir uns nun selbst in die Quere. Es war von mir wohl ein wenig zu gut gemeint, Max in Lee von uns nicht zu behindern – ich luvte ein wenig zu stark an und, schwupps, fanden wir uns im Bach wieder. Es dauerte recht lange, alles wieder zu richten. In der Zeit konnten wir Lilli an uns vorbeifliegen sehen. Dann ging es weiter Richtung Leetonne.



Je weiter wir aus der Förde herausfahren, desto mehr drehte der Wind auf. Und dann führen wir endlich unser Leetonnenmanöver, direkt danach die Wende (die Förde war zu Ende) und da sahen wir uns einer Yacht gegenüber und kurz dahinter zwei Frachtern. Ich glaube, um die Yacht kamen wir noch herum, wendeten dann sehr hektisch erneut und lagen wieder im Wasser. Grund der Kenterung waren wohl auch meine Nerven, die angesichts der großen Schiffe um uns herum nicht mehr so ganz die Ruhe behielten. Zum Glück hatten Mark und Edda bessere Nerven. Die beiden glitten mit rooshtboot unter Spi die Wellen hinunter, als links von ihnen ein dicker Frachter aus dem Kanal kam. Im Windschatten des Frachters konnten sie immer mehr Höhe fahren, so dass der Frachter immer näher kam. Die

Entscheidung, vor dem Frachter vorbeizufahren, erwies sich jedoch nicht als richtig. Denn vor dem Frachter war der Windschatten wieder weg und der Spikurs plötzlich einige Grad tiefer. Damit standen die beiden vor der Alternative bis auf die Ostsee vor dem Frachter herzufahren (und zu hoffen, dass der dabei nicht schneller würde) oder eine Halse zu fahren - bei 6 Bft mit Frachter im Nacken.



Auf Marks guten Rat schaute Edda sich vor der Halse nicht um... Die Halse klappte. Für das nächste Mal sollte der Kurs der Langstrecke aber wohl doch noch mal überarbeitet werden – die Kollision mit dem Fahrwasser ist definitiv zu gefährlich!

Wir kämpften uns derweil wieder die Förde hoch und dann quer hinüber zum SVK. Dort warteten wieder neue Herausforderungen – das Ganze hatte ein bisschen etwas von einem Computerspiel, bei dem man stets in den nächsten Level aufsteigt, wenn man nicht vorher aus dem Spiel geworfen wurde. Die neue Gemeinheit waren die Dreher. Hier fiel der Wind praktisch direkt übers Land auf uns herunter. Mal fiel was, dann wieder nichts. Und dachten wir zuerst, wir hätten eine ganze Menge Überhöhe, mussten wir dann doch noch mehrfach wenden.

Die kleine Tonne vor dem SVK hatten wir schließlich hinter uns gelassen, die Dreher verfolgten uns weiter. Dazu noch die Böen. Kein Wind von rechts, dicke Bö von oben, dann wieder 180° Dreher und eine einzigartige Demonstration sämtlicher Stufen der Beaufort-Skala.



Max und Lilli befanden sich mittlerweile eine ganze Strecke voraus. Und als wir bald wieder ins Wasser fielen,

kam auch das rooschtboot immer näher. Wir schafften es jedoch, den Hugo wieder auf Kurs zu bringen – und nahmen jetzt lieber nicht den direkten Weg am Ufer entlang, sondern fuhren in die Mitte der Förde in der Hoffnung auf zwar starken, aber wenigstens konstanten Wind.

