



# FLYING REPORT

DAS OFFIZIELLE ORGAN DER FLYING DUTCHMAN KLASSE  
OKTOBER 1994 TRENDS, TRIMM, TECHNIK

## ELEGANCE

- REGATTAERGEBNISSE
- BOOTSMARKT
- TRIMM-TIPS

G-84  
H8-7

ÜBERLEGUNGEN ÜBER DIE GESCHICHTE UND INHALTE

UND

GLEICHZEITIG BLICK IN DIE ZUKUNFT

DES

# FLYING DUTCHMAN

In den 50er Jahren, nach dem 2. Weltkrieg, wollte die IYRU eine Anpassung an die neuen wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen und ebenso den Segelsport vorbereiten für eine völlig neue Herausforderung, nämlich die Teilnahme am olympischen Leben. Daher drückte sie den Wunsch nach einem neuen, schnellen, technisch anspruchsvollen Regattasegelboot aus. Neue Konzepte sollten ausprobiert werden und eine Anzahl von Vorschlägen wurde gemacht. Heute in den 90ern gehen wir durch einen ähnlichen Prozeß und die Zeiten, ebenso wie die Welt, ändern sich. Während seiner Zeit hatte Conrad Gülcher (Miterfinder und langjähriger Mentor der FD-Klasse) auf die Grenzen von one design Klassen hingewiesen, wo alles verboten ist was nicht ausdrücklich definiert und erlaubt wurde, und er bemerkte wie eine solche Begrenzung, die aufregenden und wertvollen Elemente in unserem Sport ersticken:

**Erfindungsgeist,  
Vorstellungskraft und  
schöpferischer Einsatz.**

Aus diesem Grunde erschuf Conrad das Konzept für ein schnelles hochtechnisiertes 2-Mann Segelboot, wo alles erlaubt, was nicht ausdrücklich verboten war. Der FD erlaubte dadurch einen aufregenden Prozeß, der unseren Sport bis heute blühen ließ, nämlich die Evolution.

Die IYRU zu dieser Zeit, erkannte den großen Wert von Conrad's Vision und wählte den Flying Dutchman für die Olympiade, aus, zum ersten Mal in 1960 und seitdem ununterbrochen jedesmal wieder.

Aufgrund von Conrad's Idee von Freiheit und Entwicklung, hat der FD im positiven Sinne gelebt und sich weiterentwickelt, während seiner gesamten Existenz von mehr als 40 Jahren ist er heute das am meisten fortgeschrittene, wahrscheinlich auch am meisten bewunderte Regattadingshi in der Welt. Viele Erfindungen und Meilensteine in Segeltechnologie finden ihren Ursprung in der FD-Klasse. Als ein Ergebnis daraus hat die gesamte Segelgemeinde sehr stark davon profitiert, daß die IYRU die Weisheit hatte, in der gesamten Zeit dem FD freie Hand zu lassen.

**DAS AM MEISTEN  
DEN MANN FORDERNDE,  
SCHÖNSTE BOOT IM  
OLYMPISCHEN  
WETTBEWERB.**

Fast alle Segler in der Welt stimmen darüber überein, daß der FD während der letzten 4 Jahrzehnte, das am meisten den Mann fordernde, schönste Boot im olympischen Wettbewerb war. Viele von uns lieben unseren FD in einer so emotionalen Art und Weise, die dazu führte, daß wir dem FD heute so nahe sind und wir wissen, daß die überwältigende Mehrheit der FD-Segler den FD behalten möchte, so wie er z.Zt. ist, d.h. wie er sich entwickelt hat.

Und das ist, allein betrachtet, auch in Ordnung. Die Wirklichkeit ist, auf der anderen Seite, ob wir es mögen oder nicht, daß die Welt sich in einem konstanten Wandel befindet und daß, wenn wir entscheiden, daß wir diesen Wandel nicht wollen, wir selber stillstehen können, die Welt um uns herum wird sich aber dann ohne uns weiterbewegen. Wenn wir das wollen, ist das so auch in Ordnung. Die Segelwelt allerdings, so wie sie heute von der IYRU

reguliert wird, scheint entschlossen zu sein, das bestehende Konzept bezgl. Inhalte und Format des olympischen Segelns ändern zu wollen. Wir haben alle mit Schock und Sorge sehen müssen, wie der Laser in die olympische Szene gezwungen wurde, ohne irgendwelche Konsequenzen zu bedenken.

Die IYRU scheint aber noch nicht fertig zu sein, weitere Änderungen vorzunehmen. Vorschläge werden den Verbänden abgefordert und neue Kategorien von Booten für die Olympiade vorgegeben, die uns nicht sicher erscheinen lassen, daß es in Zukunft ein 2-Mann anspruchsvolles Segelboot geben wird. Die IYRU im Gegenteil scheint dabei zu sein, mit Gewalt ein oder zwei neue Boots-typen von der kommerziellen Seite des Segelns hereinzubringen, den Laser 5000 und das Hobbie Cat, beide wegen ihres finanziellen Hintergrundes. Um den Boden für derartige Klassen zu ebnet, soll die Kategorie 2-Mann, 2 Trapeze, asymmetrische Spinnaker, Dinghi eingebracht werden, eine Beschreibung, die insbesondere auf den Laser 5000 zugeschnitten scheint. Solche werden, falls sie sich durchsetzen, den FD für alle Zeiten vom Olympiakurs verschwinden lassen.

**DER LASER  
AUF KOSTEN  
DES FDI**

Haargenau die gleiche Taktik wurde von der IYRU benutzt als sie die Kategorie Dinghi einbrachten und so effektiv den Laser auf Kosten des FD's hineinschmuggelten. Es gibt nicht allzuviel, was wir FD-Segler dagegen machen können. Ich denke, wir sind zu der sprichwörtlichen Wegekreuzung gekommen, auf der wir uns dem Fakt stel-

len müssen, daß wir eine grundsätzliche Wahl bezgl. des FD machen müssen, um vielleicht das wesentliche Konzept des sich freientwickelnden FD's zurück in die olympischen Spiele zu bekommen. So wie sich die gesamte Welt in einem neuen, sich schneller bewegenden, mehr technisierten Kreis bewegt, so müssen wir entscheiden, welchen Stellenwert wir in dieser Welt wollen. Auf der einen Seite konnte man aus Gesprächen, insbesondere mit den Seglern während der Europameisterschaft in Neusiedl, erkennen, daß es eine große Mehrheit dafür gibt, den FD so zu lassen wie er heute ist und nicht weiter zu verändern. Die Konsequenz dieses Wunsches wäre fast unausweichlich, daß auch wenn wir bisher als das technischste und

**EIN RELIKT DER  
VERGANGENHEIT**

schönste Boot gesehen werden, würden wir im weiteren Verlauf, wenn die Technik sich so weiterentwickelt, irgendwann ein Relikt der Vergangenheit werden.

Ich glaube nicht, daß der traditionelle FD, so wie die IYRU im Augenblick taktiert, echte Chancen hat in die olympischen Spiele zurückzukehren.

Sogar das kann, aus verschiedener Richtung betrachtet, in Ordnung sein. Es gibt einige und bewunderte klassische Klassen, die mit dem nichtolympischen Status sehr gut zurecht kommen, wie z.B. die Drachenklasse. Sogar in einer anderen Welt des Rennsport, nämlich im Autorennen, kann man ähnliche Dinge sehen. Es gibt viele berühmte Rennen, in denen historische Autos miteinander konkurrieren und große Zuschauermengen anziehen. Einen liebevoll gepflegten Ferrari

"Testa Rossa" aus den 50er Jahren zu fahren, kann immernoch das Erlebnis schlechthin sein. Dennoch ist das heutige Formel 1 - Rennen, dasjenige Rennen, was in den Augen des Zuschauers Autorennen vertritt und dominiert. Diesen Trend werden wir nicht stoppen können.

Angesichts dieser doch harten Fakten, wirkt es wie ein Geschenk Gottes, daß Leonhard Mader mit dem FD "Mach 2" auftauchte, um in den direkten Vergleich mit dem Laser 5000 einzutreten. Ich persönlich denke, daß wir sehr glücklich sein sollten, die Gelegenheit zu haben, vielleicht diesen Mach 2 in die FD-Klasse zu integrieren. Z.Zt. gibt es unter den bestehenden FD-Seglern nicht allzuviel Begeisterung, in diese Richtung zu denken.

Das scheint mir auch kein Wunder zu sein, weil keiner unser jetzigen FD-Segler einen Mach-2 hat.

Nun, ich denke, an dieser Stelle sollte etwas ausgeführt werden, warum wir ein so großes Interesse an dem Mach 2 haben sollten: Falls wir, unter den Fittichen der FD-Klassenvereinigung, den FD Mach-2 promoten und dieser für die nächsten Olympiaden ausgewählt werden würde - und die Chancen dafür stehen sehr gut, weil wir, verglichen mit den anderen "Fun-Booten", den schnellsten, am meisten geeigneten, am meisten stabilsten, zuverlässigsten und schönsten Rumpf der gesamten Flotte zu bieten hatten und dazu eine gutfunktionierende Klassenorganisation mit einem Nachweis, große Veranstaltungen wie die olympischen Regatten glatt durchzuführen. Wenigstens wäre dann der FD - Rumpf und der Geist des FD zu einer evolutionären Entwicklung weiter erhalten. Wenn dieses so geschehen würde, könnten wir weiterhin stolz darauf sein, in der FD-Klasse zu sein und Anführer von technologischer Entwicklung und des Regattasegelsports. Zwar sind die Bedenken zu einer Änderung des bestehenden FD's zu berücksichtigen, auf der anderen Seite hätten wir, mit dem FD Mach-2, ein Vehikel, welches uns ermöglichen würden, ohne den bisherigen FD zu verändern, durch die Technologiebarriere des nächsten Jahrhunderts zu brechen und den FD trotzdem zu lassen wie er ist.

Der durchschnittliche FD-Segler ist heute Anfang 40 und viele der segelnden Kinder zwischen 10 und

20, scheinen noch mehr Geschwindigkeit und Aufregung hinsichtlich ihrer Segelei zu wollen. Diesen Trend können wir nicht aufhalten. Es passiert z.Zt. gerade und in einer solchen Situation ist es besser, daß wir handeln und ein Teil dieser Bewegung sind als daneben zu stehen.

Ich denke deshalb, daß es besser ist, nicht den Rücken zu der Entwicklung des Mach-2 zu drehen und vergeblich zu hoffen, daß es sich von alleine erledigt, sondern daß wir mit offenen Armen diese Entwicklung empfangen sollten, und

2. Der bestehende FD kann, wie es der Willen der Segler ist, so bleiben wie er z.Zt. ist! ob er in die Olympiade gewählt wird oder nicht. Dennoch, wenn der Mach-2 gewählt wird, könnte der traditionelle FD immer noch als der "Gründungsvater" dieser neuen Generation betrachtet und beachtet werden.

Als Schlußfolgerung zu dem, was ich gesagt habe, schlage ich vor, daß wir eine Arbeitsgruppe wählen, innerhalb der IFDCO, zu der nach meiner Vorstellung z.B. Job Sandberg, Peter Hinrichsen, John

auch den FD Mach-2 kennenlernt, wenn möglich sogar segeln kann zum Vergleich vernünftiger Entscheidung und das Gefühl unseres Segelns kennenlernt.

4. Da unser Hauptkontrahent der Laser 5000 zu sein scheint, der von AUDI gesponsert wird, sollten wir alles daran setzen, einen ebensoguten Sponsor z.B. BMW für die Entwicklung und Produktionen von sovielen Mach-2 zu gewinnen, daß er entsprechend bekannt wird

(Ich arbeite im Augenblick ohnehin mit der Firma zusammen, die die Image-Werbung für BMW, Luft-

DER MACH 2  
-  
EIN GESCHENK  
GOTTES

VERBREITUNG  
DURCH  
SPONSORING



ich denke, daß C. Gülcher mit seiner vorausschauenden Weisheit genau dieses getan hätte. Indem wir die Entwicklung des Mach-2 in die Hände unserer Klasse nehmen, haben wir das beste aus zwei verschiedenen Welten gemacht.

1. Auf diese Art und Weise können wir dem IYRU Permanent Committee zwei Wahlmöglichkeiten, nämlich den traditionellen FD und den FD Mach-2 vorstellen und dadurch das Konzept des freientwickelten FD zurückbekommen und zur gleichen Zeit

Truett, Steve Parrey, Richard Phillips, Juergen Bojsen-Möller, Albert Batzil und Cle Jettes gehören könnten und deren Aufgabe es sein sollte:

1. den FD Mach-2 in die FD-Organisation zu integrieren
2. die Klassenregeln für den FD Mach-2 vorzugeben, so daß diese von der IYRU überprüft und genehmigt werden können
3. zusammen mit Mader eine gemeinsame Anstrengung zu unternehmen, daß jedes Mitglied des IYRU - Permanent Committee sowohl den traditionellen FD als

hansa und Deutsche Telekom macht und es könnte gut sein, daß diese in der Zusammenarbeit auch den Mach-2 in die richtige Gruppierung und damit in das Permanent Committee der IYRU bringt.

Anmerkung: Job Sandberg ist seit vielen Jahren in unterschiedlichen Positionen für die IFDCO tätig und hat, insbesondere auf der letzten Sitzung in Neusiedl, seine große Sorge über die zukünftige Entwicklung des FD ausgedrückt.

# BEST OF.

T 470 ≈ F D ★ ⚡ ⚡ ⚡

**Nur das Beste zählt. Darum zählen Mader Boote zu den Besten. International. Fragen Sie Olympia-, WM-, EM- und ... Sieger!**

Fisching und die dort ansässige Werft von Leonhard Mader sind heute synonym für modernste Kunststoffbauweise. Und für die Kunst, schnelle Boote in perfektem Design zu bauen. Die besten Segler der Welt vertrauen der Werft von Leonhard Mader.



**Bootswerft Leonhard Mader GmbH**  
83329 Waging am See  
Fisching  
Tel. 08681/373  
Fax 4246

Liebe FD - Segler,

eine ereignisreiche Segelsaison neigt sich langsam ihrem Ende zu und mit dem 2. Flying Report haben wir bei weitem nicht so viel Information in diesem Jahr gebracht, wie erhofft. Zusammen mit dem englischsprachigen Bulletin und einem Extraflyer, sowie zusätzlichen Informationen im Laufe des Jahres durch Hans Genthe, hoffe ich dennoch, daß die Klassenvereinigung dem Informationsbedürfnis einigermaßen nachgekommen ist.

Wie anfänglich schon befürchtet, ist in dieser Saison ganz allgemein eine nachlassende Regattatätigkeit zu beobachten gewesen. Die Gründe hierfür mögen vielschichtig sein, ein entsprechendes Auf und Ab haben wir in den vergangenen Jahren schon immer mal gehabt. Dennoch ist es im Sinne der Klassenvereinigung ganz extrem wichtig, auch international gute Meldeszahlen vorzeigen zu können und aus diesem Grund bitte ich weiterhin um ganz starke Anstrengung eines Jeden, möglichst viele Regatten zu besuchen. Über den Rest des Septembers sowie den Oktober und November gibt es ausreichende Regattaangebote, von denen mit starker Beteiligung an dieser Stelle vielleicht noch mal die Kehraus-Regatta in Steinhude

und die Berliner Meisterschaft Ende Oktober besonders herausgehoben werden sollte.

Die bisher gelaufene Saison hatte einige sehr gute Regattaveranstaltungen, wie erwartet war die Europameisterschaft in Neusiedl ein überaus gelungenes Ereignis, mit sehr vielen Seglern,

lesen könnt. Auch die Deutsche Meisterschaft am Ammersee überraschte mit viel mehr Wind, als erwartet, und – nicht überraschend typischer bayrischer Gastlichkeit, die Teilnehmerzahl hätte besser sein können. Während der DM gab es ein Treffen der Teilnehmenden, überwiegend süddeutschen FD - Seglern, wo sehr zum Bedauern des Vorstandes, einige

Dieser Punkt wird an anderer Stelle noch einmal ausführlicher behandelt werden.

Einer der Kritikpunkte, der von Mader dieses Jahr vorgestellte MACH 2, stand, sowohl in Neusiedl als auch später beim Marina-Preis in Torbole, interessierten Seglern zum Probesekeln zur Verfügung. Dabei gab es sehr unterschiedliche Kommentare der Beteiligten, überwiegend waren sie aber enthusiastisch. An dieser Stelle sei noch einmal gesagt, daß der MACH 2 kein Ersatz bzw. keine Alternative sein soll, sondern ein sog. „Fun-Boot“, in einer völlig anderen Kategorie. Auch hierzu bestimmt noch einiges an anderer Stelle.

Erfreulicherweise sind z.Zt. mindestens 2 Container für Australien fest gebucht, so daß wir eine gute deutsche Beteiligung haben werden.

Der Vorstand wünscht allen FD - Seglern noch eine schöne restliche Saison und wir hoffen, daß wir die Winterpause dann nutzen können, uns gedanklich auf sowohl interne Schwierigkeiten als auch auf unsere internationalen Probleme, sowie das Problem olympisch einstellen und vorbereiten können.

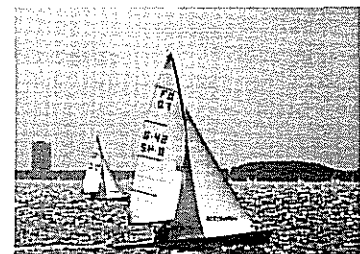
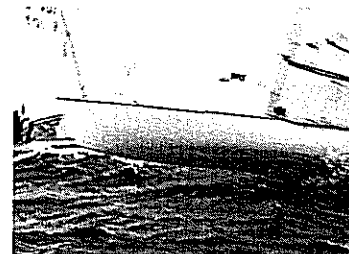
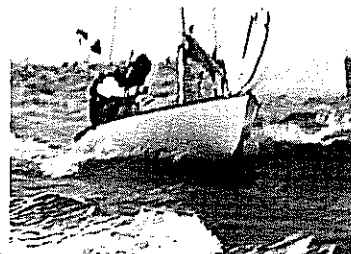
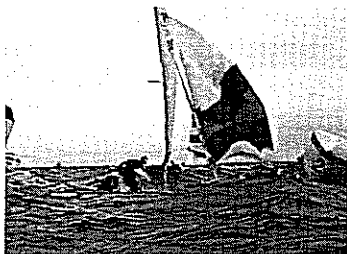
Mit freundlichen Grüßen

Bernd Schreiber  
geschäftsführender Vorstand



ausreichend Wind und sehr guter Stimmung, wie Ihr weiter hinten

Gegensätze Sesler Nord / Süd, sowie Kritikpunkte an der Vorstandsarbeit zu erkennen waren.



**DEUTSCHE FLYING DUTCHMAN KLASSENVEREINIGUNG**

Dipl.-Kfm. Bernd Schreiber, Pariser Straße 53, 10719 Berlin,  
Telefon 030-883 1066, Telefax 030-882 69 55



# HILFE TUT NOT!

## WIR BRAUCHEN UNTERSTÜTZUNG IN JEDER FORM

Liebe FD-Segler,

leider habe ich die Arbeit für den Flying Report nicht mit derselben Energie weiterführen können, mit der ich die Arbeit begonnen habe.

Statt der erhofften 6 Ausgaben schaff' ich mit viel Glück 3 Ausgaben. Einmal vor Weihnachten zusammen mit dem Poster sollte schon noch klappen. Eindeutig klarstellen möchte ich jedenfalls, daß alle Verzögerungen, die zu dem verspäteten Erscheinen dieses Flying Reports geführt haben, bei mir aufgetreten sind, und nicht durch eine mangelnde Unterstützung durch die Klassenvereinigung.

Die Höhen und Tiefen, und auch die Gefahren der Selbstständigkeit binden meine Zeit und Kraft nahezu gänzlich. Meine eigene Regattaaktivität neigt sich gegen Null, ein Zustand, den ich vor einem Jahr nicht für möglich gehalten habe.

Nun, ich hoffe, mit dem Organisationsgrad meiner Firma wird auch die Zahl veröffentlichter Flying-Reports wachsen.

Ich hoffe, Ihr versteht, daß ich meiner beruflichen Entwicklung eine höhere Priorität als der Arbeit am Flying Report gebe. Falls mir jemand diese Arbeit gerne abnehmen möchte, wäre ich nicht ganz abgeneigt. Die Arbeit hier macht mir Spaß (wenn ich dazu komme), aber manchmal möchte ich doch lieber mein Boot wieder aufzutakeln...?!

Jede Hilfestellung wäre jedenfalls toll, besonders von den Hamburger FD-Seglern!

TEXT	BILDER
1. Auf 3,5" Diskette, Apple Macintosh	1. Als Dias
2. Auf 3,5" Diskette im DOS als ASCII-Format oder Text mit Tabs	2. Als Abzüge
3. Irgendwie auf 3,5" Diskette	3. Als Negative
4. Als Schreibmaschinensseite oder guter Computerausdruck (kann ich über Scanner und OCR wieder in bearbeitbaren Text umwandeln)	Die ersteren Formate mit weniger, die letzteren sind mit mehr Aufwand für die Redaktion verbunden.

Um meine Arbeit zu erleichtern wäre es toll, wenn wir alle Beiträge so erhalten würden, wie in dem Kasten oben genannt.

Um unsere Zeitung interessant zu halten, brauchen wir Beiträge, Meinungen, Fotos, Glossen, Kritik, eben alles, was für Segler und Anhang interessant ist.

Natürlich bin ich für jeden Beitrag dankbar, egal wie er ankommt.

**KOSTENBEITRAG**  
FÜR MEHR ALS 2 AUSGABEN IM JAHR

**DM 20,-**

**auf das Konto 670 240 17**  
**Volkbank Ost-West**  
**Bankleitzahl 201 902 06**  
**Sichwort Flying Report 1994**  
**Name nicht vergessen!**

Noch ein Wort zu dem Unkostenbeitrag von DM 20,-. Aus der absolut unglaublichen Zahl von eingetroffenen Überweisungen könnte man annehmen, die Zeitung interessiert niemand. Zur Erinnerung: Diese DM 20,- wurden benötigt, um mehr als 2 Ausgaben des Flying Reports finanzieren zu können.

Da diese Form der Unterstützung auf solche Ablehnung stößt, wäre es doch nett, wenn in Form von Leserbriefen einige Kommentare dazu eintreffen würden, oder Vorschläge, wie man die Kosten anderweitig abdeckt. Die Zahl der Anzeigen reicht jedenfalls bei weitem noch nicht dafür aus, obwohl ich die gesamte Lithoarbeit bis zum fertigen Film zum reinen Materialpreis in meiner Firma erstelle.