Auf dem Weg Richtung Ziel wurden unsere Manöver immer vorsichtiger – jetzt bloß nicht das Boot noch mal umwerfen! Es ging aber alles gut und wir erreichten heil das Ziel. Puuuhhh... Von den 14s waren Georg und Eike zuerst ins Ziel gegangen, danach Bettina und Jens. Dann kamen wir und hinter uns Mark und Edda. Und das war's. Die anderen Boote erwarteten uns an Land. Aber



(C) Ron Rademacher

was heißt eigentlich an Land? Wir wollten unser Boot ja noch nach Schilksee segeln... Max wollte eigentlich auch nach Schilksee, aber seine Besatzung wollte heute nicht mehr. Wir wogen kurz ab: Boot abtakeln, verladen, wieder auftakeln oder ein weiterer abenteuerlicher Ritt unter Spi? Immerhin mussten wir ja jetzt nicht mehr bestimmte Tonnen erreichen und so fiel die Wahl auf den Spiritt. Wahrscheinlich sind wir dabei noch mal einen Level weiter gekommen... Die erwähnenswerteste Abenteuerlichkeit war die Enge am Leuchtturm, die wir leider gleichzeitig mit einem Frachter passieren wollten. Wir verzichteten dann aber doch auf die Millimeterarbeit und warfen lieber unser Boot auf die Seite bis der Frachter durch war.

Die größte Schwierigkeit jedoch wartete wie üblich am Ende. Ob sie zu bewältigen war, können wir nicht sagen. Wir haben darauf verzichtet, die Hafeneinfahrt in Schilksee zu benutzen und den Poller 501 zu umarmen. Am Strand slippte es sich heute wirklich entspannter.

Wir bauten unser Boot ab, duschten und fuhren zurück zum ASV. Dort ging gerade der Pirat durchs Ziel...

Carmen Bernitt

GER 81 „Hugo Bindestrich“

OPTIMAL PLANEN[®]

KIEL

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

Alle Preise inkl. MwSt.

Speckenbeker Weg 130e
24113 Kiel

Tel.: 0431 6 47 52 70
Fax: 0431 6 47 52 71

Die beliebtesten Fehler beim 14 - Segeln von A bis Z



Abfallen ohne Lösen des Kickers und T-Foils, dafür aber mit reichlich Leekrängung

Bier trinken bevor wirklich sicher ist, dass heute kein Wind mehr kommt

Cunningham anziehen bis die Öse vom Topp des Großsegels abreißt

Dreher am Waldsee unterschätzen

Ert meinen, aber Berni zeichnen

Fock nach der Kenterung vor dem Aufrichten gar nicht oder so weit lösen, dass sie sich dreimal ums Vorstag wickelt

Großsegel nicht ganz hochziehen oder es erst ganz hochziehen und dann zum Umziehen weggehen

Handschuhe als Vorschoter an Land lassen, weil man als Steuermann auch immer ohne fährt

Innenraum am Startschiff verlangen

Jeden Tag Bootsmaterial und -trimm perfektionieren und deshalb zu wenig segeln gehen

Kurstafel am Startschiff nicht beachten und dann auf den ersten Platz vorfahren

Leetonne erst eng ansteuern und dann beim Anluven viel Platz nach Luv verschenken

Musikantenknochen am Großbaum stoßen, weil der Steuermann zum Spisetzen das Großsegel nicht aufmacht

Neues Boot kaufen und keinen Namen draufschreiben

Ohne Stöpsel auslaufen und sich wundern, warum es nicht fährt

Panisch nach hinten schauen, weil ein anderes Boot näherkommt und dabei durch unsauberes Steuern wertvolle Meter nach Luv verschenken

Quer auf der Sliprampe das Boot auf die Seite legen, um ohne Großfall das Großsegel hochzuziehen, während dahinter das ganze Regattafeld Schlange steht

Raumtonne erst suchen, nachdem man an der Luvtonne zum Spisetzen kräftig abgefallen ist

Spi falsch anknoten; Folgende Varianten wurden beobachtet:

- Spifall zwischen Fockfall und Vorstag durchführen
- Unteren Teil des Spifalls nicht durch alle Rollen führen
- Vor- und Achterliek vertauschen
- Spischoten unter dem Fall durchführen
- Spi auf der falschen Seite anknoten, so dass man immer in Luv setzen muss
- Beim kompletten Abtakeln das Spifall durch die Trompete rausziehen, ohne vorher eine Sorgeleine anzubringen

T-Foil wieder anziehen, bevor die Leetonne erreicht ist

Über leewärtigem Boot Spi setzen und sich dann wundern, hochgeluvt zu werden

Verholetonne unter Spi in voller Gleitfahrt an steuerbord lassen

Wenden, ohne vom Vorschoter vorher ein deutliches „klar“ gehört zu haben

eXtra rutschiges Gleitspray verwenden und es bei der Verwendung für einige sinnvolle Stellen im ganzen Boot verteilen

Yachtsegler mitnehmen – reden zu viel und fallen bei Manövern über Bord

Zwölf-Uhr-Frist zum Auslaufen am Gardasee verpassen und dann auch noch als letzter an der Sliprampe stehen



Segeln mit Freunden

Die Vorbereitungen auf die Weltmeisterschaft 2008 in Warnemünde laufen auf Hochtouren

Vor 80 Jahren wurde der International 14 als erste Jollenklasse vom Welt-Seglerverein ISAF anerkannt. Vor dem 2. Weltkrieg erfreute sich der Int. 14 in Deutschland schon einmal großer Beliebtheit. In den Nachkriegsjahren verschwand die Klasse dann jedoch. In den 1990er Jahren schwappte die 14-Welle von England nach Deutschland über. Bereits 1994 wurde in Travemünde die erste EM auf deutschen Gewässern ausgerichtet. Fünf Jahre später folgte die zweite in Warnemünde, zu der sogar Teams aus Australien anreisten. 2005 folgte ein weiterer europäischer Titelkampf zur Travemünder Woche. Doch nie stimmt das World Council für eine Weltmeisterschaft in Deutschland. Grund dafür war sicherlich die fehlende Beteiligung deutscher Boote bei den Veranstaltungen auf Bermuda und Japan. In Neuseeland fiel dann aber endlich die Entscheidung für Deutschland.

Nicht mal ein Jahr bleibt uns als deutsche Flotte, um eine Veranstaltung zu organisieren, die an großartige Events anschließt. Int. 14 Weltmeisterschaften zelebrieren regelmäßig die Tradition und Kameradschaft unserer Klasse. Freibier, ausgelassene Partys und die besten Reviere der Welt gehören einfach dazu.

Anfänglich wurde die Weltmeisterschaft im Int. 14 nur als Team-Race ausgesegelt. Seitdem es auch individuelle Titelkämpfe gibt, werden diese immer im selben Modus ausgesegelt. An 7 Tagen findet je ein Rennen statt. Nur eines der Rennen kann gestrichen werden. Dies hat einen einfachen Grund. Nach einem Materialschaden soll jeder die Möglichkeit haben sein Boot zur nächsten Wettfahrt wieder flott zu machen. Gäbe es mehrere Rennen am Tag, könnte ein Ausfall alle Chancen auf den Titel zerstören. Bei Feldern von bis zu 130 Booten muss der Kurs eine ordentliche Größe haben. Aufgrund unserer Geschwindigkeit würde sonst an den Tonnen ein Chaos entstehen. Eine durchschnittliche WM-Wettfahrt dauert 1,5 bis 2 Stunden für das schnellste Boot. Ein paar Mal wurde darüber gesprochen diesen Modus zu ändern. Die Klasse hat sich jedoch jedes Mal gegen eine Änderung ausgesprochen. Wohl auch, weil ein später Start den Seglern die Möglichkeit gibt sich vom Vorabend zu erholen.