Zu den Querelen um den Vorsitz der Klassenvereinigung möchte ich bemerken, das es wirklich Klasse wäre, wenn einige Leute Ihre Kraft dazu verwenden würden, die Klassenvereinigung und damit Ihre Klasse zu unterstützen, statt die Arbeit zu behindern und Unfrieden zu verbreiten.

Hans Genthe

# SEGELN MIT DEN SIEGERN

Spitzensegler vieler internationaler  
und nationaler Klassen sind mit Segeln  
von Hyde Sails auf Erfolgskurs. Ein

**Hyde Sails** Beweis dafür, daß

unsere ausgereiften Segeldesigns  
genau richtig sind und sich die hohe  
Material- und Verarbeitungsqualität  
bewährt hat. Unser Know-How macht

**Hyde Sails** so zuver-

lässig und gibt Ihnen die Sicherheit,

mit Hyde Sails ein-

fach schneller

zu sein.



**hyde sails**

**PETER FRISCH GmbH**  
Isar - Ring 11, D - 80805 München

ÜBERLEGUNGEN ÜBER DIE GESCHICHTE UND INHALTE

UND

GLEICHZEITIG BLICK IN DIE ZUKUNFT

DES

# FLYING DUTCHMAN

In den 50er Jahren, nach dem 2. Weltkrieg, wollte die IYRU eine Anpassung an die neuen wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen und ebenso den Segelsport vorbereiten für eine völlig neue Herausforderung, nämlich die Teilnahme am olympischen Leben. Daher drückte sie den Wunsch nach einem neuen, schnellen, technisch anspruchsvollen Regattasegelboot aus. Neue Konzepte sollten ausprobiert werden und eine Anzahl von Vorschlägen wurde gemacht. Heute in den 90ern gehen wir durch einen ähnlichen Prozeß und die Zeiten, ebenso wie die Welt, ändern sich. Während seiner Zeit hatte Conrad Gülcher (Miterfinder und langjähriger Mentor der FD-Klasse) auf die Grenzen von one design Klassen hingewiesen, wo alles verboten ist was nicht ausdrücklich definiert und erlaubt wurde, und er bemerkte wie eine solche Begrenzung, die aufregenden und wertvollen Elemente in unserem Sport erstiecken:

**Erfindungsgeist,  
Vorstellungskraft und  
schöpferischer Einsatz.**

Aus diesem Grunde erschuf Conrad das Konzept für ein schnelles hochtechnisiertes 2-Mann Segelboot, wo alles erlaubt, was nicht ausdrücklich verboten war. Der FD erlaubte dadurch einen aufregenden Prozeß, der unseren Sport bis heute blühen ließ, nämlich die Evolution.

Die IYRU zu dieser Zeit, erkannte den großen Wert von Conrad's Vision und wählte den Flying Dutchman für die Olympiade. aus, zum ersten Mal in 1960 und seitdem ununterbrochen jedesmal wieder.

Aufgrund von Conrad's Idee von Freiheit und Entwicklung, hat der FD im positiven Sinne gelebt und sich weiterentwickelt, während seiner gesamten Existenz von mehr als 40 Jahren ist er heute das am meisten fortgeschrittene, wahrscheinlich auch am meisten bewunderte Regattadings in der Welt. Viele Erfindungen und Meilensteine in Segeltechnologie finden ihren Ursprung in der FD-Klasse. Als ein Ergebnis daraus hat die gesamte Segelgemeinschaft sehr stark davon profitiert, daß die IYRU die Weisheit hatte, in der gesamten Zeit dem FD freie Hand zu lassen.

**DAS AM MEISTEN  
DEN MANN FORDERNDE,  
SCHÖNSTE BOOT IM  
OLYMPISCHEN  
WETTBEWERB.**

Fast alle Segler in der Welt stimmen darüber überein, daß der FD während der letzten 4 Jahrzehnte, das am meisten den Mann fordernde, schönste Boot im olympischen Wettbewerb war. Viele von uns lieben unseren FD in einer so emotionalen Art und Weise, die dazu führte, daß wir dem FD heute so nahe sind und wir wissen, daß die überwältigende Mehrheit der FD-Segler den FD behalten möchte, so wie er z.Zt. ist, d.h. wie er sich entwickelt hat.

Und das ist, allein betrachtet, auch in Ordnung. Die Wirklichkeit ist, auf der anderen Seite, ob wir es mögen oder nicht, daß die Welt sich in einem konstanten Wandel befindet und daß, wenn wir entscheiden, daß wir diesen Wandel nicht wollen, wir selber stillstehen können, die Welt um uns herum wird sich aber dann ohne uns weiterbewegen. Wenn wir das wollen, ist das so auch in Ordnung. Die Segelwelt allerdings, so wie sie heute von der IYRU

reguliert wird, scheint entschlossen zu sein, das bestehende Konzept bezgl. Inhalte und Format des olympischen Segelns ändern zu wollen. Wir haben alle mit Schock und Sorge sehen müssen, wie der Laser in die olympische Szene gezwungen wurde, ohne irgendwelche Konsequenzen zu bedenken.

Die IYRU scheint aber noch nicht fertig zu sein, weitere Änderungen vorzunehmen. Vorschläge werden den Verbänden abgefordert und neue Kategorien von Booten für die Olympiade vorgegeben, die uns nicht sicher erscheinen lassen, daß es in Zukunft ein 2-Mann anspruchsvolles Segelboot geben wird. Die IYRU im Gegenteil scheint dabei zu sein, mit Gewalt ein oder zwei neue Boots-typen von der kommerziellen Seite des Segelns hereinzubringen.

den Laser 5000 und das Hobbie Cat, beide wegen ihres finanziellen Hintergrundes. Um den Boden für derartige Klassen zu ebnet, soll die Kategorie 2-Mann, 2 Trapeze, asymmetrische Spinnaker, Dinghi eingebracht werden, eine Beschreibung, die insbesondere auf den Laser 5000 zugeschnitten scheint. Solche werden, falls sie sich durchsetzen, den FD für alle Zeiten vom Olympiakurs verschwinden lassen.

**DER LASER  
AUF KOSTEN  
DES FD!**

Haargenau die gleiche Taktik wurde von der IYRU benutzt als sie die Kategorie Dinghi einbrachten und so effektiv den Laser auf Kosten des FD's hineinschmuggelten. Es gibt nicht allzuviel, was wir FD-Segler dagegen machen können. Ich denke, wir sind zu der sprichwörtlichen Wegekreuzung gekommen, auf der wir uns dem Fakt stel-

len müssen, daß wir eine grundsätzliche Wahl bezgl. des FD machen müssen, um vielleicht das wesentliche Konzept des sich freientwickelnden FD's zurück in die olympischen Spiele zu bekommen. So wie sich die gesamte Welt in einem neuen, sich schneller bewegenden mehr technisierten Kreis bewegt, so müssen wir entscheiden, welchen Stellenwert wir in dieser Welt wollen. Auf der einen Seite konnte man aus Gesprächen, insbesondere mit den Seglern während der Europameisterschaft in Neusiedl, erkennen, daß es eine große Mehrheit dafür gibt, den FD so zu lassen wie er

**EIN RELIKT DER  
VERGANGENHEIT**

heute ist und nicht weiter zu verändern. Die Konsequenz dieses Wunsches wäre fast unausweichlich, daß auch wenn wir bisher als das technischste und schönste Boot gesehen werden, würden wir im weiteren Verlauf, wenn die Technik sich so weiterentwickelt, irgendwann ein Relikt der Vergangenheit werden.

Ich glaube nicht, daß der traditionelle FD, so wie die IYRU im Augenblick taktiert, echte Chancen hat in die olympischen Spiele zurückzukehren.

Sogar das kann, aus verschiedener Richtung betrachtet, in Ordnung sein. Es gibt einige und bewunderte klassische Klassen, die mit dem nichtolympischen Status sehr gut zurecht kommen, wie z.B. die Draachenklasse. Sogar in einer anderen Welt des Rennsport, nämlich im Autorennen, kann man ähnliche Dinge sehen. Es gibt viele berühmte Rennen, in denen historische Autos miteinander konkurrieren und große Zuschauermengen anziehen. Einen liebevoll gepflegten Ferrari



"Testa Rossa" aus den 50er Jahren zu fahren, kann immernoch das Erlebnis schlechthin sein. Dennoch ist das heutige Formel 1 - Rennen, dasjenige Rennen, was in den Augen des Zuschauers Autorennen vertritt und dominiert. Diesen Trend werden wir nicht stoppen können.

Angeichts dieser doch harten Fakten, wirkt es wie ein Geschenk Gottes, daß Leonhard Mader mit dem FD "Mach 2" auftauchte, um in den direkten Vergleich mit dem Laser 5000 einzutreten. Ich persönlich denke, daß wir sehr glücklich sein sollten, die Gelegenheit zu haben, vielleicht diesen Mach 2 in die FD-Klasse zu integrieren. Z.Zt. gibt es unter den bestehenden FD-Seglern nicht allzuviel Begeisterung, in diese Richtung zu denken.

Das scheint mir auch kein Wunder zu sein, weil keiner unser jetzigen FD-Segler einen Mach-2 hat.

Nun, ich denke, an dieser Stelle sollte etwas ausgeführt werden, warum wir ein so großes Interesse an dem Mach 2 haben sollten: Falls wir, unter den Fittichen der FD-Klassenvereinigung, den FD Mach-2 promoten und dieser für die nächsten Olympiaden ausgewählt werden würde - und die Chancen dafür stehen sehr gut, weil wir, verglichen mit den anderen "Fun-Booten", den schnellsten, am meisten geeigneten, am meisten stabilsten, zuverlässigsten und schönsten Rumpf der gesamten Flotte zu bieten hatten und dazu eine gutfunktionierende Klassenorganisation mit einem Nachweis, große Veranstaltungen wie die olympischen Regatten glatt durchzuführen. Wenigstens wäre dann der FD - Rumpf und der Geist des FD zu einer evolutionären Entwicklung weiter erhalten. Wenn dieses so geschehen würde, könnten wir weiterhin stolz darauf sein, in der FD-Klasse zu sein und Anführer von technologischer Entwicklung und des Regattasegelsports. Zwar sind die Bedenken zu einer Änderung des bestehenden FD's zu berücksichtigen, auf der anderen Seite hätten wir, mit dem FD Mach-2, ein Vehikel, welches uns ermöglichen würde, ohne den bisherigen FD zu verändern, durch die Technologiebarriere des nächsten Jahrhunderts zu brechen und den FD trotzdem zu lassen wie er ist.

Der durchschnittliche FD-Segler ist heute Anfang 40 und viele der segelnden Kinder zwischen 10 und

20, scheinen noch mehr Geschwindigkeit und Aufregung hinsichtlich ihrer Segelei zu wollen. Diesen Trend können wir nicht aufhalten. Es passiert z.Zt. gerade und in einer solchen Situation ist es besser, daß wir handeln und ein Teil dieser Bewegung sind als daneben zu stehen.

Ich denke deshalb, daß es besser ist, nicht den Rücken zu der Entwicklung des Mach-2 zu drehen und vergeblich zu hoffen, daß es sich von alleine erledigt, sondern daß wir mit offenen Armen diese Entwicklung empfangen sollten, und

2. Der bestehende FD kann, wie es der Willen der Segler ist, so bleiben wie er z.Zt. ist! ob er in die Olympiade gewählt wird oder nicht. Dennoch, wenn der Mach-2 gewählt wird, könnte der traditionelle FD immer noch als der "Gründungsvater" dieser neuen Generation betrachtet und beachtet werden.

Als Schlußfolgerung zu dem, was ich gesagt habe, schlage ich vor, daß wir eine Arbeitsgruppe wählen, innerhalb der IFDCO, zu der nach meiner Vorstellung z.B. Job Sandberg, Peter Hinrichsen, John

auch den FD Mach-2 kennenlernt, wenn möglich sogar segeln kann zum Vergleich vernünftiger Entscheidung und das Gefühl unseres Segelns kennenlernt.

4. Da unser Hauptkontrahent der Laser 5000 zu sein scheint, der von AUDI gesponsert wird, sollten wir alles daran setzen, einen ebensoguten Sponsor z.B. BMW für die Entwicklung und Produktionen von sovielen Mach-2 zu gewinnen, daß er entsprechend bekannt wird

(Ich arbeite im Augenblick ohnehin mit der Firma zusammen, die die Image-Werbung für BMW, Luft-

**DER MACH 2  
-  
EIN GESCHENK  
GOTTES**

**VERBREITUNG  
DURCH  
SPONSORING**



ich denke, daß C. Gülcher mit seiner vorausschauenden Weisheit genau dieses getan hätte. Indem wir die Entwicklung des Mach-2 in die Hände unserer Klasse nehmen, haben wir das beste aus zwei verschiedenen Welten gemacht.

1. Auf diese Art und Weise können wir dem IYRU Permanent Committee zwei Wahlmöglichkeiten, nämlich den traditionellen FD und den FD Mach-2 vorstellen und dadurch das Konzept des freientwickelten FD zurückbekommen und zur gleichen Zeit

Truett, Steve Parrey, Richard Phillips, Juergen Bojsen-Möller, Albert Batzil und Cle Jettes gehören könnten und deren Aufgabe es sein sollte:

1. den FD Mach-2 in die FD-Organisation zu integrieren
2. die Klassenregeln für den FD Mach-2 vorzugeben, so daß diese von der IYRU überprüft und genehmigt werden können
3. zusammen mit Mader eine gemeinsame Anstrengung zu unternehmen, daß jedes Mitglied des IYRU - Permanent Committee sowohl den traditionellen FD als

hansa und Deutsche Telekom macht und es könnte gut sein, daß diese in der Zusammenarbeit auch den Mach-2 in die richtige Gruppierung und damit in das Permanent Committee der IYRU bringt.

*Anmerkung: Job Sandberg ist seit vielen Jahren in unterschiedlichen Positionen für die IFDCO tätig und hat, insbesondere auf der letzten Sitzung in Neustiedl, seine große Sorge über die zukünftige Entwicklung des FD ausgedrückt.*

# ÜBERSETZUNG EINES BRIEFES VON R. PHILLIPS, GENERALSEKRETAR DER IFDCO

## LIEBER BERND,

vielen Dank für Deinen heutigen Anruf.

Ich füge eine Kopie meines Berichtes über unser Treffen in Österreich bei.

Bitte übersetze diesen ins Deutsche und füge es dem Flying Report, wie besprochen, bei.

Falls gewünscht, kann das Folgende auf Deutsch im Flying Report veröffentlicht werden, bitte stelle klar, daß es eine Übersetzung aus dem Original ist.

**E**s tut mir sehr leid zu hören, daß es eine Anzahl von deutschen FD-Seglern gibt, die immer noch unglücklich über den größeren Spinnaker sind und daß dieses regionale Schwierigkeiten macht.

Für die ersten 30 Jahre ihres Lebens war die FD-Klasse in vorderster Reihe bei Innovation im Segelbereich zu finden und war dadurch attraktiv für Leute, die sich dieser Herausforderung stellen wollten. Seitdem hat die FD-Klasse anderen Klassen gestattet, die Rolle der Erneuerung zu übernehmen und viele neue Klassen sind in den letzten Jahren entstanden, welche radikalen Änderungen im Dinghi Segeln folgte, z.B. eingeführt durch die internationale 14 Fuß Klasse, die die Herausforderung erkannte, die das australische Skiff-Segeln brachte, indem man Mehrfachtrapeze und asymmetrische Spinnaker benutzte. Trotz weltweiten Druck, einen größeren Spinnaker und einen längeren Spibaum einzuführen, der seit einigen Jahren besteht, hat die Inter-

nationale Flying-Dutchman Klasse diese Änderung nicht vorgenommen, insbesondere auch wegen einer sehr starken Lobby gegen Änderungen aus dem deutschsprachigen Raum, die einen wesentlichen Anteil der gesamten FD-Mitglieder ausmachen.

In 1991 wurde klar, daß der FD beweisen mußte, daß er zu Änderungen fähig war, wenn er den olympischen Status erhalten wollte. Zur Erinnerung, bei der Teilnehmeranhörung in Abersoch/England stellte sich eine starke Befürwortung für sofortige Änderung heraus (1991). Bei dem nächsten Hearing bei der WM in Neuseeland im Januar '92 gab es eine erste Mehrheit unter den Seglern, den Spinnaker und -baum zu verändern.

In Cadix im Mai '92 gab es ein Treffen von Repräsentanten von 25 Nationen, die, diesmal ohne Gegenstimmen, die Notwendigkeit für Änderungen befahlten. Mehrere Experimente wurden durchgeführt und ein größerer Spinnaker wurde in Toulon während der EM'92 getestet. Im gleichen Jahr später in Kiel wurde ein asymmetrischer Spinnaker getestet.

Sofort nach Verkündigung des Verlustes des olympischen Status des FD zeigte das IYRU Permanent Committee an, daß sie hofften, daß dieser Ausschluß nur zeitweise sein würde und das die FD-Klasse mit 2 Trapezen und einem asymmetrischen Spinnaker zurückkehren würde. Die IFDCO wußte, daß sie eine derartige Änderung nicht ankündigen könnten, ohne die FD-Segler zu fragen. Wir alle wissen, die Resultate des Fragebogens (er lag dem FD Bulletin Nr. 133 v. Dez. '92 bei und die Auswertung erfolgte im Bulletin

134 im Mai '93) zeigten, daß eine Mehrheit der FD-Segler in jedem Land einen längeren Spinnakerbaum und einen größeren Spinnaker wollten, aber das sie keinen asymmetrischen Spinnaker wollten oder Doppeltrapeze. Auf dieser Basis wurde ein konventionelles Segel entworfen und die endgültige Größenordnung getestet und schließlich bei der WM in Traravunde im Juli 1993 von dem Treffen der Repräsentanten aller Länder des IFDCO akzeptiert.

Der längere Spinnakerbaum und der größere Spinnaker sind seitdem von vielen FD-Seglern in vielen Ländern mit großem Enthusiasmus begrüßt worden. Die Änderungen haben außerdem demonstriert, gegenüber der restlichen Segelwelt, daß der FD weiterhin in der Lage ist, Änderungen vorzunehmen. (Bitte nehmen Sie zur Kenntnis, daß einige andere Segelbootklassen inzwischen auch zu einem 2,5 m Spinnaker übergegangen sind, so daß der FD nicht allein Änderungen dieser Art gemacht hat.)

Das Problem im Augenblick ist allerdings, daß diese Änderungen vielleicht von der IYRU und den wesentlichen Vertretern der Segelnationen als ungenügend empfunden werden, um den FD wieder olympisch werden zu lassen.

Leonhard Mader hat eine Antwort für die weitergehenden Forderungen der IYRU gebracht und deswegen ist es sehr unglücklich, daß auf der Anhörung der Teilnehmer in Neusiedl, die FD-Segler sehr stark gegen eine Alternative in dieser Art und Weise waren, obwohl eine

Mehrheit sich für eine Rückkehr zu den olympischen Spielen ausgesprochen hatte. Bekanntlich versucht die IFDCO sehr, eine Aufteilung der Klasse zu verhindern, obwohl eine große Anzahl von Seglern sagt, sie möchten den FD zurück in der Olympiade haben.

Wir haben jetzt 2 Jahre zu beweisen, daß es der FD Wert ist, wieder aufgenommen zu werden und im Jahre 2000 in Sydney anzutreten.

Alle FD-Segler, insbesondere in Deutschland, sollten sorgfältig abschätzen, bis zu welchem Ausmaß sie wirklich wollen, daß der FD wieder olympisch wird.

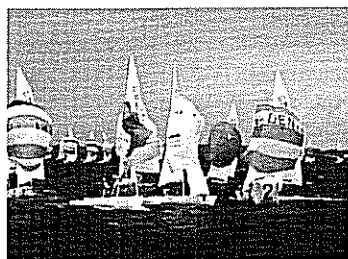
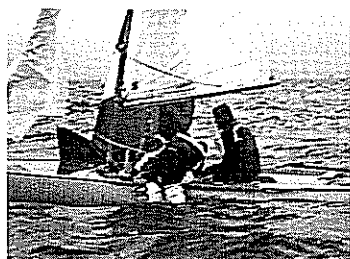
Die IFDCO als eine internationale Vertretung der Klasse muß entscheiden, was das Beste für die Klasse auf einer Basis innerhalb der Welt ist.

Wenn die deutschen Segler untereinander entscheiden, daß sie den alten Spinnaker und den kürzeren Spinnakerbaum für ihre eigenen Regatten wollen, so ist das ihre Sache.

Wir können nur sehr stark hoffen, daß sie schnell die Vorteile dieser Änderung sehen und daß es ihnen nichts ausmachen sollte, wenn andere diese Änderungen vornehmen.

Ich kann nur hoffen, daß es Dir gelingen wird, diese Nachricht den Deutschen Seglern näherzubringen.

Mit freundlichem Gruß  
Richard Phillips



**BERND SCHREIBER:**

**Bericht über verschiedene Treffen der IFDCO in Neusiedel**

**W**ährend der Österreichischen Staatsmeisterschaft und der nachfolgenden Europameisterschaft gab es in Neusiedel, unter anderem Treffen mit Nationalsekretären, ein FD-Seglertreffen sowie mehrere Sitzungen des General Committees.

Außerdem gab es eine längere Besprechung zwischen allen IFDCO Mitgliedern und Leonhard Mader wegen des MACH 2.

**FOLGENDE PUNKTE WURDEN DISKUTIERT BZW. BESCHLOSSEN:**

**1. FD - OLYMPISCH**

Richard Phillips, als Sekretär der Internationalen Klassenvereinigung, wies auf die Probleme in diesem Zusammenhang hin.

Es besteht eine Tendenz unter den FD-Seglern zu versuchen, wieder olympisch zu werden, dabei aber keine wesentlichen Geldmittel dafür aufzuwenden und nicht das 2. Trapez oder ähnliche Änderungen einzuführen. Aus heutiger Sicht macht, insbesondere das Fehlen des Trapezes aber auch die abnehmende Zahl von Ländern in denen der FD gesegelt wird, keine allzugroße Hoffnung auf den olympischen Status.

**2. FD - MACH 2**

Die Nationalsekretäre der anwesenden Länder berichteten, daß überwiegend positive Reaktionen auf den größeren Spinnaker seitens der Segler kämen. Insbesondere die Nationen, die während der

Regatten direkten Vergleich zu anderen Bootsklassen haben, z.B. 505er, 14Footer, zeigten sich erleichtert, daß der FD jetzt auch auf raumschots und achterlichen Kursen deutlich verbesserte Werte zeigte. Das in Neusiedel abgehaltene „Competitors Hearing“ brachte aber auch zum Ausdruck, daß zumindestens im deutschsprachigen Raum weitere Änderungen nicht erwünscht sind. Mit Leonhard Mader wurde gründlich über den Komplex Kostenreduzierung beim bestehenden FD gesprochen. Nennenswerte Einsparungen bot Mader dann an, wenn die komplizierteren Sonderausstattungen wegfallen, aufwendige Fasern wie Kevlar nicht mehr verwendet werden und die Bootsform innerhalb der bestehenden z.Zt. gültigen Bautoleranzen bleibt.

Allerdings belief sich die angebotenen Reduzierung dann auf max. 5000 - 7.000 DM. Im Zusammenhang mit dem MACH 2 führt Mader aus, daß er dieses Boot als Konkurrenz zum Laser 5000 oder anderen sog. „Spaßbooten“ entwickelt hat und nicht als Konkurrenz zum FD. Er sei willens, in jeder Hinsicht mit der FD - Klassenvereinigung zusammenzuarbeiten und erwäge einen Versuch, selber olympisch zu werden, aber nur dann, wenn der FD nicht konkurriere. Möglichkeiten bei dem Aufbau einer Klassenvereinigung für den MACH 2 sowie technischer Hilfe wurden erörtert.

**BESCHLUßPUNKTE BEI DEN VERSCHIEDENEN TREFFEN WAREN U.A.:**

**1** . Die FD - Weltmeisterschaft 1995 wird Anfang September am Gardasee in Torbole stattfinden. In diesem Jahr gibt es entsprechend dann keine Europameisterschaft.

**2** . Der Australier Ian McCrossin wurde zum neuen Präsidenten des IFDCO gewählt, da der bisherige Präsident Hal Wagstaff aus Neuseeland, aufgrund seiner Mitgliedschaft bei der IYRU zurücktreten mußte.

**3** . Wegen der weiterhin akuten Geldknappheit bei der IFDCO wird es wahrscheinlich nur 2 Bulletin pro Jahr geben, zusätzlich können wahrscheinlich 1 - 2 sog. Flyers publiziert werden.

**4** . Die FD - Welttrangliste, immer noch mit Computerschwierigkeiten behaftet, soll so schnell wie möglich in einem Bulletin veröffentlicht werden.

**5** . Sollte die IYRU unmißverständlich den FD vor die Wahl stellen, olympisch zu werden aber nur mit 2 Trapezen, wird aufgrund dieser Tatsache dann eine weitere Abstimmung unter den Mitgliedern erfolgen.

Ansonsten wurde Klaus Hunger in das Finanzkomitee gewählt, Job Sandberg, der seine Arbeit bereits einmal niedergelegt hatte, ist wieder in das AGCM zurückgekehrt. Zu den Dingen, mit denen sich das IFDCO z.Zt. verstärkt beschäftigt, gehört es, Geldquellen für die Verbandsarbeit aufzutun, eine Kreditkarte der Bank von Job Sandberg ist in dieser Richtung im Gespräch und Richard Phillips versucht, elektronische Postverbindungen zwischen den Nationalsekretären einzurichten.

*Berlin, den 05. September 1994*

**LESERBRIEF**

Lieber Hans.  
FD-Segeln ist klasse! Mir macht es von Regatta zu Regatta mehr Spaß!

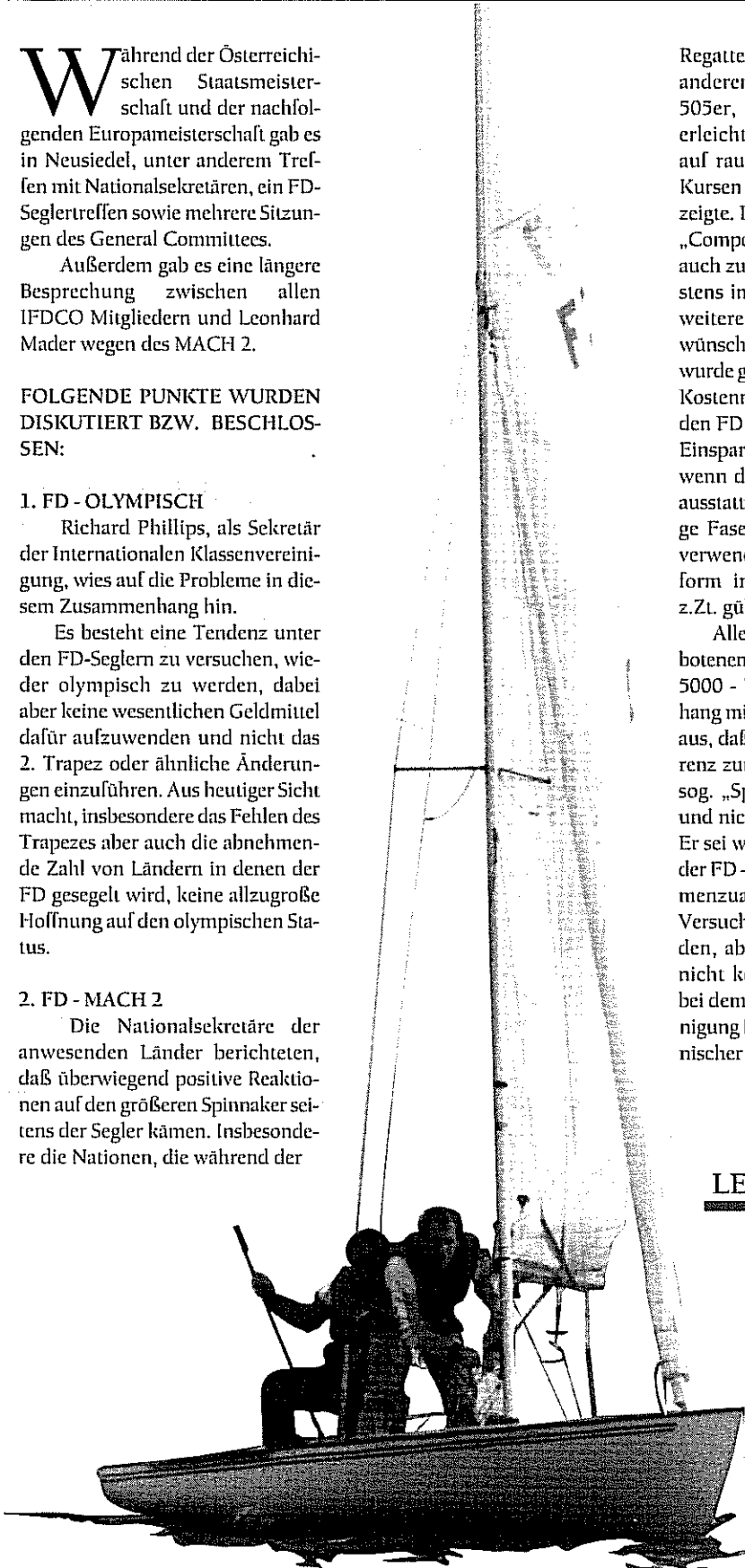
Gerade die beiden Regatten in Österreich haben uns vollkommen neu motiviert.

Der neue Spi wird zwar im allgemeinen eher kritisch beurteilt, wir sind jedoch absolut begeistert.

Langer Rede kurzer Sinn, ich mache meine Versprechung war und sende Dir von (fast) jeder Regatta, die wir gesegelt haben, einen Bericht. Zumindest von denen, die mir Spaß gemacht haben!

Bis bald (auf dem Wasser?)

Michael Freitag



# E R G E B N I S S E

## FRANKENPOKAL ERLANGEN 1994, 4.04.03 04.09.94/TB

DATE FROM TO: 16.04.94-17.04.94/ S: 0.80

Organizing Club: SGE Q: 1.00 Pointsystem: low-point VF: 0.80 DSV-Ranking-List-Factor: 1.00 Number of Entries: 17 Number of Starters: 17 Number of Finished: 16

Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV	VL-Point
1	GER-187	Stefan Beichl	Roland Kirst	37	OHSC	1	1	1					2.25	100.00	40.00
2	GER-171	Karl Wein	Herbert Löw		SGE	2	2	3					7.00	93.75	39.20
3	GER-1814	Jürgen Preissler	Peter Eichner		YCN	3	8	2					13.00	87.50	38.40
4	GER-55	Leo Linke	Guntram Bucher	341	SCNS	4	3	7					14.00	81.25	37.60
5	GER-47	Hans Giel	Andi Bahr	190	SCNS	5	5	9					19.00	75.00	36.80
6	GER-68	Ottokar Klein	Tanja Klein	162	SGE	7	9	4					20.00	68.75	36.00
7	GER-54	Andreas Linke	Klaus Ammann	135	SCNS	9	6	6					21.00	62.50	35.20
8	GER-45	Peter Kreuzer	Thomas Danninger	2120	SCNS	10	4	8					22.00	56.25	34.40
9	GER-213	Rolf Albert	Lutz Albert	627	SVP	11	7	5					23.00	50.00	33.60
10	GER-1840	Peter Herlein	Christ Tauschhuber		YCN	8	10	11					29.00	43.75	32.80
11	GER-79	Fred Damss	Isabel Klein	132	SKGF	6	15	12					33.00	37.50	32.00
12	GER-1679	Hans-Martin Pfeiffer	Gerhard Kraft		YCN	14	12	10					36.00	31.25	31.20
13	GER-1672	Dieter Mader	Werner Funk	215	SGE	12	11	15					38.00	25.00	30.40
14	GER-1801	Heinrich Brunner	Stefan Lang	130	SGE	13	13	13					39.00	18.75	29.60
15	GER-65	Hans-J. Fischer	Thomas Thiele	131	YCN	16	14	14					44.00	12.50	28.80
16	GER-1206	Helmut Kess	Andreas Wolf		SGE	15	16	16					47.00	6.25	28.00
17	GER-153	Helmut Haberl	Bernhard Fuerl	2124	SCNS	DNF	DNS	DNF					54.00	27.20	

## NT. TRAPEZ STEINHUDE 4.04.07 04.09.9/TB

DATE FROM TO: 23.04.94 - 24.04.94, S: 0.90

Organizing Club: SLSV Q: 1.03 Pointsystem: low-point VF: 0.93 DSV-Ranking-List-Factor: 1.40 Number of Entries: 47 Number of Starters: 43 Number of Finished: 43

Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV/	VL-Point
1	DEN-21	Jorgen Bojsen-Moller	Jacob Bojsen-Moller		HS	1	1	1	1				3.00	(140.00)	46.50
2	GER-202	Jörn Borowski	Bodo Borowski	620	SCER	2	7	4	6				19.00	136.74	45.50
3	GER-13	Hans-Albert König	Manfred König	113	VSAW	3	9	3	7				22.00	133.49	44.60
4	NED-5	Fred Schaaf	Bas Wullfers	781	WVK	8	10	5	4				27.00	(130.23)	43.70
5	GER-98	Shmuel Markhoff	Michael Hähle	305	SCN	7	6	23	2				38.00	126.98	42.70
6	GER-1775	Olaf Ballerstein	Frank Reinecke	355	SCO	10	16	7	12				45.00	123.72	41.80
7	GER-29	Michael Schamer	Christian Schamer	143	MIYC	16	4	11	16				47.00	120.47	40.90
8	GER-10	Ernst-Hermann Pilgram	Uwe Pilgram	39	DKSC	4	8	10	27				49.00	117.21	39.90
9	GER-33	Hans Genhe	Jobst Wellensiek	21	HYC	11	5	20	13				49.00	113.95	39.00
10	GER-52	Martin Krings	Joachim Brodda	2137	HSC	6	3	9	34				52.00	110.70	38.10
11	GER-177	Sascha Schröder	Jens Nackmayr	327	VSAW	15	25	6	8				54.00	107.44	37.20
12	GER-1755	Heiko Behrens	G. Szyperrek	390		12	21	12	9				54.00	104.19	36.20
13	GER-66	Kurt Prenzler	F. Seegers	152	HYC	30	2	8	15				55.00	100.93	35.30
14	GER-40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	111	VSAW	17	23	15	5				60.00	97.67	34.40
15	NED-330	Thijs Ruiten	Theo Ruiten	820	WVZ	21	14	16	11				62.00	(94.42)	33.40
16	GER-17	Dr. Uwe Seehausen	Bernd Elend	251	SCSTM	9	11	18	25				63.00	91.16	32.50
17	GER-62	Rainer Barthel	Uwe Barthel	141	SCD	27	12	14	10				63.00	87.91	31.60
18	GER-139	Josef Wanders	F. Beiko	176	KSG/SVPB	23	17	13	20				73.00	84.65	30.60
19	GER-152	Peter Steidl	Torsten Hardwiger	9	PYC	13	15	33	14				75.00	81.40	29.70
20	GER-35	Klaus-Dieter Wagner	Ullrich Kelm	122	WSVRH	5	13	31	33				82.00	78.14	28.80
21	GER-20	Egbert Felske	G. Müller	106	HYC	18	18	17	31				84.00	74.88	27.90
22	GER-1906	Andreas Meyer	Heinz Bollweg	255	SCLD	14	26	30	21				91.00	71.63	26.90
23	GER-1854	Georg Knick	Stefan Seidenschnur	52	PYC	26	19	29	26				100.00	68.37	26.00
24	GER-44	Heiner Forstmann	Dr. Axel Forstmann	31	SLSV	DNF	DNF	2	3				101.00	65.12	25.10
25	GER-1665	Dr. Detlef Kreidel	Dr. H. Sons	98	NRV/SLSV	24	30	32	17				103.00	61.86	24.18
26	GER-154	Günter Steck	Stefan Wübker	324	ESV	25	35	19	29				108.00	58.60	23.25
27	GER-94	Ralf Wilkendorf	S. Lübke	2121	YCS	22	DNC	21	18				109.00	55.35	22.32
28	GER-151	Klaus Gaede	Aeisso Kern	394	PYC	29	22	28	30				109.00	52.09	21.39
29	GER-1777	Hartmut Wesemüller	J. Hobein	46	HYC	34	33	24	19				110.00	48.84	20.46
30	GER-1846	Lorenz Hansen	Nicolai Hansen	7	ASSC	36	24	25	32				117.00	45.58	19.53
31	GER-182	Michael Haupt	Stephan Reimers	58	YCN	19	36	41	22				118.00	42.33	18.60
32	GER-193	Eckart Walz	Olaf Mulher	2135	SLSV	20	28	27	DNC				123.00	39.07	17.67
33	GER-122	Harald Berning	Arthur Schedlinski	2133	WSVRH	37	27	26	35				125.00	35.81	16.74
34	GER-196	Dr. U. Bredihauer	I. Seidensticker		SLSV	33	20	40	36				129.00	32.56	15.81
35	GER-43	Andreas Stahlhut	Stefan Stahlhut	118	HYC	28	31	22	DNC				129.00	29.30	14.88
36	GER-63	Klaus Dierker	Walter Magnus	14	HKK	35	29	36	38				138.00	26.05	13.95
37	GER-176	Wolf-Diedrich Seidel	Helga Seidel	350	PYC	31	32	39	37				139.00	22.79	13.02
38	GER-1772	David Thiemann	M. Haase	403	YCO	32	DSQ	38	23				141.00	19.53	12.09
39	GER-59	Paul-Eduard Mende	M. Himmel	233	BSV	38	38	37	28				141.00	16.28	11.16
40	GER-30	Wolfgang Wellner	S. Sigmar	17	HYC	DNF	37	34	24				143.00	13.02	10.23
41	GER-189	Dr. Georg Altenhain	Jesko Höller	323	VSAW	39	34	35	DNF				156.00	9.77	9.30
42	GER-1516	Adolf-Karl La Graauw	S. La Graauw			DNC	39	DNC	DNC				183.00	6.5	8.37
43	GER-1636	Horst Schäfer	H.-J. Krumstroh	347	YCN	DNC	DNC	DNC	39				183.00	3.26	7.44
44	GER-1701	Jürgen Schwarz	Heiner Schneider		KJSC	DNC	DNC	DNC	DNC				192.00		
45	GER-1922	Gerald Hildebrandt	J. Huss	345	SVH	DNC	DNC	DNC	DNC				192.00		
46	GER-46	Joachim Schröder	Frank Zamosny	8	HYC	DNC	DNC	DNC	DNC				192.00		
47	GER-54	Andreas Linke	Klaus Ammann	135	SCNS	DNC	DNC	DNC	DNC				192.00		



# R E G A T T A B E R I C H T

SILBERREIHER 4.04.11 04.09.94/TB

DATE FROM TO : 30.04.94 - 01.05.94

Organizing Club: UYCNS Pointsystem: bonus DSV-Ranking-List-Factor: 1.00 Number of Entries : 15 Number of Starters: 10 Number of Finished: 10

Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points
1	HUN-3	Szabolcs Majtenyi	Andras Domokos		SPART	1	1						0.0
2	AUT-15	Dr. Gerhard Ulrich	Andreas Itner	492	SCK	3	2						8.7
3	AUT-16	Stefan Hiebeler	Markus Hiebeler	499	YCRHD	2	7						16.0
4	AUT-8	Helmut Böhm	Günter Böhm	487	UYCNS	6	3						17.4
5	AUT-17	Gerhard Proksch	Christoph Wieland	557	SCTWV	4	5						18.0
6	AUT-407	Armin Graf	Christoph Zingerle	506	TWSVA	8	4						22.0
7	AUT-2	Klaus Schöber	Martin Neumayr	533	YCZ	9	6						26.7
8	AUT-7	Gerhard Renner	Martin Bergler	503	SCW/UYCN	7	9						28.0
9	AUT-9	Heinz Waerder	Thomas Koinz	510	UYCNS	10	8						30.0
10	AUT-11	Walter Aberger	Erich Hutter	488	YCZ	5	DNS						32.0
11	AUT-1	Dr. Gerhard Vogler	Günter Grigar	513	YCZ	DNS	DNS						44.0
12	AUT-14	Alexander Schmied-Sie	Wolfgang Skoda		KYCP*	DNS	DNS						44.0
13	AUT-300	Peter Zillner	Michael Zinnenburg		YCW	DNS	DNS						44.0
14	AUT-324	Dr. Werner Kurz	Dr. G. Tauschner		UYCNS	DNS	DNS						44.0
15	AUT-396	Christoph Holzinger	Stefan Schmitz		UYCT	DNS	DNS						44.0

## SCHWERINER FRÜHLINGSREGATTA

2 Einheimische, 3 Berliner und wir aus Schleswig-Holstein waren die magere Bilanz dieser Regatta. Nachdem im letzten Jahr 7 FD's den Weg nach Schwerin gefunden hatten, waren in diesem Jahr die Hamburger und Kieler nicht wieder erschienen.

Wir waren zum ersten Mal da und mußten feststellen, daß es keinen Grund gab nicht nach Schwerin zu fahren. Der See ist erstaunlich groß und „schöner als der Wannsee“ (Peter Steidl).

Am Samstag war leichter, drehender Wind, am Sonntag eine steife Brise von 5 Beaufort. Lehmann / Mädicke ließen der

Konkurrenz nicht die Spur einer Chance. Sie hatten an jeder Tonne die Nase vorn und gewannen überlegen. Steidl / Hardwiger und wir hatten am Sonntag bei dem Wind noch mit den Tücken des großen Spinnakers zu kämpfen, so daß Schuchardt / Huss, die noch den Kleinen fuhren, am Ende die Nase vorne hatten.

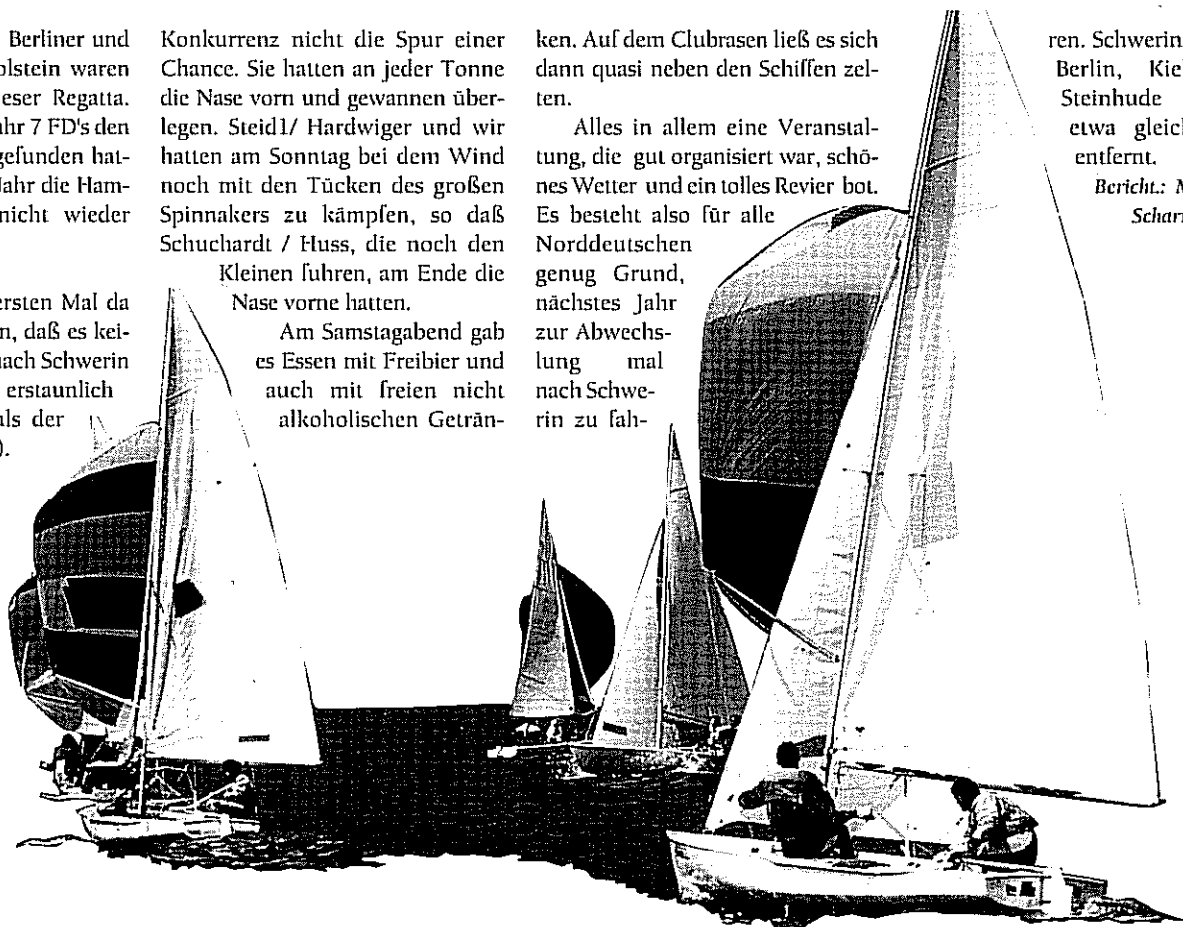
Am Samstagabend gab es Essen mit Freibier und auch mit freien nicht alkoholischen Getränken.