Im Juli 2008 findet das große Ereignis erstmals in Deutschland statt. Die Klasse hat als Austragungsort

Warnemünde auserkoren. Dort finden wir freies Wasser, guten Wind und Wellen. Mit Warnemünde erfüllen wir die drei Hauptkriterien des World Council an einen Austragungsort: „Cheep Beer, hot Chicks and cheep Beer!“

Nach einigem hin und her im Herbst 2007 wird nun der Berliner Yacht Club die Regatta ausrichten. Trotz einiger Schwierigkeiten mit der Yachthafen Residenz wird der Boatpark wie geplant in der Hohen Düne sein. Nach anfänglicher Skepsis hat sich der Berliner Yacht Club als kompetenter Veranstalter mit großer Erfahrung herausgestellt. Das Team um Frank Piotrowski veranstaltete unter anderem die 505er WM am gleichen Ort. Die Berliner haben sogar vorgeschlagen noch zusätzliche Sozial-Events für uns anzubieten. Die Ausrichtung der Team WM wird der Akademische Segler Verein zu Rostock übernehmen.

Eine Int. 14 WM ist eine wunderbare Veranstaltung. Aus aller Welt kommen die besten Int. 14 Segler zusammen um gemeinsam in sportliches Fest zu feiern. Im Bootspark herrscht eine Betriebsamkeit wie in einem Bienenstock. Es wird repariert, ausgebessert, getrimmt und poliert. Zwischen das Flattern der Segel und das Surren der Akkuschauber mischen sich unterschiedlichste Sprachen. Es werden Tipps ausgetauscht und Pläne für den Abend geschmiedet. Nach dem Segeln treffen sich die einen mit Australiern in der Bar, während andere mit Engländern essen gehen oder mit Amerikanern grillen. Es finden sich Freunde an Land und Gegner auf dem Wasser. Ich habe mittlerweile an vielen internationalen Regatten teilgenommen, darunter zwei Weltmeisterschaften. Dabei habe ich über die Jahre viele interessante Leute kennengelernt.

Ich freue mich riesig, unsere Sportsfreunde aus aller Welt bei uns zu begrüßen. Die Amerikaner haben sich 2006 ordentlich ins Zeug gelegt, um eine phantastische WM zu organisieren. Begrüßen wir all unsere Gäste so, wie auch wir gerne empfangen werden möchten.

Die Fußball WM in Deutschland stand unter dem Motto: „Die Welt zu Gast bei Freunden!“ Das sollte im besonderen Maße auch auf die Int. 14 WM 2008 zutreffen.

Jörn Schulze

GER 222 „Unbekannter Nr. 2“

Regattakalender 2008

26./27. April	Einsteiger-Probetraining	Wittensee
26./27. April	Skiffmania Diessen	Ammersee
1.-3. Mai	Riva Cup	Gardasee, Italien
3./4. Mai	Wittensee Fight*	Wittensee
10./11. Mai	Raiffeisen Euro Cup	Bodensee
17./18. Mai	Deutsche Team-Meisterschaft	Einfeldler See
7./8. Juni	Frühjahrswettfahrten	Ratzeburger See
7./8. Juni	Ammersee Cup	Ammersee
28./29. Juni	Supercup Grömitz*	Ostsee vor Grömitz
9.-12. Juli	Team-Weltmeisterschaft	Ostsee vor Warnemünde
12.-20. Juli	Individuals-Weltmeisterschaft	Ostsee vor Warnemünde
30.-31. August	Herbstwettfahrten*	Ratzeburger See
5./6. September	Inshore Race Weekend*	Kieler Innenförde
12.-14. September	German Open	Tegernsee
20./21. September	Seeshaupter Rüssel	Starnberger See
27./28. September	Wittensee Finale*	Wittensee
3./4. Oktober	Whirlpool Cup	Chiemsee
18./19. Oktober	Skiffmeeting Rhein/Main	Langener Waldsee

* Die gekennzeichneten Regatten gehören zur Nordic-Trophy.