Auf dem Clubrasen ließ es sich dann quasi neben den Schiffen zelten.

Alles in allem eine Veranstaltung, die gut organisiert war, schönes Wetter und ein tolles Revier bot. Es besteht also für alle Norddeutschen genug Grund, nächstes Jahr zur Abwechslung mal nach Schwerin zu fahren.

ren. Schwerin ist von Berlin, Kiel und Steinhude auch etwa gleich weit entfernt.

Bericht: Michael Scharmer



SCHWERINER FRÜHJAHRSREGATTA 4.05.06 04.09.94/TB

DATE FROM TO: 07.05.94-08.05.94

Organizing Club: SYC Pointsystem: low-point DSV-Ranking-List-Factor: 1.00 Number of Entries: 6 Number of Starters: 6 Number of Finished: 6

Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points
1	GER-210	Ulf Lehmann	Stefan Mädicke	613	SCTS	1	1	1	1				3.00
2	GER-200	Gregor Schuchardt	Jörg Huss		SCHYC	2	4	2	2				10.00
3	GER-29	Michael Scharmer	Christian Scharmer	143	MIYC	4	2	3	3				12.00
4	GER-152	Peter Steidl	Torsten Hardwiger	9	PYC	3	3	4	4				14.00
5	GER-176	Wolf-Diedrich Seidel	Helga Seidel	350	PYC	6	5	DNF	DNF				25.00
6	GER-1854	Georg Knick	Stefan Seidenschur	52	PYC	5	6	DNF	DNF				25.00



# E R G E B N I S S E

## WANNSEPOKAL FÜR FD, FINN UND 470 (PYC + VSAW) VOM 30.4. - 1.5.1994

reichenden, Tag sogar d und die gar nicht so die neuen samt sechs) der Hinsicht sehr positiv Neuendorf t langer Zeit ten-, Mann- rzlich will- haben sich ar an beiden n und Trin-

ken im PYC (war mit drin in der Meldegebühr von 50DM). Gewonnen haben äußerst souverän Dirk Löwe, der mal eben sein Finndinghy hat stehen lassen, und Torsten Bahr (G40). Alle Finn-Segler haben sehr interessiert geschaut!

Was uns Bernd Schreiber mit dem Verleihen seines Bootes da vorgemacht hat, sollten wir alle ein bißchen im Hinterkopf behalten! Wenn jemand nun wirklich nicht zu einer Regatta kommen kann oder will – wie wäre es denn, wenn er/sie das schöne Boot dann einmal einem

anderen Segler zur Verfügung stellen würde (der Schotte kann souflieren)? Es gibt offensichtlich auch in anderen Klassen gute Segler (bestimmt auch in eurem Verein) die auf diese Weise zu einem kleinen Sechnupperkurs in Sachen FD kämen. Eine bessere Werbung für die Klasse können wir kaum machen!

Ein ganz großes Problem für manche der FD-Segler aus Berlin, die nicht zur Regatta erschienen sind, war angeblich oder wirklich der neue Spinnaler. Das finde ich sehr

schade, denn an Angeboten zur Hilfe beim Umbau hat es nicht gefehlt (wenn es immer noch jemand in Berlin und nähere oder weiterer Umgebung gibt, der Hilfe braucht: melde euch!). Ansonsten hat aber der dritte Platz von Georg Knick und Stefan Seidenschnur (G 1854) gezeigt, daß man zumindest auf dem Wannsee mit seinen kurzen Kursen auch mit dem kleinen Spi locker vorne mitfahren kann!

*Bericht: Peter Steidel*

**04.09, 04.09.94/TB**

**DATE FROM TO: 30. 04. 94 - 01. 05. 94**

**S : 0.70**

System: low-point		VF: 0.70	DSV-Ranking-List-Factor: 1.25	Number of Entries: 16							Number of Starters: 15			Number of Finished: 13		
	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV/	VL-Point			
	Torsten Bahr		SCBG	1	2	3	1	1	1		5.00	125.00	35.00			
Wieder	Jens Nockmayr	327	VSAW	6	4	1	2	2	2		10.75	115.38	34.30			
Kick	Stefan Seidenschnur	52	PYC	4	1	4	6	3	3		14.75	105.77	33.60			
Wacker	Norbert Rmberg	53	PYC/SCOH	3	3	2	3	5	6		16.00	96.15	32.90			
Wahl	Ralf Borchart	330	SVH	2	8	5	4	4	4		19.00	86.54	32.20			
	Torsten Hardwiger	9	PYC	5	7	8	5	6	5		28.00	76.92	31.50			
Wilde	Aeisso Kern	394	PYC	7	6	7	8	9	7		35.00	67.31	30.80			
Allenheim	Jesko Höller	323	VSAW	8	5	9	DNS	7	8		37.00	57.69	30.10			
Malcher	Ulrich Thies	291	PSVB	9	11	6	DNS	DNS	DNS		60.00	48.08	29.40			
Wandorf	Lisa Haasen			10	DNF	11	DNS	8	DNS		63.00	38.46	28.70			
Wester Kleff	Renate Kleffe	625	DYBL	11	9	10	DNS	DNS	DNS		64.00	28.85	28.00			
Witzig	Jörg Becker	389	PYC	12	10	DNF	DNS	DNS	DNS		73.00	19.23	27.30			
Wohlfahrt	Bernd Mende	320	SCG	DNS	DNS	DNS	7	DNS	DNS		75.00	9.62	26.60			
Wüllwald	Martin Romberg	197	BYC	DNS	DNS	DNS	DNF	DNS	DNS		85.00	25.90				
Weschke	Bernd Mende	154	BYC	DNS	DNS	DNS	DNS	DNF	DNS		85.00	25.20				
Wisch	Stefan Eckner	311	PYC	DNS	DNS	DNS	DNS	DNS	DNS		85.00					

**01.05.01 03.07.94/TB**

**DATE FROM TO: 07. 05. 94 - 08. 05. 94**

System: DSV		VF: 0.81	DSV-Ranking-List-Factor: 1.20	Number of Entries: 18							Number of Starters: 18			Number of Finished: 18		
	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV/	VL-Point			
Wenzel	Peter Hollender	48	SCW	1	2	1					1.6	120.00	40.50			
Werner	Michael Klawitta	159	SCAI	2	1	4					5.6	113.33	39.60			
Wiel	Frank Descher	399	YCAG	5	3	3					10.8	106.67	38.80			
Schwarz	Roland Kirst	368	HSC	3	4	5					11.9	100.00	38.00			
Wahl	Thomas Mayer	370	HSC	4	7	2					12.6	93.33	37.20			
Wald Hünle	Thomas Braun	87	SCSTS	7	5	7					19.0	86.67	36.40			
Werner	Paul Presek	37	SCSTS	DNF	10	12					22.0	80.00	35.60			
Werner	Florian Abele	2116	YCaT	6	9	8					23.0	73.33	34.80			
	Ralph Aicher	66	MRSV	8	8	10					26.0	66.67	34.00			
Wilmann	Rothmann	395	SCSTS	9	6	14					29.0	60.00	33.20			
Wilmann	Renate Staib	361	YCaT	10	11	9					30.0	53.33	32.40			
	Michael Ruf		ASC	11	16	6					33.0	46.67	31.50			
Wilmann	Jutta Dahrmann	392	SCPI	12	14	11					37.0	40.00	30.70			
Wilmann	Andre		SCSTS	15	12	15					42.0	33.33	29.90			
	Timm		SCSTS	16	13	16					45.0	26.67	29.10			
Wilmann	Martin Ness	2139	ESC	13	17	17					47.0	20.00	28.30			
	Robert Fischer		SGR	14	15	DNS					47.0	13.33	27.50			
Wilmann	Georg Jöcke	189	SCSTS	DNS	DNS	13					49.0	6.67	26.70			

## NÜRNBERGER TRICHTER (7./8. MAI)

„In the  
day  
we sweat  
it out in  
the  
streets of  
a  
runaway  
American  
dream.

At night  
we ride  
through  
mansions  
of glory  
in suicide  
machines  
“

(B. Springsteen)

Nach einer Ewigkeit „Tag“ sollte es für uns in Nürnberg am 7./8. Mai endlich wieder „Nacht“ werden, als wir unser reichlich mit Rauschmitteln beladenes und mit einem funktionierenden Rücklicht (inklusive Wackelkontakt!) ausgestattetes Gespann unter freundlichem Polizeigeleit in den Weg, in den Sie eigentlich nicht reinfahren dürfen“ bugsierten. Leider wurde unsere Begeisterung anfangs etwas gedämpft, nicht so sehr durch den freitagabendlichen Versuch, das YCN-Gelände zu erstürmen, wobei ich erstmal die Wassertemperatur im Dutzendteich testete, aber umso mehr dadurch, daß die lauen Winde am Samstag unsere Selbstmordmaschinen etwas zähmten. Nachdem uns nach einem allgemeinen Rückruf erstmal eine überraschende Böe umgeschmissen hatte, entwickelte sich das ganze zu einer endlosen Steherei, die durch die Wassertiefe des Großen Dutzendteichs teilweise noch intensiviert wurde. Wer sich schon immer gefragt hatte, warum die Nürnberger Flotte mit aufholbaren Ruderblättern ausgerüstet ist, konnte hier eine Antwort finden. Highlight des Tages blieb Fred Dams mit neuem Cowboyhut, neuem (schwarzen) Monsterspi und neuer, junger und natürlich weiblicher Vorschoterin.

Abends gab es dann ein hervorragendes Buffet mit Schnitzeln, Buletten, Tsaziki, griechischem Salat, Nürnberger Würstchen und Kartoffelsalat in der Abendsonne auf der Clubterasse bevor wir uns mit Klaus zum Biergarten Zappolino aufmachten, wo günstigerweise gerade eine gewisse Kathrin Geburtstag feierte und massenweise Bier- und Sektrunden schmiß, und niemand mehr das weiße Pferd auf dem Micky-Maus-Suchbild finden konnte.....

Sonntag piffen dann bei strahlender Sonne 4 Bft mit Böen und Drehern über den Weiher, so daß auf den ersten Metern der ersten Startkreuz schon ein Drittel des Feldes kenterte. Es waren ideale Bedingungen, um die regionale Vokabel „Leewatschen“ zu lernen – d.h. wenn bei voller Gleitfahrt der Wind plötzlich von Lee kommt. Auf jeden Fall hatten wir zwei anstrengende und nervenaufreibende, aber tolle Wettfahrten mit ständiger Action und Blasmusikbegleitung einer Frühschoppenjazzband auf der Kreuz, und während wir uns nach guten Startis jedesmal vom Dritten an der ersten Tonne nach hinten durchreichen ließen, hatte Todesdriver Ottokar Klein zuerst eine Kollision mit dem treibenden Klaus und danach Kenterer an Deck. Nachdem der zweite Start auch noch angeschossen wurde, während wir uns noch auf der Clubterasse sonnten, waren wir nach den Wettfahrten wirklich völlig fertig, so daß der Schweinebraten mit fränkischen Knödeln und Freibier gerade recht kam, bevor es bei der Siegerehrung tolle Sachpreise und Sekt aus dem von Champion Peter Hertlein herumgereichten Nürnberger Trichter gab. Als wir hinterher wieder auf der Autobahn waren, hatten wir ein wunderbares Segelwochenende hinter uns und waren erstmal wieder für eine Woche „Tag“ gerüstet.

Bericht: Heinrich Päs

facets  
of  
success



**Diamond Sailmakers  
Germany**  
Thomas Jungblut  
Telefon 0 40 - 7 45 77 78  
Telefax 0 40 - 7 45 88 62



**Bayern: Peter Wiesner**  
Telefon 09 11 - 83 65 07  
Telefax 09 11 - 83 64 45



**Berlin: Hans Wrede**  
Telefon 0 30 - 8 24 46 36  
Telefax 0 30 - 8 24 46 36



# FD-CUP AMMERSEE 1994

Beim diesjährigen FD-Cup am Ammersee waren erfreulicherweise wieder 65 Boote aus fünf Nationen am Start.

Die Schiffe waren größtenteils (ca. 90%) mit neuem großen Spi und langem Spibaum ausgestattet. Ansonsten (Höhe des Spifalls, Topnant, Mastvorbieger, etc.) wurde jede Menge gebastelt und experimentiert. Die optimale Lösung war Gegenstand heftiger Diskussionen.

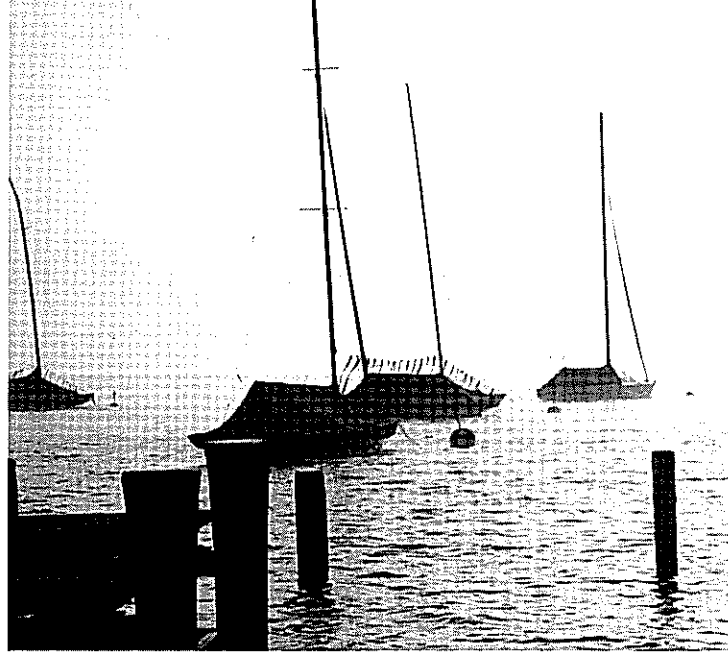
Zur Regatta: Am Donnerstag, nach traditionellem Weißwurst-Frühstück mit Freibier gleich pünktlich gegen 14 Uhr, die erste Wettfahrt bei ca. 2 Bft.

Toni Schwarz gewann sein erstes Heimspiel vor den weit angereisten Gebrüder Borowski aus Rostock. Gegen Ende schief der Wind etwas ein, so daß die meisten noch Probleme bekamen, ordentlich ins Ziel zu kommen und im Anschluß sich alle Boote Richtung DSC bewegten.

Als gerade so etwa die Hälfte der Teilnehmer an Land waren, zum Teil schon die Boote abgebaut und geduscht hatten (auf dem See währenddessen: hoffnungslose Flaute), kam auf einmal ein unverhofftes Südwindchen auf, und Dieter Friedrich drehte mit seinem Startschiff Richtung Norden ab.

Von dort wurde kurz darauf eine zweite Wettfahrt gestartet. zu der es einige Schiffe (die es mit dem Abbaun so eilig hatten) nicht mehr schafften. Ärgerlich für sie, aber dennoch konsequente Aktion der Wettfahrtleitung, die durch Flagge „L.“ ja gezeigt hatte, daß noch ein Rennen geplant war. Es war auch schon gegen 18 Uhr, so daß man die Gele-

genheit wirklich sofort nutzen mußte. In dieser Wettfahrt führten wir bis zum Vorwindkurs vor G-1911, Uwe Heinecke/Stefan Ritsche wurden dann aber doch noch von Toni Schwarz abgefangen, der auch in diesem Lauf den See am besten im Griff hatte und gewann.



Am Freitag war ewig lange Startverschiebung, allerdings mit Warten an Land. Bis endlich gleichmäßiger Wind kam, war es Abend.

Wieder siegte Toni, der den lange führenden Helmut Lötter mit frisch eingelanktem Joker-Vorschoter Michael Klawitter noch abfangen konnte. Im Anschluß daran gemeinsames Essen im Clubhaus.

Jeden Abend war das Clubhaus erst mal relativ leer um dann so gegen 22 Uhr richtig voll zu werden.

Wir saßen oft noch bis nach 1 Uhr bei Wein und Bier.

Am Samstag konnte ein Lauf gesegelt werden, den endlich die Vorjahressieger und amtierenden Deutschen Meister aus Rostock für sich entscheiden konnten. Toni machte allerdings in diesem Lauf

den neuen Spi auf einem Trapezanlieger auszuprobieren. Schon ein Riesen-Unterschied!

Wir machten auch noch einen Startversuch nach Westen, allerdings kam da auch wieder ein 90 Grad Dreher, so daß schon beim Vorberichtungssignal das halbe Feld drüber war. Ich glaube, alle waren dankbar als um halb sieben endlich abgeschossen wurde („Mangare, tu capit to!“), der Wind war jetzt auch wieder ganz weg.

Am nächsten Tag, an dem wir bis um halb eins auf den Start warteten, gingen nur noch ca. 30 geduldige Schiffe an den Start.

Die Borowski-Brüder, Dr.Schneiders und wir hatten einen Frühstück bei „Black Flag“, womit alle Hoffnungen auf ein besseres Ergebnis begraben werden konnten.

Ansonsten waren die Winde auf der Startkreuz etwas leicht und chaotisch, so daß die Boote in einer etwas ungewöhnlichen Reihenfolge an der Livtonne ankamen. Dies veranlaßte wiederum einige Boote zu Heimfahrt, so daß das Feld noch mehr dezimiert wurde. Im Endeffekt gewann Jens Hanisch vor Andreas Plettner.

Insgesamt eine gelungene Veranstaltung mit einer erstaunlich souveränen Wettfahrtleitung (keine Proteste) der es gelang trotz größtenteils wenig Wind fünf schöne Wettfahrten (vielleicht abgesehen von der Letzten) zu fahren.

Außerdem sorgten natürlich ein Traumwetter und eine gute Bewirtung für das übrige.

Bericht: Michael Freitag (Halli Galli)

FD-CUP AMMERSEE 4.05.05, 04.09.94/TB

DATE FROM TO: 12.05.94-15.05.94 / S: 1.00

Organizing Club: DSC Q: 1,00

Pointsystem: bonus

VF: 1.0 DSV-Ranking-List-Factor: 1.45/Number of Entries: 58

Number of Starters: 55/Number of Finished: 55

Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV/	VL-Points
1	GER-82	Anton Schwarz	Cristian Hagenmeyer	30	ASC	1	1	1	3	DNC			5.7	145.00	54.00
2	GER-92	Andreas Plettner	Max Friedrich	136	BYC	3	6	3	6	2			26.1	142.36	53.02
3	GER-1909	Jens Hanisch	Stefan Eckner	311	PYC	4	DNC	11	4	1			33.0	139.73	52.04
4	GER-51	Andreas Kunze	Peter Hollender	48	SCW	25	3	6	2	12			38.4	137.09	51.05
5	GER-22	Eddy Eich	J. Hagenmeyer	195	WYC	5	4	5	10	16			44.0	134.45	50.07
6	GER-161	Hubert Weibel	Bene Wiedemann	333	SCAI	7	5	8	31	4			45.0	131.82	49.09
7	GER-91	Helmut Lötter	Michael Klawitta	159	SCAI	8	8	2	13	DNF			50.0	129.18	48.11
8	GER-202	Jörn Borowski	Bodo Borowski	620	SCER	2	35	4	1	PMS			52.0	126.55	47.13
9	GER-1911	Uwe Heinecke	S. Ritsche	383	MWSC	42	7	9	8	7			55.0	123.91	46.15
10	GER-78	Michael Freitag	Stefan Freitag	381	SVM	13	2	17	7	PMS			58.0	121.27	45.16
11	GER-187	Stefan Beichl	T. Mayer	370	HSC	6	15	14	5	11			58.7	118.64	44.18
12	GER-1929	Hans-Peter Schwarz	Roland Kirst	368	HSC	10	11	12	11	DNF			68.0	116.00	43.20
13	AUT-17	Gerhard Praksch	C. Wieland	557	SCTWV	17	25	10	37	3			75.7	(113.36)	42.22
14	GER-174	Jürgen Becker	Norbert Römberg	53	PYC/SCOH	9	9	21	19	21			82.0	110.73	41.24
15	GER-13	Hans-Albert König	Manfred König	113	VSAW	15	24	13	12	DNC			88.0	108.09	40.25
16	GER-40	Bernd Schreiber	Gunnar Bahr	111	VSAW	31	14	7	23	22			90.0	105.45	39.27
17	POL-1	Andrzej Iwinski	A. Iwinski	1160	AZS/AZK	30	16	29	16	8			93.0	(102.82)	38.29
18	GER-1774	Dr. Ulrich Baur	Dr. Klaus Baur	95	STSC	20	17	20	14	DNC			95.0	100.18	37.31

# E R G E B N I S S E

19	SUI-51	Enrico Ambrosi	Fabio Galante	1236	YCA	16	22	18	22	15		95.0	( 97.55)	36.33
20	GER-66	Kurt Prenzler	H. Bollweg	152	HYC	22	26	15	9	DNC		96.0	94.91	35.35
21	GER-23	Martin Krumhaar	Bernd Mende	320	SCG	14	19	16	25	DNC		98.0	92.27	34.36
22	GER-1839	Franz Menzer	Dr. Ernst Hiegele	332	SCE	28	27	22	32	6		106.7	89.64	33.38
23	GER-76	Leander Weintz	Karl Lösch	99	KCF	21	48	27	21	14		107.0	87.00	32.40
24	GER-1843	Ralf Ortmann	P. Müller	2109	ESC	23	39	31	17	19		114.0	84.36	31.42
25	GER-213	Ralf Albert	Lutz Albert	627	SVP	11	18	34	28	DNC		115.0	81.73	30.44
26	GER-97	Walter Groff	Jürgen Groff	157	SCO	18	DNF	28	29	17		116.0	79.09	29.45
27	GER-944	Gunther Schrem	Franz J. Schild	204	NSSC	12	29	45	40	13		118.0	76.45	28.47
28	AUT-2	Klaus Schober	Martin Neumayr	533	YZC	41	20	26	27	23		120.0	(73.82)	27.49
29	GER-176	Wolf-Diedrich Seidel	Helga Seidel	350	PYC	29	32	39	33	10		128.0	71.18	26.51
30	GER-20	Egbert Felske	G. Müller	106	HYC	44	12	19	35	DNC		134.0	68.55	25.53
31	GER-86	Wolfgang Frank	Tabias Frank	2106	SVH	38	33	33	38	9		137.0	65.91	24.55
32	GER-1762	Friedl Buhl	Adalbert Netzer	2104	SCAI	51	37	32	18	26		137.0	63.27	23.56
33	GER-1810	Dieter Staib	Renate Staib	361	YCaT	26	47	49	45	5		146.0	60.64	22.58
34	AUT-1	Dr. Gerhard Vogler	Günter Grigor	513	YZC	19	DNF	24	20	DNC		146.0	(58.00)	21.60
35	GER-30	Wolfgang Wellner	Uwe Lage	17	HYC	37	31	23	34	DNC		149.0	55.36	20.62
36	GER-80	Richard Buchecker	Norbert Weidlich	142	SCS	39	34	25	39	28		150.0	52.73	19.64
37	GER-17	Dr. Uwe Seehausen	Bernd Elend	251	SCSTM	36	13	DNF	26	DNC		158.0	50.09	18.65
38	GER-1807	Dietmar Schindler	Florian Schindler	125	HSK	40	46	35	30	29		158.0	47.45	17.67
39	TCH-49	J. Kruby	M. Cap		CYK	47	23	41	24	DNC		159.0	(44.82)	16.69
40	GER-14	Dr. Michael Schineis	Dr. J. Burghold	91	SCAI	53	10	DNF	15	PMS		161.0	42.18	15.71
41	GER-109	Dr. Marius Pfaller	Kurt Siebert	2100	MYC	52	21	DNF	41	24		162.0	39.55	14.73
42	GER-55	Leo Linke	Guntram Bucher	341	SCNS	27	30	36	46	DNC		163.0	36.91	13.75
43	GER-193	Eckart Walz	Olaf Mulher	2135	SLSV	33	28	30	DNF	DNC		174.0	34.27	12.76
44	GER-241	Hartwig Hessel	Uwe Hessel	632	HWPL	35	36	43	36	DNC		174.0	31.64	11.78
45	GER-58	Robert Ness	P. Hebel	2139	ESC	46	43	46	48	18		177.0	29.00	10.80
46	AUT-9	Heinz Waerder	Thomas Koinz	510	UYCNS	48	49	38	44	25		179.0	(26.36)	9.82
47	GER-2131	M. Lieberth	B. Fischer		SVP	24	41	42	49	DNC		180.0	23.73	8.84
48	GER-1915	Bernhard Kögel	Roland Jörg	2130	HSK	50	50	40	50	20		184.0	21.09	7.85
49	GER-83	Karl-Heinz Wolf	Robert Piechulla		SSVEP	45	38	37	42	DNC		186.0	18.45	6.87
50	GER-34	Kurt Hergenröther	M. Moser	55	KCF	32	44	47	43	DNC		190.0	15.82	5.89
51	GER-1900	Helmut Steiner	Paul Bichler	2116	YCaT	34	42	44	47	DNC		191.0	13.18	4.91
52	GER-1931	Thomas Laschütza	H. Kurz	2142	YCP	49	52	50	52	27		202.0	10.55	3.93
53	GER-222	Ralph-J. Gehmlich	Frank Gützdorf	398	SVP	43	51	51	53	DNC		222.0	7.91	2.95
54	GER-259	Olaf Männicke	Joerg Mueller	397	SGR	54	45	48	51	DNC		222.0	5.27	1.96
55	GER-45	Michael Dorrer	Josef Seebauer	76	NYCE	DNF	40	DNF	DNF	DNF		241.0	2.64	0.98
56	GER-10	Ernst-Hermann Pilgram	Uwe Pilgram	39	DKSC	DNF	DNF	DNF	DNF	DNF		260.0		
57	GER-1665	Dr. Delfe Kreidel	Harald Lehmann	98	NRV/SLSV	DNF	DNF	DNF	DNF	DNF		260.0		
58	GER-44	Heiner Forstmann	Dr. Axel Forstmann	31	SLSV	DNF	DNF	DNF	DNF	DNF		260.0		

## PFINGSTWETTFAHRT STEINHUDE 4.05.09, 04.09.94/TB

DATE FROM TO: 21.05.94-22.05.94 / S: 0.80

Organizing Clu: SLSV    Q: 1.00    Pointsystem: low-point    VF: 0.80    DSV-Ranking-List-Factor: 1.25    Number of Entries: 30    Number of Starters: 30    Number of Finished: 30

Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV/	Vt-Points
1	GER-98	Shmuel Markhoff	Michael Höhle	305	SCN	3	1	2	1				3.50	125.00	40.00
2	NED-5	Fred Schaaf	Bas Wullfers	781	WVK	1	3	1	PMS				4.50	(120.83)	39.20
3	GER-44	Heiner Forstmann	Dr. Axel Forstmann	31	SLSV	2	2	4	2				6.00	116.67	38.40
4	NED-330	Thijs Rutten	Theo Rutten	820	WVZ	4	4	5	3				11.00	(112.50)	37.60
5	GER-1922	Gerald Hildebrandt	J. Huss	345	SVH	5	6	3	5				13.00	108.33	36.80
6	GER-1775	Olaf Ballerstein	Frank Reinecke	355	SCO	10	10	6	4				20.00	104.17	36.00
7	GER-17	Dr. Uwe Seehausen	Bernd Elend	251	SCSTM	8	5	9	7				20.00	100.00	35.20
8	GER-1906	Andreas Meyer	Heinz Bollweg	255	SCLD	6	12	10	10				26.00	95.83	34.40
9	GER-66	Kurt Prenzler	Jobst Wellensiek	152	HYC	7	9	13	18				29.00	91.67	33.60
10	GER-53	Andreas Klait	Ralf Borchart	330	SVH	20	17	7	6				30.00	87.50	32.80
11	GER-43	Andreas Stahlhut	Stefan Stahlhut	118	HYC	13	18	8	12				33.00	83.33	32.00
12	GER-94	Ralf Wilkendorf	Stefan Lübke	2121	YCS	9	11	PMS	14				34.00	79.17	31.20
13	GER-20	Egbert Felske	G. Müller	106	HYC	DNF	13	11	11				35.00	75.00	30.40
14	GER-29	Michael Scharmer	Christian Scharmer	143	MYC	12	15	15	9				36.00	70.83	29.60
15	GER-1777	Hartmut Wesemüller	Holger Wesemüller	46	HYC	19	14	12	13				39.00	66.67	28.80
16	GER-182	Michael Haupt	Stephan Reimers	58	YCN	16	23	18	8				42.00	62.50	28.00
17	GER-1846	Lorenz Hansen	Nicolai Hansen	7	ASSC	17	19	14	15				46.00	58.33	27.20
18	GER-199	Lars Hidde		2102	SCU	11	8	DNF	DNF				50.00	54.17	26.40
19	GER-215	Marko Müller	Utz Müller	619	SCER	15	7	DNF	DNF				53.00	50.00	25.60
20	GER-13	Hanfried Bosse	Hans-Albert König	3	SLSV	14	22	17	DNF				53.00	45.83	24.80
21	GER-154	Günter Steck	Stefan Wübker	324	ESV	18	26	20	16				54.00	41.67	24.00
22	GER-12	Ernst Grefen	K. Grefen	275	HYC	DNF	16	22	17				55.00	37.50	23.20
23	GER-63	Klaus Dierker	Walter Magnus	14	HKK	22	24	16	19				57.00	33.33	22.40
24	GER-193	Eckart Walz	Olaf Mulher	2135	SLSV	21	20	23	20				61.00	29.17	21.60
25	GER-59	Paul-Eduard Mende	M. Himmel	233	BSV	25	21	21	21				63.00	25.00	20.80
26	GER-240	Prof. Dr. Peter Kleffe	Renate Kleffe	625	DYBL	27	25	24	22				71.00	20.83	20.00
27	GER-30	Wolfgang Wellner		17	HYC	24	DNF	19	PMS				74.00	16.67	19.20
28	GER-173	Wolfgang Christ	Peter Handick		SWCV	23	27	25	DNF				75.00	12.50	18.40
29	GER-1334	Matthias Lehmann	J. Riemenschneider	212	SVBS	26	28	27	DNF				81.00	8.33	17.60
30	GER-1636	Horst Schäfer	H.-J. Krumstroh	347	YCN	28	29	26	DNF				83.00	4.17	16.80

Die öStm fand beim Union Yacht Club am Neusiedler See statt. Sie war unmittelbar vor die Europameisterschaft in denselben Club gelegt worden. Für uns eine Art „Practice Race“. Im

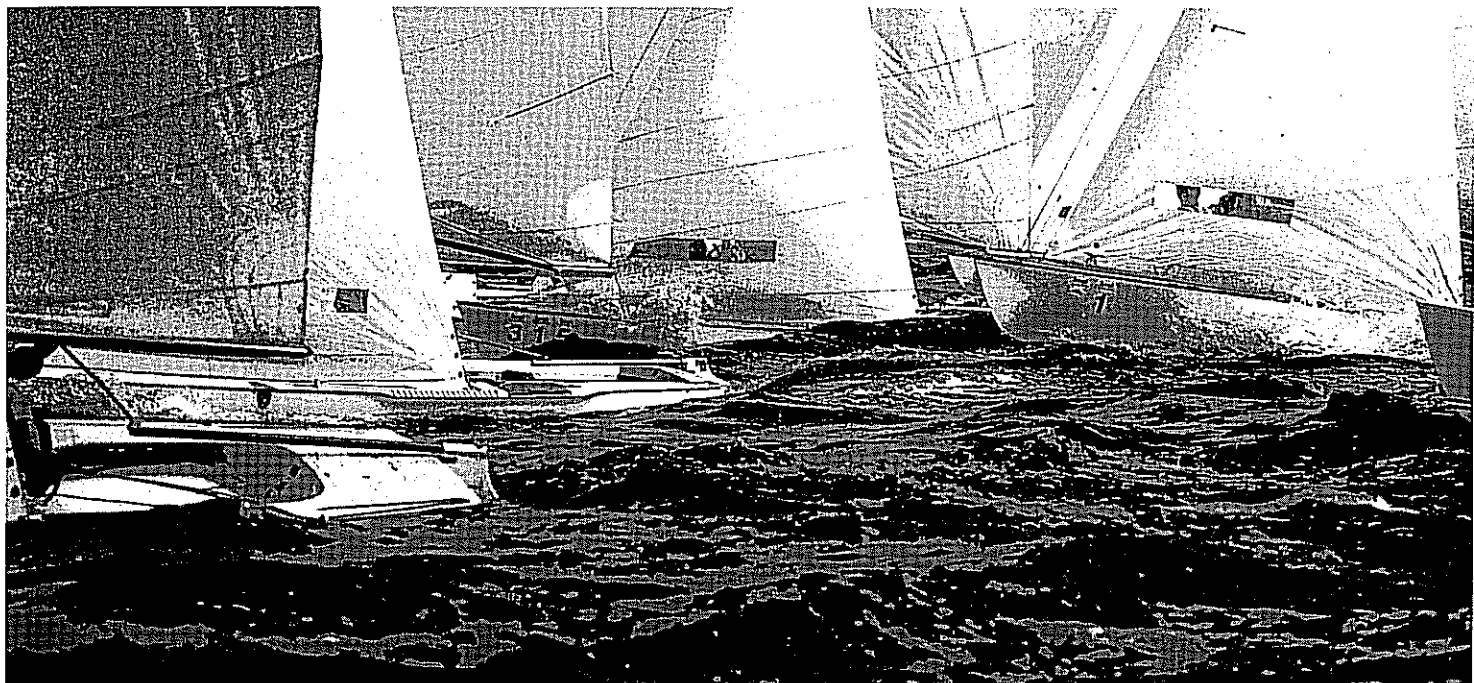
Schiff, sich auf die Schultern seines Vorschoters zu stellen und mit dem Verklicker zu wedeln!

So war auch das gesamte Club-Anwesen ein riesige Steg-Pfahl-Konstruktion mit vielen an die Mitglie-

ger Westwind, 2 bis 3 Loch. Die Wettfahrleitung entschied sich für eine ausgedehnte Mittagspause. Wie sich später herausstellen sollte, eine etwas unglückliche Entscheidung, da der Wind immer stärker wurde

Am Samstag ging es direkt morgens raus, jedoch schief der Wind bereits beim Rausfahren ein, und die Boote mußten nach einer Weile wieder reingeschleppt werden. An Land dann Startverschiebung, bis abends

## INTERNATIONALE ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFT



Nachhinein muß ich allerdings sagen, daß sie mehr als das war und die um drei Tage frühere Anreise sich sehr gelohnt hat.

Der Reihe nach:

Wir kamen am Mittwoch direkt vom Starnberger See an. Es war unsere erste Bekanntschaft mit dem Neusiedler See, außerdem unsere erste Regatta in Österreich. Es war bereits fünf Uhr, in anbeacht des Sees und des Windes (ca. 5 Bft.) entschlossen wir uns jedoch, zügig aufzubauen und noch ein paar Schläge zu machen.

Nach der Runddümpelei auf den bayrischen Seen, an den beiden vergangenen Wochenenden, eine wahre Freude! Spi hoch und gleich unsere erste Kenterung. Mein Bruder konnte es kaum fassen, mitten auf dem See locker stehen zu können.

Wenn man es selbst erlebt, ist es doch noch mal anders. Das Wasser ist zwar etwas trüb dafür aber angenehm temperiert, ideales Shorty-Revier. Wir freuten uns auf die bevorstehenden Regattatage.

Der Neusiedler See ist ca. 35 km lang und ca. 7 km breit. Außenrum ist eine ziemlich breite Schilfzone. Einheimische informierten uns über die Notwendigkeit bei Kenterung im

der vermieteten Hölzhäusern und schönem großen Clubhaus mit Blick auf den See – mitten ins Schilf gebaut. Außerdem hatte man extra für die Meisterschaften ein großes Zelt, das Platz für die an 200 Leute bot, aufgestellt. Zur Verpflegung, die größtenteils in diesem Zelt stattfand, später mehr.

Donnerstags wurden die Segel kurz gestempelt, und dann wartete man eigentlich nur noch auf den Start, der leider erst auf 15 Uhr festgelegt war. Die ganze Zeit war ein herrlicher Wind, so daß viele schon um 13 Uhr aufs Wasser gingen. Bei einem Südost-Wind von 2-3 Bft. waren zuerst die Italiener, Helmut Löther und wir das Spitzentrio. Wir wurden allerdings alle auf derer Kreuz zum letzten Dreieck von Hiebeler abgefangen, die ihre Titel-Ambitionen klarstellten.

Freitags klinkten sich noch Bojsen-Möllers aus Dänemark und Ian Mc Crossin aus Australien (den meisten aus Travemünde '93 bekannt) ein.

Den beiden gelang es auch prompt ihre Favoritenrolle klarzumachen, indem sie im zweiten Lauf die Plätze eins und zwei belegten. Es herrschte ein schöner, gleichmäßi-

und nachmittags wegen 8 Windstärken nicht mehr gesegelt werden konnte.

Berndchen wollte es noch einmal allen zeigen und „seinen Trainingsrückstand etwas aufholen“, mußte jedoch nach einer Kenterung 100 m vor dem Clubhaus und einem anschließenden Halbwindritt Richtung Süden zugeben, daß ein kontrolliertes Segeln nicht mehr möglich ist.

Zum Ausgleich für diese Wartezeit dann abends die Einladung von Familie Böhm. Diese beiden besitzen eine Transport- und Schotter-Firma mit eigenem Baggersee. Man gönnt sich ja sonst nichts. Dort durften die, an diesem Tag unterforderten Segler, sich auf drei Jetski-Scootern und Wasserski versuchen. Eine Riesengaudi! Danach gab es „weiter hinten“ auf dem Gelände ein Bomben-Buffer mit allem drum und dran und Frei-Getränke. Man hatte wirklich an alles gedacht, ja sogar ein Barde war da, der mit seinem Gitarrenspiel für eine ganz besondere Stimmung sorgte. Sonnenuntergang und romantische Wasserbeleuchtung taten ihr übriges, um diesen Abend zum schönsten zu machen und viele gingen erst spät nach Hause.

unerwartet ein gleichmäßiger Ostwind mit ca. 2-3 Bft. aufkam. Der Wind war so gleichmäßig, daß es nach der ersten Luvboje praktisch keine Verschiebungen mehr gab. Die Italiener führten vor uns, dem Australier und Bojsen-Möllers. Die Dänen schafften es zwar noch die Australier auf der Zielkreuz abzuhängen, wie sich später jedoch herausstellte, hatten sie Frühstart.

An diesem Tag war schon Vermessung für die Euro. An Land war daher viel los.

Abends dann Essen im Zelt. Ein erster Vorgeschmack auf die hervorragende Bewirtung durch die Clubhaus-Familie.

Sonntags nochmal früh raus ohne Erfolg. Kein Wind. Bereits um 12 Uhr wird abgeschossen. Leider nur drei Wettfahrten, und damit eine zu wenig für das Zustandekommen einer Meisterschaft. Schade! Es siegten die Vorarlberger Gebrüder Hiebeler. Dann folgten die Brüder Emiliani aus Italien, Helmut Löther und wir. Schon allein für diese Veranstaltung hätte es sich gelohnt nach Österreich zu kommen.

Bericht; Michael Freitag  
(Halli Galli)



# E R G E B N I S S E

## ÖSTERR. STAATSMEISTERSCHAFT 4.05.11 04.09.94/TB

DATE FROM TO: 26.05.94-29.05.94 / S: 0.80

Organizing Club: UYCH		Q: 1.00	Pointsystem: bonus	VF: 0.80	DSV-Ranking-List-Factor: 1.35	Number of Entries: 31		Number of Starters: 30		Number of Finished: 30				
Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV/VL-Points
1	AUT-16	Stefan Hiebeler	Markus Hiebeler	499	YCRHD	1	3	7					18.7	(135.00) 40.00
2	ITA-103	Fabio Emiliani	Claudio Emiliani			2	12	1					21.0	(130.50) 39.20
3	GER-91	Helmut Lätzer	Michael Klawitta	159	SCAI	3	4	5					23.7	126.00 38.40
4	GER-78	Michael Freitag	Stefan Freitag	381	SVM	4	11	2					28.0	121.50 37.60
5	GER-40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	111	VSAW	6	9	4					34.7	117.00 36.80
6	AUT-8	Helmut Böhm	Günter Böhm	487	UYCNS	8	6	9					40.7	(112.50) 36.00
7	AUT-7	Gerhard Renner	Martin Bergler	503	SCW/UYCN	7	5	12					41.0	(108.00) 35.20
8	AUT-1	Dr. Gerhard Vogler	Günter Grigar	513	YCZ	11	8	8					45.0	(103.50) 34.40
9	AUS-33	Dr. Ian McCrossin	James Cook	406	RSY	DNC	2	3					46.7	(99.00) 33.60
10	AUT-2	Klaus Schober	Martin Neumayr	533	YCZ	9	10	11					48.0	(94.50) 32.80
11	AUT-17	Gerhard Proksch	Gerhard Proksch jr.	557	SCTWV	15	7	16					56.0	(90.00) 32.00
12	AUT-11	Walter Aberger	Erich Hutter	488	YCZ	5	DNF	6					59.7	(85.50) 31.20
13	AUT-15	Dr. Gerhard Ulrich	Herbert Kendler	492	SCK	13	16	13					60.0	(81.00) 30.40
14	GER-944	Günther Schrem	Franz J. Schild	204	NSSC	16	18	15					67.0	76.50 29.60
15	AUT-396	Christoph Holzinger	Stefan Holzinger		UYCT	12	17	24					71.0	(72.00) 28.80
16	AUT-30	Michael Stern	Bernhard Mann		UYCNS	10	DNF	14					74.0	(67.50) 28.00
17	AUT-6	Dr. Werner Rosinak	Wilhelm Sedlak	493	UYCNS	14	DSQ	10					74.0	(63.00) 27.20
18	AUT-66	Dr. Rainer Kornfeld	Gerhard Tappeiner	505	UYCNS	22	15	19					74.0	(58.50) 26.40
19	AUT-3	Gerald Stark	Gerhard Taschner	501	UYCNS	17	14	26					75.0	(54.00) 25.60
20	DEN-21	Jorgen Bojsen-Møller	Jacob Bojsen-Møller		HS	DNC	1	PMS					76.0	(49.50) 24.80
21	AUT-9	Heinz Waerder	Thomas Kainz	510	UYCNS	18	23	17					76.0	(45.00) 24.00
22	GER-68	Ottokar Klein	Tanja Klein	162	SGE	24	20	20					82.0	40.50 23.20
23	GER-1900	Helmut Steiner	Paul Bichler	2116	YCaT	20	22	23					83.0	36.00 22.40
24	AUT-407	Armin Graf	Christoph Zingerle	506	TWSVA	DNS	13	21					84.0	(31.50) 21.60
25	AUT-300	Peter Zillner	Hans Merilor		YCW	23	21	25					87.0	(27.00) 20.80
26	AUT-14	Alexander Schmied-Sie	Wolfgang Skoda		KYCP*	21	DNF	18					89.0	(22.50) 20.00
27	GER-153	Wolfgang Christ	Joachim Setzepfandt		SWCV	19	DNF	22					91.0	18.00 19.20
28	GER-119	Hans Alfred Kohl	Martin Mitterer	280	YCaT	PMS	19	DNC					101.0	13.50 18.40
29	GER-1810	Dieter Staib	Renate Staib	361	YCaT	25	DNF	27					102.0	9.00 17.60
30	SUI-511	Fabrizio Saudino	Michael Ganz		YCA	PMS	PMS	28					110.0	(4.50) 16.80
31	AUT-324	Dr. Werner Kurz	Wolfgang Ernst		UYCNS	DNC	DNC	DNC					114.0	

## BAYERN CUP STARNBERG 4.05.10 04.09.94/TB

DATE FROM TO: 21.05.94-23.05.94/S: 0.80

Organizing Club: MRSV		Q: 1.01	Pointsystem: bonus	VF: 0.81	DSV-Ranking-List-Factor: 1.30	Number of Entries: 23		Number of Starters: 23		Number of Finished: 23				
Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV/VL-Points
1	GER-187	Stefan Beichl	T. Mayer	370	HSC	3	3	1	8	1			11.4	130.00 40.50
2	GER-45	Michael Darrer	Josef Seebauer	76	NYCE	12	2	3	2	2			14.7	124.35 39.69
3	GER-174	Jürgen Becker	Michael Klawitter	53	PYC/SCOH	9	8	2	1	3			22.7	118.70 38.88
4	GER-101	Matthias von Linde	H. Schuster	304	MRSV	1	7	4	6	13			32.7	113.04 38.07
5	GER-1839	Franz Menzer	Dr. Ernst Hiegele	332	SCE	5	1	12	10	6			37.7	107.39 37.26
6	GER-1984	Kurt Müller	Ralph Aicher	66	MRSV	17	10	7	3	4			42.7	101.74 36.45
7	GER-1774	Dr. Ulrich Baur	Dr. Klaus Baur	95	STSC	4	18	8	7	5			45.0	96.09 35.64
8	GER-944	Günther Schrem	Patrick Hehenberger	204	NSSC	18	4	6	9	8			48.7	90.43 34.83
9	GER-78	Michael Freitag	Stefan Freitag	381	SVM	7	6	PMS	5	10			50.7	84.78 34.02
10	GER-1987	Jürgen Grahmann	Philipp Müller	365	MRSV	2	13	17	14	7			55.0	79.13 33.21
11	GER-1871	Walter Volkmann	H. Rath	395	SCSTS	10	5	10	15	9			57.0	73.48 32.40
12	GER-80	Richard Buchecker	C. Lorenz	142	SCS	6	12	9	16	12			62.7	67.83 31.59
13	GER-97	Walter Groll	Jürgen Groll	157	SCO	20	9	11	11	11			66.0	62.17 30.78
14	AUT-2	Klaus Schober	Martin Neumayr	533	YCZ	23	16	15	4	14			71.0	(56.52) 29.97
15	GER-34	Kurt Hergenthöfer	Markus Moser	55	KCF	13	15	5	18	15			71.0	50.87 29.16
16	GER-86	Wolfgang Frank	Tobias Frank	2106	SVH	11	17	13	13	16			77.0	45.22 28.35
17	AUT-14	Alexander Schmied-Sie	Wolfgang Skoda		KYCP*	16	14	19	17	17			88.0	(39.57) 27.54

# EUROPAMEISTERSCHAFT 1994



**I**ch fange direkt bei der Vermessung an, alles andere steht ja schon in meinem Bericht über die ÖStm.

Bei der Vermessung gab es nach meinem Wissen keine größeren Probleme. In einer kurzfristig einberufenen Committee-Sitzung wurde noch beschlossen, die alten Spis ausnahmsweise zusätzlich zuzulassen. Sozusagen als Starlvind-Spi. Meiner Meinung nach allerdings Unsinn, da man auf rauheren Kurs jeden Spi setzen kann und auf Anliegern eben mit Genua entsprechend

hochluft, und dann mit Spi abzufallen. Das hat auch noch den Vorteil, daß man den ganzen Schenkel problemlos im Gleiten

ist. Außerdem denke ich ist es auch eine undankbare Sache an Land zu entscheiden, ob klein oder groß. Die Genua-Entscheidung sind mein Bruder und ich Gottseidank mittlerwei-

le los, da wir immer dieselbe Genua fahren. Geht gut.