aqua

Marin Segelsport - Kiel

Boote und Ausrüstung für ambitionierte Segler - Jollen- und Skiffzubehör

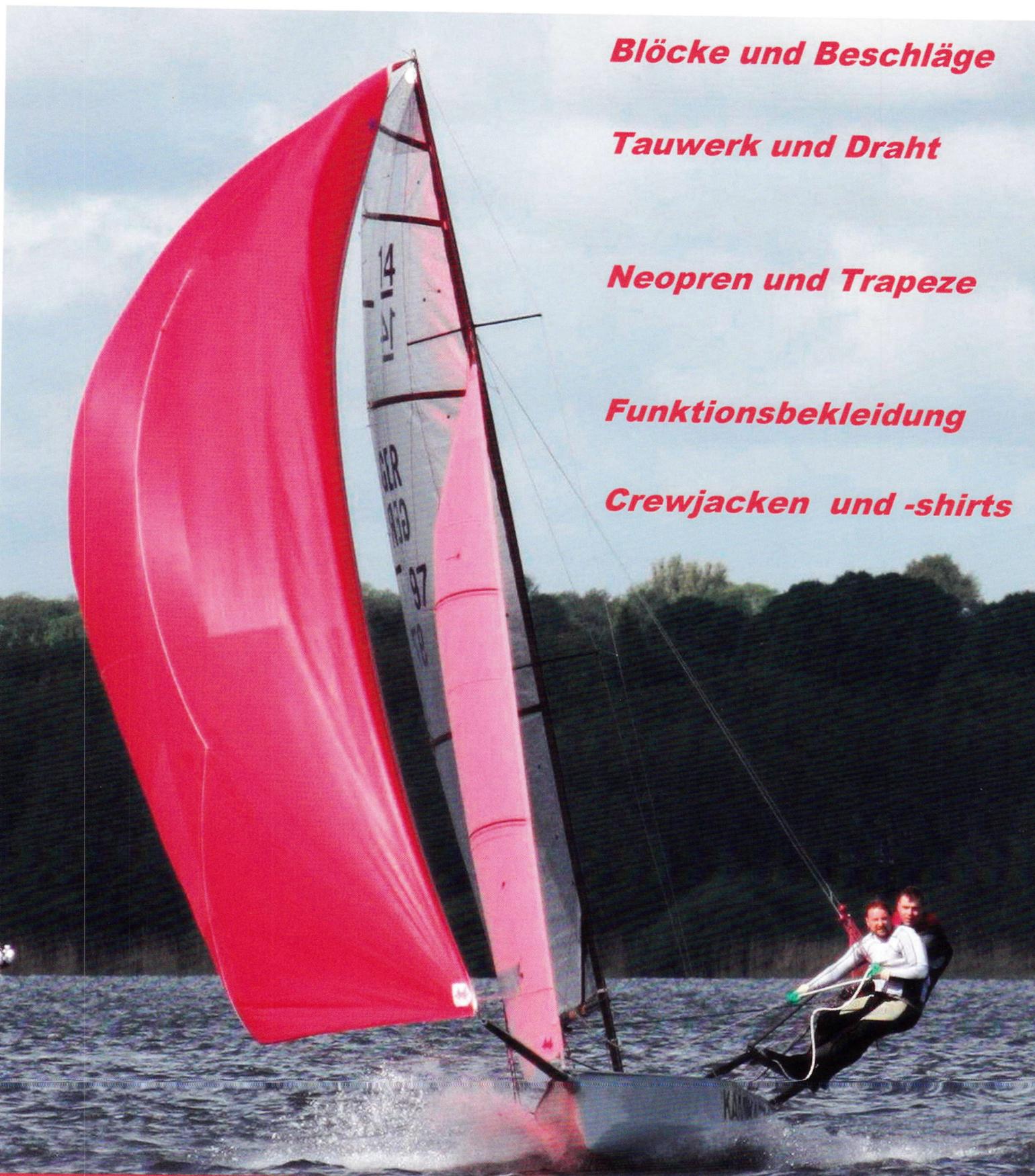
Blöcke und Beschläge

Tauwerk und Draht

Neopren und Trapeze

Funktionsbekleidung

Crewjacken und -shirts



Versandservice!

**aquaMarin Segelsport - Redderkoppel 11 - 24159 Kiel
Tel.: 0431 395860 Fax: 397870 e-mail: info@aquashop.de**