Sonntags um 18 Uhr die offizielle Eröffnung der Europameisterschaft. Zunächst im Clubhaus mit vielen Promis, Orchester und Nationalhymne. Dann ein Bombenbuffet im Euro-Zelt.

Montags dann die erste Wettfahrt um halb 3. Wind durchwachsen, aber Favoriten vorn: Die Australier vor Andi Plettnner und Bojsen-Möller.

Abends „ungarischer Abend in der Neusiedler Csarda mit Pusztatmosphäre“. Man trank den guten Burgenländischen Wein, aß ein Ungarisches Gulasch und lauschte den Klängen einer Musikgruppe. Nicht zu vergessen natürlich der Haferschmups.

Wie mir Andras Domokos (HUN-70) später entäußerte mitteilte war es zwar kein ungarisches Gulasch und keine ungarische Musik (sondern Gipsy), aber ein schöner Abend war's trotzdem.

Am Dienstag nur eine Wettfahrt mit Bahnverkürzung. Zieldurchgang an der Leeboje, ab Platz 6 hat das kei-

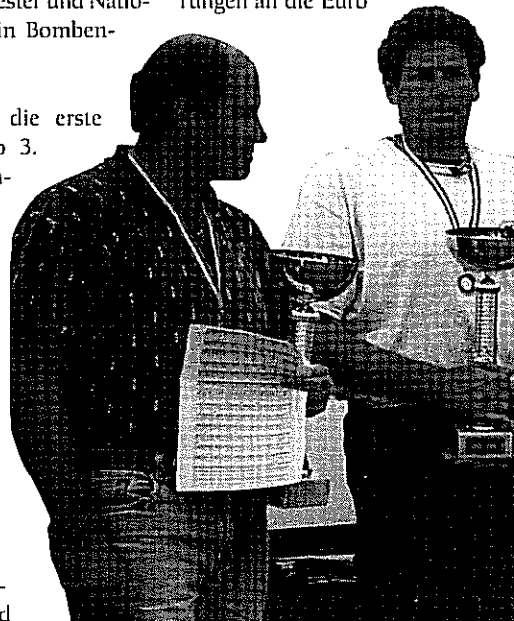
ner kapiert. Danach Mittagspause ohne weitere Startversuche.

Abends Grillabend, sprich Hähnchen und Salatmix.

Am Mittwoch, der von vornherein als „Zur freien Verfügung – Tag“ bestimmt war, mußten 2 Rennen gesegelt werden, um wieder in den Plan zu kommen.

Die erste Wettfahrt war vom Wind her wieder recht chaotisch. Erstmal wurden wir kurz vor der Luvboje wieder zurückgepfliffen,

nächster Versuch. Es gewannen die hoch favorisierten Dänen vor Stefan Beichl aus Herrsching und dem Ungarn. Ein zweiter Lauf fand direkt im Anschluß statt, bei nicht besserem Wind. Bei uns wurden Erinnerungen an die Euro



in England wach (Auch dort zum Teil katastrophale Windverhältnisse). Nicht unbedingt zu schwach, aber extrem löcherig/drehig. Auf dem Zielkreuz war noch von Platz 30 in die Top Ten und umgekehrt allemal möglich. Zum Beispiel Hiebler schafften es noch von einem Platz in den 50-igern an der Luvboje auf Platz 6.

Dennoch ein zweiter Tagessieg für Bojsen-Möller, vor den starren segelnden Holländern NED-69.

Um 2 Uhr waren wir bereits fertig, es bot sich also tatsächlich an noch was an Land zu unternehmen. Wir zum Beispiel machten unsern obligatorische Wien-Tour. Es hat sich gelohnt.

Donnerstags dann erstmals kein Westwind und es war tatsächlich besser. Es herrschte ein Nordostwind. Überzeugte Einheimische behaupteten zwar, daß es diesen Wind gar nicht gibt; uns war's egal, wir fuhren unseren Tagessieg. An der ersten Leeboje war Helmu-

Löther noch mit 50 Meter Abstand vor uns. Henri Koning und Stefan Beichl überholten uns kurzfristig auf der 2. Kreuz. Dann konnten wir jedoch als einziges Boot einen Rechtsdreher mitnehmen, so daß wir kurz vor Helmut Löther auf den Vorwindkurs gingen und die Führung bis zum Ende verteidigen konnten.

Die Wettfahrtleitung entschied sich für eine ausgiebige Mittagspause bis 16 Uhr. Eine gute Entscheidung, denn um 16 Uhr segelten wir bei 4 bis 5 Windstärken den ein-

würfelten, wer wohl als erster Wind und damit die Führung übernehmen würde. Die Glücklichen waren die österreichischer Schober/Neumayr. Bis zur Leeboje hatten sie ihre Position schon wieder an Hiebelers durchgereicht. Diese beiden gewannen dann auch vor den Australiern und Andi Kunze.

Wieder Mittagspause bis 16 Uhr. Diesmal war die Entscheidung weniger glücklich denn der Wind war bis dahin komplett weg. Dennoch segelten (?) alle bis zum Startschiff, um sich dort die Zeit mit Baden und Albern zu vertreiben. Um

und flog über den See. Die Australier und Böhms hatten auch noch Mastbruch („Der Trimm geeht need!“), außerdem hatten einige noch ganz schöne Probleme den Hafen zu erreichen.

Der Wind blieb so stark, daher wurde die Serie kurz vor 12 Uhr endgültig abgeschossen.

Siegerehrung um 14 Uhr: Europa-Meister wurden Bojsen-Möllers aus Dänemark, vor Andreas Plettner/Mark Diekmann und Ian McCrossin/James Cook aus Australien (gleichzeitig Gewinner der 75+ Trophy). Die Siegerehrung war noch einmal durch Lobeshymnen auf die Veranstaltung allgemein, sowie auf den Club und seine Mitglieder, bestimmt. Die Veranstaltung war organisatorisch und vom Rahmenprogramm her wirklich kaum zu überbieten und sicherlich das Beste, was ich in 20 Jahren Regattasegeln erlebt habe. Vielen Dank!

Wir waren, glaube ich, alle begeistert und zufrieden und bestimmt nicht zum letzten Mal in Österreich.

Bericht: Bernd Schreiber



zigen Lauf bei Südwind. Wirklich tolles Segeln. Die Top 3 entsprachen der späteren Gesamtwertung. Abends war Segler-Versammlung mit leider recht dünner Beteiligung.

Einstimmig wurde beschlossen, daß ein Olympia-Comeback des FD zwar erwünscht und angestrebt werden sollte, dies dürfte jedoch auf keinen Fall mit radikalen technischen Veränderungen (z.B. Steuermann-Trapez) verbunden sein. Dies würde die Klasse kaputt machen.

Nachts legten ein paar Gewitterböen über das Burgenland, die es in sich hatten (um die 10 Bft.). Die beunruhigten Segler trafen sich nachts um halb vier auf dem Clubgelände, um entblößte Schiffe wieder abzudecken, eins war sogar vom Hänger gefallen.

Freitags, der Sturm hatte sich wieder gelegt, wieder eine Wettfahrt bei Westwind, bitter. Wir waren mit Abstand erstes Schiff an der Luvboje, dann folgte Henri Koning. Kurz nach der Boje war der Wind komplett weg, so daß ca. 20 Boote plötzlich auf unserer Höhe waren und

halb sechs erfolgte der Abschluß.

Abends nochmal Segleressen. Danach nahm der Wind enorm zu, so daß Samstagmorgens ein ziemlich heftiger Wind blies.

Schon vor dem Start kenterten etliche, die Holländer NED-69 hatten den ersten Mastbruch. Statt Startschuß folgte der Abschluß, den aber mindestens 20 Boote nicht gehört hatten, da sie nahe bei der Tonne starteten.

Der Wind hatte mittlerweile auf 7-8'Windstärken aufgefrischt. Bojsen-Möllers brachte es fertig noch Spi zu ziehen



# E R G E B N I S S E

**EUROPAMEISTERSCHAFT 1994 4.05.13, 04.09.94 /TB**
**DATE FROM TO: 29.05.94-04.06.94, S: 1.00**

 Organizing Club: UYCNS Q: 1.04  
 head: 50

Pointsystem: bonus

VF: 1.04

DSV-Ranking-List-Factor: 1.60

Number of Entries: 58

Number of Starters: 58 Number of Finis:

Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV/	VL-Points
1	DEN-21	Jorgen Bojsen-Moller	Jacob Bojsen-Moller		HS	3	1	1	1	5	1	21	15.7	(160.00)	52.00
2	GER-92	Andreas Pfeilner	Mark Dieckmann	136	BYC	2	11	8	4	15	2	4	53.0	157.24	51.10
3	AUS-33	Dr. Ian McCrossin	James Cook	406	RSY	1	16	15	2	16	3	2	54.7	(154.48)	50.21
4	HUN-70	Szabolcs Majtenyi	Andras Domokas		SPART	11	3	4	3	13	16	5	65.4	(151.72)	49.31
5	NED-3	Henri Koning	Rob Taal	799	ZWVV	4	6	19	8	3	10	9	70.4	(148.97)	48.41
6	NED-69	Wim Langeslag	Peter van Koppen	889	WVB	5	9	2	11	18	4	28	77.0	(146.21)	47.51
7	GER-91	Helmut Löhner	Michael Klawitta	159	SCAI	15	4	7	13	2	11	16	81.0	143.45	46.61
8	NED-26	Ing. Enno Kramer	Hein Dijkstrahuis	880	WVN	6	7	5	17	8	6	18	83.4	(140.69)	45.71
9	GER-187	Stefan Beichl	Thomas Mayer	370	HSC	16	2	22	7	4	YMP	17	85.0	137.93	44.81
10	GER-78	Michael Freitag	Stefan Freitag	381	SVM	19	21	9	12	1	12	6	87.7	135.17	43.91
11	NED-5	Fred Schaaf	Bas Wullfers	781	WVK	38	10	6	10	10	7	12	90.7	(132.41)	43.01
12	ITA-103	Fabio Emiliani	Claudio Emiliani	1756	CVR	23	8	3	DSQ	17	5	7	94.7	(129.66)	42.11
13	GER-40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	111	VSAW	14	5	11	22	12	13	13	103.0	126.90	41.21
14	AUT-16	Stefan Hiebeler	Markus Hiebeler	499	YCRHD	27	19	18	5	27	8	1	106.0	(124.14)	40.31
15	AUT-15	Dr. Gerhard Ulrich	Herbert Kandler	492	SCK	9	DSQ	21	14	7	17	8	112.0	(121.38)	39.41
16	GER-66	Kurt Prenzler	Hans-Albert König	152	HYC	22	12	14	15	9	15	11	112.0	118.62	38.51
17	GER-51	Andreas Kunze	Georg Kartini	48	SCW	24	13	12	32	32	9	3	125.7	115.86	37.61
18	AUT-8	Helmut Böhm	Günter Böhm	487	UYCNS	12	14	17	9	29	26	24	138.0	(113.10)	36.71
19	GER-161	Hubert Waibel	Bene Wiedemann	333	SCAI	28	26	24	16	6	20	14	141.7	110.34	35.81
20	POL-1	Andrzej Iwinski	Adam Iwinski	1160	AZS/AZK	7	30	10	YMP	19	21	23	143.0	(107.59)	34.91
21	HUN-77	Tamas Kelemen	Csaba Palgar	920	AMED	18	31	20	6	DSQ	19	15	144.7	(104.83)	34.01
22	GER-97	Walter Groß	Jürgen Groß	157	SCO	17	28	13	27	11	33	33	165.0	102.07	33.11
23	AUT-1	Dr. Gerhard Vogler	Günter Grigar	513	YCZ	10	20	29	30	21	24	27	167.0	(99.31)	32.21
24	AUT-17	Gerhard Proksch	Christoph Wieland	557	SCTWV	13	24	26	23	25	DSQ	20	167.0	(96.55)	31.31
25	SUI-51	Enrico Ambrasi	Fabio Galante	1236	YCA	21	39	25	19	22	18	32	173.0	(93.79)	30.41
26	AUT-2	Klaus Schober	Martin Neumayr	533	YCZ	20	41	28	40	20	25	10	179.0	(91.03)	29.51
27	AUT-7	Arhard Renner	Martin Bergler	503	SCW/UYCN	32	15	34	25	28	14	29	179.0	(88.28)	28.61
28	HUN-1	Bela Argay	Balazs Creizel	902		39	18	27	18	30	30	22	181.0	(85.52)	27.71
29	AUT-6	Dr. Werner Rosinak	Wilhelm Sedlak	493	UYCNS	30	23	16	20	31	29	30	184.0	(82.76)	26.81
30	GER-213	Rolf Alberti	Björn Fischer	627	SVP	26	40	30	YMP	14	22	PMS	202.0	80.00	26.00
31	AUT-407	Armin Graf	Christoph Zingerle	506	TWSVA	8	32	23	42	41	28	DNC	210.0	(77.24)	25.10
32	GER-944	Gunther Schrem	Franz J. Schild	204	NSSC	29	48	39	YMP	26	23	34	217.0	74.48	24.21
33	GBR-373	Stephen Parry	David Parr	717		41	42	33	29	23	DNC	26	230.0	(71.72)	23.31
34	GER-1900	Helmut Steiner	Paul Bichler	2116	YCaT	43	27	48	DNC	24	36	19	233.0	68.97	22.41
35	GER-1843	Rolf Ortmann	Philipp Müller	2109	ESC	37	22	41	39	33	34	41	242.0	66.21	21.51
36	GER-182	Michael Haupt	Stephan Reimers	58	YCN	40	47	32	26	38	41	35	248.0	63.45	20.61
37	GER-119	Hans Alfred Kohl	Martin Mitterer	280	YCaT	45	25	35	36	35	44	39	250.0	60.69	19.71
38	AUT-30	Michael Stiem	Bernhard Mann		UYCNS	50	45	43	43	37	27	25	256.0	(57.93)	18.81
39	GER-30	Wolfgang Wellner	Jörg Müller	17	HYC	42	38	36	YMP	51	32	38	259.0	55.17	17.91
40	GER-76	Leander Weintz	Karl Läsch	99	KCF	34	29	31	34	DSQ	37	DNF	260.0	52.41	17.01
41	AUT-66	Dr. Rainer Kornfeld	Gerhard Tappeiner	505	UYCNS	49	34	51	33	48	31	36	267.0	(49.66)	16.11
42	GER-55	Leo Linke	Guntram Bucher	341	SCNS	33	43	38	37	44	38	42	267.0	46.90	15.21
43	SWE-108	Bengt Herrlin	Kenneth Andersson		SSD	DSQ	46	45	35	YMP	43	31	277.0	(44.14)	14.31
44	GER-153	Wolfgang Christ	Joachim Setzepfandt		SWCV	47	37	49	38	34	39	48	279.0	41.38	13.41
45	GBR-375	Anthony Lyall	Colin Burns	722		48	35	47	49	45	35	37	283.0	(38.62)	12.51
46	NED-10	Louis de Ruiter	ED v. Kreuningen	840	WVDK	31	36	37	44	43	DNF	DNC	286.0	(35.86)	11.61
47	GER-68	Ottokar Klein	Tanja Klein	162	SGE	44	33	42	53	50	42	45	292.0	33.10	10.71
48	AUT-9	Heinz Waerder	Thomas Kainz	510	UYCNS	52	51	44	46	47	40	40	304.0	(30.34)	9.81
49	AUT-3	Gerold Stark	Gerhard Taschner	501	UYCNS	35	44	40	45	46	DNC	DNF	305.0	(27.59)	8.91
50	GER-1810	Dieter Staib	Renate Staib	361	YCaT	36	53	50	47	42	DNC	46	310.0	24.83	8.01
51	GER-99	Ekkehard Peschke	Bernd Mende	154	BYC	25	17	DNCDNC	DNC	DNC	DNC	DNC	314.0	22.07	7.11
52	SUI-511	Fabrizio Saudino	Michael Ganz		YCA	46	56	54	51	40	45	49	321.0	(9.31)	6.21
53	ITA-1125	Gianfranco Pieri	Giovanni Marsala		CNB	53	52	52	52	39	DNF	43	327.0	(16.55)	5.31
54	GER-34	Kurt Hergenröther	Klaus Müller	55	KCF	51	49	53	48	49	DNF	44	330.0	13.79	4.41
55	AUT-300	Peter Zillner	Hans Merilar		YCW	54	54	YMP	YMP	52	46	47	340.0	(11.03)	3.51
56	GER-93	Joachim Dahrmann	Jutta Dahrmann	392	SCPI	DNF	50	55	41	53	DNC	DNC	353.0	8.28	2.61
57	AUT-324	Dr. Werner Kürz	Wolfgang Ernst		UYCNS	55	DNF	57	55	54	DNF	DNF	375.0	(5.52)	1.71
58	SWE-97	Johan Lindahl	Per Larsson	1202		56	55	56	54	DSQ	DNF	DNF	375.0	2.76)	0.90

**BAYERWALDPOKAL 4.06.02 04.09.94/TB**
**DATE FROM TO: 11.06.94-12.06.94, S: 0.70**

Organizing Club: SCNS Q: 1.01

Pointsystem: low-point

VF: 0.71

DSV-Ranking-List-Factor: 1.15

Number of Entries: 15

Number of Starters: 15

Number of Finished: 14

Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV/	VL-Points
1	GER-45	Michael Dorrer	Josef Seebauer	76	NYCE	1	1	1					2.25	115.00	35.50
2	GER-47	Hans Giel	Andi Bahr	190	SCNS	2	4	3					9.00	106.79	34.79
3	GER-68	Ottokar Klein	Tanja Klein	162	SGE	5	8	2					15.00	98.57	34.08
4	GER-55	Leo Linke	Guntram Bucher	341	SCNS	4	7	4					15.00	90.36	33.37

# E R G E B N I S S E

5	GER-158	Peter Kreuzer	Thomas Danninger	2120	SCNS	8	5	5			18.00	82.14	32.66
6	GER-1814	Peter Eichner	Ch. Tauschhuber		YCN	9	6	6			21.00	73.93	31.95
7	GER-171	Karl Wein	Herbert Löw		SGE	3	3	PMS			22.00	65.71	31.24
8	GER-213	Ralf Albert	Lutz Albert	627	SVP	6	2	DSQ			24.00	57.50	30.53
9	GER-65	Hans-J. Fischer	Heinz Klement	131	YCN	7	11	7			25.00	49.29	29.82
10	GER-5	Hannes Pöllath	Jürgen Pöllath		SCNS	12	10	8			30.00	41.07	29.11
11	GER-158	Peter Kreuzer	Thomas Danninger	2120	SCNS	8	5	5			31.00	32.86	28.40
12	GER-79	Fred Damss	T. Eiselbrecher	132	SKGF	11	13	10			34.00	24.64	27.69
13	GER-54	Andreas Linke	Klaus Ammann	135	SCNS	DNF	9	PMS			41.00	16.43	26.98
14	GER-1481	M. Schmitz	A. Spannfellner		SCNS	13		DNSDNS			45.00	8.21	26.27
15	GER-1098	Ulli Weiß	Ch. Weiß		SCNS	DNS		DNSDNF			48.00	25.56	

## MÜRITZ-REGATTA 1994 4.06.05, 04.09.94 /TB

DATE FROM TO: 11.06.94-12.06.94 / S: 0.80

Organizing Club: RSVH    Q: 1.02    Pointsystem: low-point    VF: 0.02    DSV-Ranking-List-Factor: 1.30    Number of Entries: 18    Number of Starters: 18    Number of Finished: 18

Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV/	VL-Points
1	GER-202	Jörn Barowski		620	SCER	4	2	1	1				3.50	130.00	41.00
2	GER-1922	Gerald Hildebrandt	Jörg Huss	345	SVH	1	1	4	8				5.50	122.78	40.18
3	GER-52	Martin Krings	Joachim Brodda	2137	HSC	2	11	3	2				7.00	115.56	39.36
4	GER-62	Rainer Barthel	Uwe Barthel	141	SCD	3	13	5	3				11.00	108.33	38.54
5	GER-1775	Olaf Ballerstein		355	SCO	5	5	10	5				15.00	101.11	37.72
6	GER-40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	111	VSAW	7	4	6	DSQ				17.00	93.89	36.90
7	GER-1868	Brigitte Schultz-Kauff	Malthias Klingbeil	126	VSAW	10	12	2	7				19.00	86.67	36.08
8	GER-177	Sascha Schröder	Jens Nackmayr	327	VSAW	9	3	7	11				19.00	79.44	35.26
9	GER-152	Peter Steidl	Torsten Hardwiger	9	PYC	11	6	9	4				19.00	72.22	34.44
10	GER-1795	Karl-Heinz Fricke	Oliver			6	7	11	9				22.00	65.00	33.62
11	GER-29	Michael Scharmer	Christian Scharmer	143	MIYC	8	9	13	6				23.00	57.78	32.80
12	GER-151	Klaus Gaede	Aeissa Kern	394	PYC	12	8	8	10				26.00	50.56	31.98
13	GER-154	Günter Steck		324	ESV	14	10	12	16				36.00	43.33	31.16
14	GER-176	Wolf-Diedrich Seidel	Helga Seidel	350	PYC	13	15	16	14				42.00	36.11	30.34
15	GER-140	Prof. Dr. Peter Kleff	Renate Kleffe	625	DYBL	17	16	15	12				43.00	28.89	29.52
16	GER-182	Michael Haupt		58	YCN	15	14	14	15				43.00	21.67	28.70
17	GER-1636	Horst Schäfer		347	YCN	16	17	17	17				50.00	14.44	27.88
18	GER-1745	Jürgen Hartwig		389	PYC	DNS	DNS	DNS	13				51.00	7.22	27.06

## STEINBERGER KRUG 1994 4.06.10 04.09.94

DATE FROM TO: 25. 06. 94 - 26. 06. 94

Organizing Club: SYC    Pointsystem: low-point    DSV-Ranking-List-Factor: 1.30    Number of Entries: 32    Number of Starters: 32    Number of Finished: 32

Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV/	VL-Points
1	GER-45	Michael Dorrer	Josef Seebauer	76	NYCE	1							0.75	130.00	
2	GER-97	Walter Groff	Jürgen Groff	157	SCO	2							2.00	125.94	
3	GER-55	Leo Linke	Guntram Bucher	341	SCNS	3							3.00	121.88	
4	GER-30	Wolfgang Wellner	Klement	17	HYC	4							4.00	117.81	
5	GER-213	Ralf Albert	Lutz Albert	627	SVP	5							5.00	113.75	
6	GER-68	Ottokar Klein	Tanja Klein	162	SGE	6							6.00	109.69	
7	GER-47	Hans Giel	Andi Bahr	190	SCNS	7							7.00	105.63	
8	GER-224	Wolfgang Dietrich	Gudrun Dietrich	623	HWPL	8							8.00	101.56	
9	GER-211	M. Lieberth	B. Fischer		SVP	9							9.00	97.50	
10	GER-2000	Andreas Linke	Klaus Ammann	135	SCNS	10							10.00	93.44	
11	GER-86	Wolfgang Frank	Tabias Frank	2106	SVH	11							11.00	89.38	
12	GER-1507	Dielmar Will	M. Schmitz		SCNS	12							12.00	85.31	
13	GER-171	Karl Wein	Herbert Löw		SGE	13							13.00	81.25	
14	GER-1840	Peter Herlein	Christ Tauschhuber		YCN	14							14.00	77.19	
15	GER-1902	Heinrich Päs	Bouchard	325	WSVH	15							15.00	73.13	
16	GER-158	Peter Kreuzer	Thomas Danninger	2120	SCNS	16							16.00	69.06	
17	GER-65	Hans-J. Fischer	I. Klein	131	YCN	17							17.00	65.00	
18	GER-79	Fred Damss	Eiselbrecher	132	SKGF	18							18.00	60.94	
19	GER-1814	Peter Eichner	Böhmer		YCN	19							19.00	56.88	
20	GER-259	Olaf Mönnicke	Sven Viehweg	397	SGR	20							20.00	52.81	
21	GER-1106	Bimer	Staubert		SYC	21							21.00	48.75	
22	GER-1801	Heinrich Brunner	Stefan Lang	130	SGE	22							22.00	44.69	
23	GER-1672	Dieter Mader	Huber	215	SGE	23							23.00	40.63	
24	GER-1301	Zilk	Ulrich		SYC	24							24.00	36.56	
25	GER-1530	Hans Kagerer	Anni Kagerer		SSCSK	25							25.00	32.50	
26	GER-222	Ralph-J. Gehmlich	Frank Gützold	398	SVP	26							26.00	28.44	
27	GER-34	Kurt Hergenröther	Mandl	55	KCF	27							27.00	24.38	
28	GER-1915	Roland Jörg	Berhard Kögel		HSK	28							28.00	20.31	
29	GER-1206	Helmut Kess	Andreas Wolf		SGE	29							29.00	16.25	
30	GER-	Helmut Haberl	Bernhard Fuerl	2124	SCNS	30							30.00	12.19	
31	GER-147	Gronau	Kanpp		SYC	31							31.00	8.13	
32	GER-1866	Weiß	Humpe		NYCE	32							32.00	4.06	



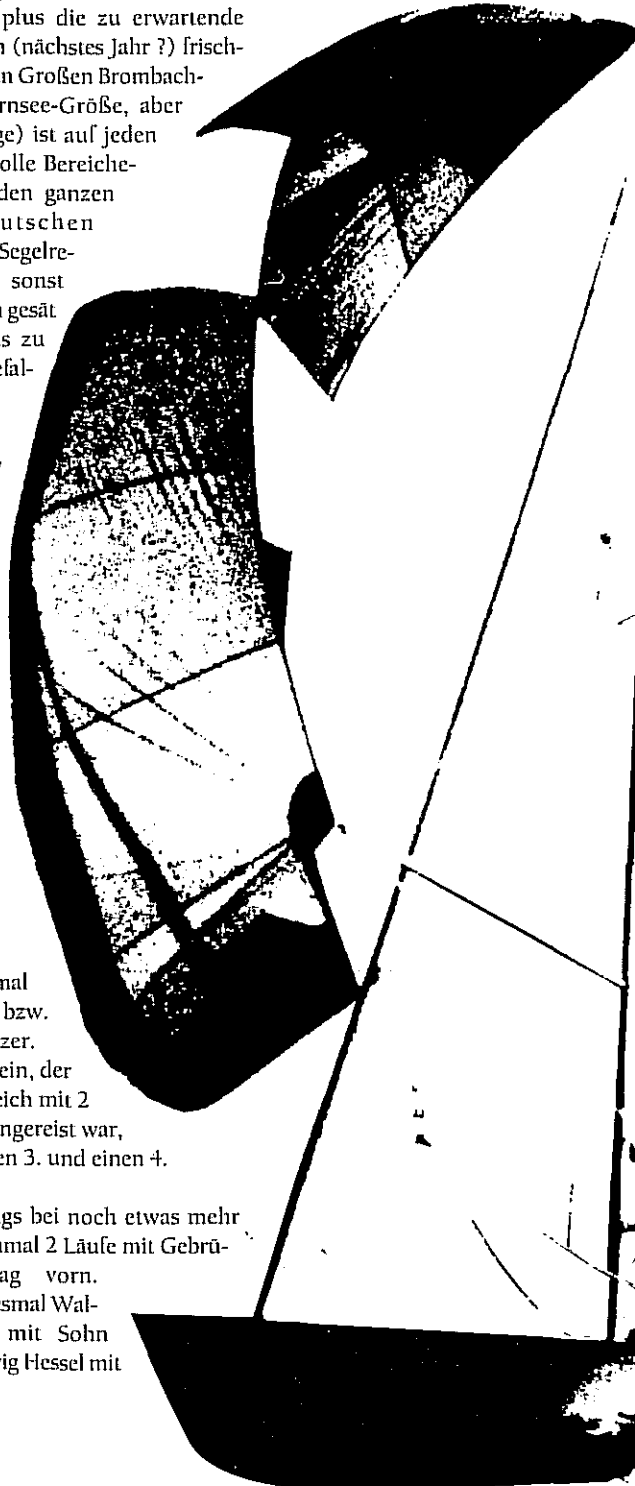
# KÄPPI-REGATTA ALTMÜHLSEE 1994

Nach mehreren Jahren endlich wieder eine FD-Regatta am Altmühlsee. Leider mußten wir uns mit Lasern, Monas, Fighter und Windy herumschlagen. Im nächsten Jahr werden die FD's dank der hervorragenden Resonanz von 24 Startern wahrscheinlich eine eigene Regatta bekommen.

Diese plus die zu erwartende Regatta am (nächstes Jahr?) frisch-angestauten Großen Brombachsee (Tegernsee-Größe, aber keine Berge) ist auf jeden Fall eine tolle Bereicherung für den ganzen mitteldeutschen Raum, wo Segelreviere ja sonst recht dünn gesät bzw. etwas zu klein ausgefallen sind. Der Wind war genial, alle 4 Wettfahrten fanden bei 3-5 Windstärken statt. Samstags zwei Läufe, die wir beide gewinnen konnten. Zweiter wurde einmal Hans Gietl bzw. Franz Menzer. Ottokar Klein, der diesmal gleich mit 2 Töchtern angereist war, segelte einen 3. und einen 4. Platz.

Sonntags bei noch etwas mehr Wind nochmal 2 Läufe mit Gebrüder Freitag vorn. Zweiter diesmal Walter Groß mit Sohn bzw. Hartwig Hessel mit Sohn.

So gewannen wir die Regatta vor Franz Menzer/ Dr. Ernst Hiegele auf dem 2. Platz und Hans Gietl/ A.Bahr auf dem 3. Platz.



## SILBER FD TEGERNSEE

Wir kamen bereits Freitagabend am Tegernsee an und nutzten das Traumwetter gleich für eine erste Abkühlung im herrlich erfrischenden, glasklaren Wasser.

Danach Biergarten-Atmosphäre vor dem Clubhaus. Vorfreude auf das zu erwartende Kaiserwetter und 35 Meldungen.

Samstagsmorgen sollte es bereits um 11 Uhr losgehen. Der morgendliche Südwind hatte bis dahin allerdings schon aufgegeben. Dafür konnten wir aber gegen 12 Uhr bei herrlichem Nordwind (2-3 Bft.) starten.

Diesen Lauf gewannen wir vor Michael Dorrer/Josel Seebauer und Stefan Beichl/Thomas Mayer. Helmut Löther kämpfte sich noch auf den 4. Platz vor.

Im 2.Lauf, der direkt im Anschluß gestartet wurde, setzte sich Stefan Beichl direkt nach dem Start an die Spitze und gewann diesen Lauf. Die weiteren Plätze wurden erst auf der Zielkreuz vergeben. Löther - Schober - Freitag. Der Vorjahressieger Michael Dorrer landete auf dem 9.Platz.

Den ganzen Tag segelten wir im Shorty bei wolkenlosem Himmel und mind. 30 Grad. Dank des Windes war dies aber gar nicht unangenehm, man mußte sich lediglich vor Sonnenbrand in Acht nehmen!

Abends gemütliches Beisammensein mit WM-Live-Übertragung Deutschland-Belgien (da war die Fußball-Welt noch in Ordnung und dementsprechend gute Stimmung!) Grillhähnchen, Freibier und "Obatzter" (für die Insider).

In der Gesamtwertung nach 2 Läufen führte Stefan Beichl mit 10 Punkten Vorsprung vor uns und mit 2,25 vor Helmut Löther. Michael Dorrer hatte mit 7,75 Punkten Rückstand auf dem 4.Platz praktisch keine Siegchancen mehr. Die letzte Wettfahrt am Sonntag sollte die Entscheidung bringen. Zunächst schied der Südwind gegen 10 Uhr wieder pünktlich ein, wurde allerdings wieder von einem einigermaßen gleichmäßigen Nordwind abgelöst, so daß wir gegen halb eins starten konnten.

Helmut Löther setzte sich an die Spitze und gewann diesen Lauf (und die Regatta) vor Michael Dorrer auf dem 2. (somit Gesamtdritter) und uns auf dem 3.Platz (mit 1 Punkt Rückstand Zweiter). Stefan Beichl segelte sich auf den 10.Platz im letzten Lauf und sprang so noch einmal vom Treppchen.

Tolle Regatta, gute Stimmung! Auch unsere mitgereisten Frauen waren begeistert: Erst der Zwischenstop in München, dann Shopping am Tegernsee und optimales Beobachten der Regatta vom Cafe am Seeufer.



# E R G E B N I S S E

## KÄPPI-REGATTA 4.06.07 04.09.94 /TB

DATE FROM TO: 18.06.94-19.06.94, S: 0.80

Organizing Club: WAB Q: 1.00 Pointsystem: bonus VF: 0.80 DSV-Ranking-List-Factor: 1.25 Number of Entries: 25 Number of Starters: 24 Number of Finished: 23

Nr.	Sail-NR	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV/	VL-Points
1	GER-78	Michael Freitag	Stefan Freitag	381	SVM	1	1	1	1				0.0	125.00	40.00
2	GER-1839	Franz Menzer	Dr. Ernst Hiegele	332	SCE	5	2	4	4				19.0	119.57	39.20
3	GER-47	Hans Giehl	Andi Bahr	190	SCNS	2	12	7	3				21.7	114.13	38.40
4	GER-97	Walter Graff	Jürgen Graff	157	SCO	9	4	2	8				25.0	108.70	37.60
5	GER-83	Karl-Heinz Wolf	Robert Piechulla		SSVEP	6	15	3	7				30.4	103.26	36.80
6	GER-241	Hartwig Hessel	Uwe Hessel	632	HWPL	11	10	6	2				30.7	97.83	36.00
7	GER-68	Ottakar Klein	Tanja Klein	162	SGE	4	3	14	14				33.7	92.39	35.20
8	GER-171	Karl Wein	Herbert Löw		SGE	10	8	5	6				35.7	86.96	34.40
9	GER-944	Gunther Schrem	Franz J. Schild	204	NSSC	3	11	11	11				39.7	81.52	33.60
10	GER-76	Leander Weintz	Karl Lösch	99	KCF	8	7	13	9				42.0	76.09	32.80
11	GER-1900	Helmut Steiner	Isabel Klein	2116	YCaT	7	19	15	5				44.0	70.65	32.00
12	GER-55	Leo Linke	Guntram Bucher	341	SCNS	12	6	10	DNS				45.7	65.22	31.20
13	GER-86	Wolfgang Frank	Tobias Frank	2106	SVH	13	9	12	12				51.0	59.78	30.40
14	GER-1843	Ralf Ortman	F. Ristau	2109	ESC	16	18	9	10				53.0	54.35	29.60
15	GER-79	Fred Damss	Hiegele	132	SKGF	21	5	20	13				55.0	48.91	28.80
16	GER-259	Olaf Männicke	Sven Viehweg	397	SGR	19	16	8	18				60.0	43.48	28.00
17	GER-1810	Dieter Staib	Renate Staib	361	YCaT	17	13	17	DNS				65.0	38.04	27.20
18	GER-222	Ralph-J. Gehrmlich	Frank Gützold	398	SVP	15	17	19	17				67.0	32.61	26.40
19	GER-58	A. Ness	Hebel			20	14	21	16				68.0	27.17	25.60
20	GER-1672	Dieter Mader	Werner Funk	215	SGE	18	20	18	15				69.0	21.74	24.80
21	GER-1206	Helmut Kess	Kraft		SGE	22	DNS	22	19				81.0	16.30	24.00
22	GER-158	Peter Kreuzer	Thomas Danningner	2120	SCNS	14	DNS	DNS	DNS				84.0	10.87	23.20
23	GER-34	Kurt Hergenröther	Frank	55	KCF	DNF	DNS	16	DNS				86.0	5.43	22.40
24	GER-54	Andreas Linke	Klaus Ammann	135	SCNS	DNF	DNS	DNS	DNS				96.0	21.60	
25	GER-1801	Heinrich Brunner	St. Lang	130	SGE	DNS	DNS	DNS	DNS				96.0		

## SILBER-FD 4.07.01 04.09.9 /TB

DATE FROM TO: 02.07.94-03.07.94, S: 0.90

Organizing Club: YCT Q: 1.02 Pointsystem: low-point VF: 0.92 DSV-Ranking-List-Factor: 1.30 Number of Entries: 34 Number of Starters: 32 Number of Finished: 32

Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV/	VL-Points
GER-91		Helmut Lätli	Michael Klawitta	159	SCAI	4	2	1					6.75	130.00	46.00
2	GER-78	Michael Freitag	Stefan Freitag	381	SVM	1	4	3					7.75	125.94	45.08
3	GER-45	Michael Dorrer	Josef Seebauer	76	NYCE	2	9	2					13.00	121.88	44.16
4	GER-187	Stefan Beichl	Thomas Mayer	370	HSC	3	1	10					13.75	117.81	43.24
5	GER-1911	Uwe Heinecke	S. Riische	383	MWSC	7	5	4					16.00	113.75	42.32
6	GER-51	Andreas Kunze	Georg Kartini	48	SCW	6	6	5					17.00	109.69	41.40
7	GER-1900	Helmut Steiner	P. Bichler	2116	YCaT	8	7	9					24.00	105.63	40.48
8	AUT-2	Erich Schober	Martin Neumayer		YCY	11	3	11					25.00	(101.56)	39.56
9	GER-101	Matthias von Linde	H. Schuster	304	MRSV	10	13	7					30.00	97.50	38.64
10	GER-97	Walter Graff	Jürgen Graff	157	SCO	9	8	13					30.00	93.44	37.72
11	GER-1941	Andreas Kolb	M. Kolb		YCAT	13	14	8					35.00	89.38	36.80
12	GER-111	Ewald Kössler	J. Janzen	317	BYC	22	12	6					40.00	85.31	35.88
13	GER-944	Gunther Schrem	Franz J. Schild	204	NSSC	12	11	17					40.00	81.25	34.96
14	GER-80	Richard Buchecker	C. Lorenz	142	SCS	15	15	16					46.00	77.19	34.04
15	GER-68	Ottakar Klein	Tanja Klein	162	SGE	16	19	14					49.00	73.13	33.12
16	GER-1839	Franz Menzer	Dr. Ernst Hiegele	332	SCE	19	20	12					51.00	69.06	32.20
17	GER-119	Hans Alfred Kohl	Martin Mitterer	280	YCaT	20	17	21					58.00	65.00	31.28
18	GER-155	Gerhard Niessen	Karl Scheuring	102	SCS	21	18	19					58.00	60.94	30.36
19	GER-1858	Hans-Wolfgang Endres	T. Millies	26	SVM	27	10	23					60.00	56.88	29.44
20	GER-21	Peter Stanner	Bernad Furtmeier	37	SCSTS	14	23	24					61.00	52.81	28.52
21	AUT-9	Heinz Waerder	Bernhard Eder	510	UYCNS	18	26	18					62.00	(48.75)	27.60
22	GER-109	Dr. Marius Pfaller	Kurt Siebert	2100	MYC	29	24	15					68.00	44.69	26.68
23	GER-1987	Jürgen Grahmann	C. Salmen	365	MRSV	17	16	DNF					68.00	40.63	25.76
24	GER-79	Fred Damss	Isabel Klein	132	SKGF	26	22	20					68.00	36.56	24.84
25	GER-1810	Dieter Staib	Renate Staib	361	YCaT	23	21	29					73.00	32.50	23.92
26	GER-174	Jürgen Becker	Norbert Römberg	53	PYC/SCOH	5	DNF	DNF					75.00	28.44	23.00
27	GER-1415	J. Wöhr	C. Maier		YCaT	25	25	27					77.00	24.38	22.08
28	GER-31	Rudolf Dinkelmaier	E. Hanner	59	SCSTS	28	27	26					81.00	20.31	21.16
29	GER-93	Joachim Dahrmann	Julia Dahrmann	392	SCPI	30	29	25					84.00	16.25	20.24
30	GER-278	Wilferi	P. Humpel			24	28	DNF					87.00	12.19	19.32
31	GER-698	A. Koppány	Cnyrim		YCaT	31	30	28					89.00	8.13	18.40
32	GER-1727	G. Hauer	Michael Ruf		ASC	DNC	DNC	22					92.00	4.06	17.48
33	GER-1871	W. Nolkmann	F. Rath			DNC	DNC	DNC					105.00		
34	SUI-394	K. Liechi	A. Wiedmaier		SCH	DNC	DNC	DNC					105.00		

# E R G E B N I S S E

**SCHLIERSEEPOKAL 1994 4.06.13 04.09.94/TB**
**DATE FROM TO 25.06.94-26.06.94, S: 0.70**

Organizing Club: SSC	Q: 1.00	Pointsystem: low-point	VF: 0.70	DSV-Ranking-List-Factor: 1.10	Number of Entries: 15	Number of Starters: 15	Number of Finished: 10						Points	DSV/	VL-Points	
Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7				
1	GER-1900	Helmut Steiner	Georg Kauderer	2116	YCaT	1	1	1	1					2.25	110.00	35.00
2	GER-109	Dr. Marius Pfaller	Kurt Siebert	2100	MYC	DNS	3	2	2					7.00	99.00	34.30
3	GER-155	Gerhard Niessen	Karl Scheuring	102	SCS	3	2	3	3					8.00	88.00	33.60
4	GER-93	Joachim Dahrmann	Jutta Seyock	392	SCPI	2	5	DNF	5					12.00	77.00	32.90
5	GER-1623	Gudrun Breitschäfer	Helmut Ostermeier	256	SSC	5	4	4	6					13.00	66.00	32.20
6	GER-1858	Hans-Wolfgang Endres	Robert Pfisterer	26	SVM	6	6	5	4					15.00	55.00	31.50
7	GER-1895	Hans Hirtreiter	H. Kirchberger			4	7	7	DNS					18.00	44.00	30.80
8	GER-1304	K. Spinnler	Andre Kopperry		YCaT	7	8	8	7					22.00	33.00	30.10
9	GER-1322	Klaus Riedel	Ingo Stücken		SCHSC	9	9	6	8					23.00	22.00	29.40
10	GER-1347	Stefan Hornfeck	Thomas Mühlbauer		SSC	8	DSQ	DNF	DNS					40.00	11.00	28.70
11	GER-1430	Norbert Weidlich	Christoph Becker		SCS	DNF	DNS	DNF	DNS					48.00	28.00	
12	GER-1547	Anton Brandl	Dieter Hartmann	235	SSC	DNS	DNS	DNS	DNF					48.00	27.30	
13	GER-1551	Hans Brandl	Karin Brandl		SSC	DNS	DNS	DNF	DNS					48.00	26.60	
14	GER-25	Robert Holzmüller	Klaus Leitner		SSC	DNS	DNS	DNF	DNS					48.00	25.90	
15	GER-551	Ernst Reil	Walter Dalatschek		SSC	DNS	DNF	DNF	DNS					48.00	25.20	

**KUHSCELLEN-REGATTA, 4.07.05 04.09.94/TB DATE FROM TO: 09.07.94-10.07.94, S: 0.90**

Organizing Club: SCAI	Q: 1.03	Pointsystem: low-point	VF: 0.93	DSV-Ranking-List-Factor: 1.40	Number of Entries: 47	Number of Starters: 44	Number of Finished: 44						Points	DSV/	VL-Points	
Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7				
1	GER-91	Helmut Löhner	Michael Klawitta	159	SCAI	1	7	1						8.50	140.00	46.50
2	GER-45	Michael Darrer	Josef Seebauer	76	NYCE	2	5	2						9.00	136.82	45.57
3	GER-51	Andreas Kunze	Peter Hallender	48	SCW	3	3	4						10.00	133.64	44.64
4	GER-161	Hubert Walbel	Bene Wiedemann	333	SCAI	5	1	6						11.75	130.45	43.71
5	GER-1929	Hans-Peter Schwarz	Roland Kirs	368	HSC	8	2	9						19.00	127.27	42.78
6	POL-1	Andrzej Iwinski	Adam Iwinski	1160	AZS/AZK	7	9	5						21.00	(124.09)	41.85
7	GER-1774	Dr. Ulrich Baur	Dr. Klaus Baur	95	STSC	10	6	10						26.00	120.91	40.92
8	SUI-51	Enrico Ambrosi	Fabio Galante	1236	YCA	18	4	8						30.00	(117.73)	39.99
9	GER-69	Wolfgang Sellmann	Michael Herz	228	SCAI	12	8	11						31.00	114.55	39.06
10	GER-944	Gunther Schrem	Franz J. Schild	204	NSSC	9	11	14						34.00	111.36	38.13
11	GER-1911	Uwe Heinecke	S. Ritsche	383	MWSC	20	19	3						42.00	108.18	37.20
12	GER-61	Bernhard Keller	Bernd Fischer	133	SKF	21	18	7						46.00	105.00	36.27
13	GER-4	Christoph Wieland	Sven Merkel		WYC	6	30	17						53.00	101.82	35.34
14	GER-1900	Helmut Steiner	Georg Kauderer	2116	YCaT	15	15	23						53.00	98.64	34.41
15	GER-14	Dr. Michael Schineis	Dr. H. Burghold	91	SCAI	16	17	20						53.00	95.45	33.48
16	GER-120	Karsten Keil	Frank Descher	399	YCAC	17	24	15						56.00	92.27	32.55
17	GER-213	Ralf Albert	Luiz Albert	627	SVP	4	34	19						57.00	89.09	31.62
18	GER-97	Walter Graff	Jürgen Graff	157	SCO	14	31	13						58.00	85.91	30.69
19	GER-181	Hermann Sellmann	S. Burghold	209	SCAI	23	14	21						58.00	82.73	29.76
20	GER-1705	Thomas Sellmann	A. Gräfe	81	SCAI	30	13	16						59.00	79.55	28.83
21	GER-1762	Friedl Buhl	Adalbert Netzer	2104	SCAI	19	21	22						62.00	76.36	27.90
22	GER-1843	Ralf Ortman	F. Ristau	2109	ESC	13	20	33						66.00	73.18	26.97
23	GER-68	Ottokar Klein	Tanja Klein	162	SGE	22	16	30						68.00	70.00	26.04
24	GER-1803	Dr. Hanns Lohner	Dr. Michael Lohner	258	WVF	DNC	12	12						72.00	66.82	25.11
25	GER-67	Johannes Breh	J. Vey	369	RCR	DNC	10	18						76.00	63.64	24.18
26	GER-86	Wolfgang Frank	Tobias Frank	2106	SVH	28	22	27						77.00	60.45	23.25
27	SUI-394	M. Rüdi	A. Wiedmaier		SCH	29	25	24						78.00	(57.27)	22.32
28	SUI-3	Jean-Pierre Weber	R. Bolliger	1269	SCH	26	27	26						79.00	(54.09)	21.39
29	GER-119	Hans Alfred Kohl	W. Joppich	280	YCaT	33	23	25						81.00	50.91	20.46
30	GER-31	Rudolf Dinkelmaier	J. Schulz	59	SCSTS	24	28	31						83.00	47.73	19.53
31	GER-58	Robert Ness	P. Hebel	2139	ESC	11	40	34						85.00	44.55	18.60
32	GER-109	Dr. Marius Pfaller	Kurt Siebert	2100	MYC	32	26	32						90.00	41.36	17.67
33	GER-1829	S. Utsch	N. Utsch		SCOW	25	29	37						91.00	38.18	16.74
34	GER-192	Lothar Simon	Dr. U. Gabert	359	SCAI	27	32	38						97.00	35.00	15.81
35	SUI-340	Hans-Peter Roduner	Koni Roduner	1234	SFDCO	36	37	29						102.00	(31.82)	14.88
36	GER-241	Hartwig Hessel	J. Melis	632	HWPL	40	36	28						104.00	28.64	13.95
37	GER-94	Ralf Wilkendorf	Stefan Lübbe	2121	YCS	37	35	35						107.00	25.45	13.02
38	SUI-68	Eric Gastel	Bernd Ullings		SCH	34	41	39						114.00	(22.27)	12.09
39	GER-1693	Humbert Heerdegen		193	BSF	35	33	DNF						116.00	19.09	11.16
40	GER-1931	Thomas Laschütz	R. Adam	2142	YCP	41	39	36						116.00	15.91	10.23
41	GER-407	P. von Huben	P. Ilg		ZSR	38	38	42						118.00	12.73	9.30
42	SUI-379	Peter Leemann	R. Maischen	1263	SCOZ	39	42	40						121.00	(9.55)	8.37
43	GER-1915	Roland Jörg	Berhard Kögel		HSK	31	43	DNC						122.00	6.36	7.44
44	GER-1447	N. Menz	W. Frodl		BSF	42	44	41						127.00	3.18	6.51
45	AUT-2	Erich Schöber	Martin Neumayer		YCAI	DNC	DNC	DNC						144.00		
46	GER-1723	Günter Mayr	Elmar Frey	188	SCAI	DNC	DNC	DNC						144.00		
47	GER-80	Richard Buchecker	C. Lorenz	142	SCS	DNC	DNC	DNC						144.00		

## SCAI-SEGLER DOMINIEREN BEI DER KUHSHELLE

Zur 29. internationalen Kuhschellenregatta der Flying Dutchman (FD) waren 44 Segler aus 4 Nationen zum Segelclub Alpsee-Immensstadt angereist. Darunter mit Swen Merkel ein Olympiateilnehmer von 1992 aus Hongkong. Klarer Sieger wurde das SCAI-Team Helmut Löther mit Vorschoter Michael Klawitter.

Am Samstag konnte Wettfahrtsleiter Ali Seltmann die erste Wettfahrt bei 1 bis 2 Windstärken aus Nordwest starten. Von Beginn an entwickelte sich ein Zweikampf zwischen dem Neubeuber Team M. Dorrer/J. Seebauer und den heimischen Team H.Löther/M. Klawitter, den das SCAI-Team für sich entscheiden konnte. Andi Kunze vom Staffelsee mit Vorschoter Peter Hollender vom Niedersonthofenersee konnten Dritte dieser Wettfahrt werden. Als bester Ausländer belegte der Pole Andre Iwinski mit seinem Sohn den 7. Platz.

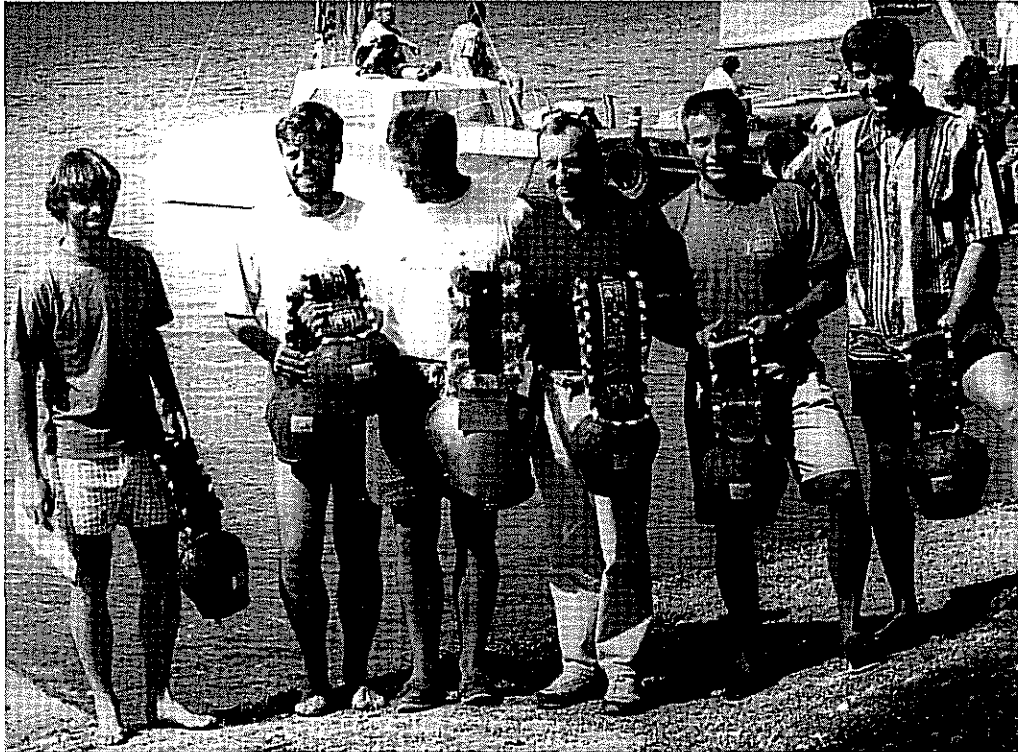
Bei strahlendem Sonnenschein und herrlichem Ostwind der Stärke 2 bis 4 wurde am Sonntag die 2.

Wettfahrt gestartet. Dabei gelang dem SCAI-Team Hubert Waibel/Bene Wiedemann ein klarer

Aufholjagt noch auf den 7. Platz vor Enrico Ambrosi/F.Galante aus Ascona wurden als 4. beste Ausländer in

dahinter und lieferten sich packende Wendeduelle. Da der Wind immer stärker wurde, zog sich das

Feld sehr stark auseinander. Löther/Klawitter auch diese Wettfahrt vor Dorrer/Seebauer und standen damit als Gesamtsieger fest. H.Waibel/B. Wiedemann verspielten ihre Siegchancen durch den 6. Platz in dieser Wettfahrt. A.Iwinski aus Polen konnte 5. werden und belegte damit als bestes ausländisches Boot den 6. Gesamtrang. Enrico Ambrosi/F. Galante wurden Gesamtsachte und gewannen damit gleichzeitig die nationale Wertung der 6. angereisten Schweizer FD-Teams. Die Italiener E. Gastel/B. Ullings kamen mit dem Binnenrevier noch nicht ganz klar und wurden 39. Mit



v. l.: Michi Dorrer/Josef Seebauer ( 2. Platz ), Michael Klawitter / Helmut Löther ( 1. Platz ) Andi Kunze / Peter Hollender ( 3. Platz )

Start-Ziel Sieg. Die Vorjahressieger Schwarz, Hans-Peter/Kirst, Roland vom Herrschinger Segelclub deutete

dieser Wettfahrt. Nach einer kurzen Pause wurde die 3. Wettfahrt gestartet. Bernd Keller/Bernd Fischer vom

dem 4. Gesamtplatz von H. Waibel/B. Wiedemann sowie dem 9. Platz von W. Seltmann/M. Herz und dem 10. von G.Schrem/F. Schild konnten sich 3 weitere SCAI- Teams unter den besten 10 platzieren. Unter dem ohrenbetäubendem Klang von 92 Kuhschellen fand die Siegerehrung einer rundum gelungenen internationalen Seglerveranstaltung statt.

### „TOLLE AUFHOLJAGT – PACKENDE WENDEDUELLE“

mit einem 2. Platz an, daß er auch noch ein Wörtchen bei der Vergabe des Wanderpreises mitreden wollte. H.Löther/M. Klawitter rundeten fast als letzte der 44 Boote das Luvfaß und segelten sich nach einer tollen

Schluchsee rundeten die Luvtonne als Erste. Die noch möglichen Anwärter auf den Gesamtsieg: M.Dorrer/J. Seebauer, H.Waibel/ B Wiedemann, A. Kunze/P. Hollender, H. Löther/M. Klawitter folgten dicht

Die Ergebnisse im Einzelnen: siehe Liste

# PHOTOGRAPHY CHRISTOPH STÖCKL

Bismarckstein 2 • 22 587 Hamburg • Tel. & Fax 040- 86 64 125

# SÄCHSISCHE MEISTERSCHAFT –

Mit 29 Teilnehmern konnte auch an der Talsperre Pöhl der Aufwärtstrend im Vergleich zum Vorjahr fortgesetzt werden, der sich schon in Steinberg am Tegernsee und am Alpsee angedeutet hatte. Man kam aus allen Teilen Deutschlands, nur der äußerste Norden und der tiefste Süden glänzte durch Abwesenheit. Es gab mit den Mannschaften König/König, Schreiber/Bahr, Lüdtke/Schrappe oder Becker/Römberg hochkarätige Konkurrenz für die Einheimischen. Nachdem schon am Freitag windlose Gewitterstimmung herrschte und der Wetterbericht auch keine Besserung versprach, mußte man um die Regatta wirklich fürchten. Der Wettfahrtsleiter schickte uns dann auch beim ersten Hauch gegen 15.00 Uhr aufs Wasser – er hatte mal wieder recht. Es gab einen verhältnismäßig konstanten NO-Wind von rund zwei Windstär-

ken, später bis auf drei zunehmend, so daß man manchmal Trapez segeln konnte. Die erste Wettfahrt auf abgekürztem Kurs gewannen nach einem Start-Ziel-Sieg die Brüder Albert vom Gastgeber. Sie hatten an der Luvtonne schon einen so großen Vorsprung, daß ihnen das weiter hinten einsetzende taktische Geplänkel egal

sein konnte. Die zweite Wettfahrt verlief unter den gleichen äußeren Bedingungen. Nach guter Leistung lag Hans-Albert König vorne, der wieder mit seinem Sohn segelte. Zweite wurden die Pöhlers, Seriensieger Kai-Uwe Lüdtke und Ralf Schrappe aus Berlin, Dritter Hans Giel vom SCNS. Die Alberts wurden Siebente und rutschten auf Platz

## VOGTLAND MATCH RACE

Spitze behaupten. Gut für Hans Giel, daß sich das Feld auf dem letzten Raumgang so luvte, daß locker 200m herausgefahren waren. Diese Führung hielt bis ins Ziel. Zweiter wurde wiederum

Kai-Uwe  
Lüdtke,

zu bleiben. Mit einem vierten Platz machte Chappi König alles klar. Nicht wesentlich nach vorne konnte sich Bernd Schreiber fahren, ihm fehlte einfach der berühmte 1-Punkt..

Der neue, von den einheimischen FD-Seglern gestiftete Vogtlandpokal wurde zum ersten Mal im Match Race der besten Acht ausgesegelt. Nachdem einige Qualifizierte anfangs – auch wegen des wenigen Windes – nicht gerade begeistert schienen, änderte sich das Bild recht schnell, als im ersten Viertelfinale Otto gegen Chappi in Führung liegend die Luvtonne an der falschen Seite rundete und zu allem Unglück noch in den Bach fiel. Seinen Urschrei „Sch...“ hörte man bis sonstwohin. Weiter gehobene Stimmung gab es, als der große Favorit Rolf Albert gegen den nachgerückten Fred Dams (mit Schottin Isi Klein) keinen Stich sah und noch an der Luvtonne stand, während F. Dams mit Privatwind ins Ziel fuhr.

Ab dem Halbfinale wurde es dann echt spannend, Lüdtke eliminierte Schreiber, und König konnte sich gegen Dams durchsetzen. Das Finale bei auffrischem Wind war eine Augenweide, es wurde gerastet und protestiert, gekrigelt und einfach traumhaft gesegelt. Beide hatten offensichtlich Match Race Erfahrung. Lüdtke gewann den ersten Lauf, Chappi nach Protest den zweiten und wiederum Lüdtke den dritten. Hier war das jahrelange Manövertraining, das die Leistungsegler früher im Osten ja fast täglich praktizierten, deutlich zu sehen. Am Ende waren sich alle einig, der Mut der Veranstalter, mit dem Vogtland Match Race etwas Neues auszuprobieren, wurde belohnt. Wo sonst gibt es Hunderte interessierter Zuschauer incl. Presseleute und Aktive, die sich für den vermeintlich Schwächeren fast die Seele aus dem Leib schreien?

Auf ein Neues 1995.

Rolf Albert



zwei in der Gesamtwertung ab. Eine dritte Wettfahrt wurde gleich im Anschluß gestartet, diesmal aber mit voller Bahnlänge. Nachdem es am Start und dem ersten Raumgang etwas turbulenter zugeht, konnten sich bald die in der Gesamtwertung vornliegenden Schiffe auch in der

was ihm auch zum zweiten Gesamtrang reichte, da am Sonntag nichts mehr ging. Endlich weiter vorne mit Platz drei segelten Becker/Römberg, die sonst eigentlich das Niveau in Pöhl mitbestimmten, vor zwei Jahren sogar gewonnen. Für die Brüder Albert reichte ein erneuter siebenter Rang, um knapp vor H. Giel Dritter



# E R G E B N I S S E

**SÄCHSISCHE MEISTERSCHAFT, 4.07.06 04.09.94/TB**

**DATE FROM TO: 16.07.94-17.07.94, S: 0.80**

Organizing Club: SVP Q: 1.00 Pointsystem: bonus VF: 0.80 DSV-Ranking-List-Factor: 1.30 Number of Entries: 28 Number of Starters: 28 Number of Finished: 28

Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV/	VL-Points
1	GER-13	Hans-Albert König	Kilian König	113	VSAW	4	1	4					16.0	130.00	40.00
2	GER-206	K. Uwe Lüdike	Rolph Schrappe	618	SCBG	6	2	2					17.7	125.36	39.20
3	GER-213	Rolf Albert	Lutz Albert	627	SVP	1	7	7					26.0	120.71	38.40
4	GER-47	Hans Gießl	Thomas Danningner	190	SCNS	15	3	1					26.7	116.07	37.60
5	GER-40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	111	VSAW	7	4	5					31.0	111.43	36.80
6	GER-97	Walter Grall	Jörg Schmalfull	157	SCO	3	5	11					32.7	106.79	36.00
7	GER-174	Jürgen Becker	Norbert Römberg	53	PYC/SCOH	8	9	3					34.7	102.14	35.20
8	GER-68	Ottakar Klein	Tanja Klein	162	SGE	13	6	6					42.4	97.50	34.40
9	GER-55	Leo Linke	Guntram Bucher	341	SCNS	5	15	9					46.0	92.86	33.60
10	GER-258	Dr. Mario Dietzel	Ralf Kühnert	628	HWPL	10	12	8					48.0	88.21	32.80
11	GER-83	Karl-Heinz Wolf	Andreas Meister		SSVEP	2	22	14					51.0	83.57	32.00
12	GER-79	Fred Dams	Isabel Klein	132	SKGF	12	14	10					54.0	78.93	31.20
13	GER-34	Kurt Hergenröther	Lutz Mehlhorn	55	KCF	9	16	12					55.0	74.29	30.40
14	GER-211	M. Lieberth	Björn Fischer		SVP	20	8	13					59.0	69.64	29.60
15	GER-224	Wolfgang Dietrich	Gudrun Dietrich	623	HWPL	17	11	16					62.0	65.00	28.80
16	GER-276	Michael Perthes	Maik Perthes		SVP	14	13	17					62.0	60.36	28.00
17	GER-1672	Dieter Mader	Alexander Mack	215	SGE	18	10	20					66.0	55.71	27.20
18	GER-241	Hartwig Hessel	Uwe Hessel	632	HWPL	11	17	22					68.0	51.07	26.40
19	GER-240	Prof. Dr. Peter Kleff	Renate Kleffe	625	DYBL	22	18	18					76.0	46.43	25.60
20	GER-86	Wolfgang Frank	Tobias Frank	2106	SVH	25	19	15					77.0	41.79	24.80
21	GER-251	Karl-Heinz Knorr	Johannes Neudeck		HWPL	16	23	23					80.0	37.14	24.00
22	GER-120	Frank Descher	Mike Trenschel			21	21	21					81.0	32.50	23.20
23	GER-259	Olaf Mönnicke	Sven Viehweg	397	SGR	19	20	DNF					86.0	27.86	22.40
24	GER-233	Peter Mehlig	Günter Jüngst	393	HWPL	26	26	19					89.0	23.21	21.60
25	GER-1801	Heinrich Brunner	Jürgen Dölz	130	SGE	23	24	24					89.0	18.57	20.80
26	GER-222	Ralph-J. Gehmlich	Frank Gützold	398	SVP	24	25	25					92.0	13.93	20.00
27	GER-1206	Helmut Kess	Iris Kraft		SGE	28	27	26					99.0	9.29	19.20
28	GER-1516	Adolf-Karl La Graauw	Sven La Graauw			27	28	27					100.0	4.64	18.40



## Das erfolgreichste FD-Rigg der letzten Jahre

Olympiade '92: 1.+ 3.+ 4.  
Weltmeisterschaft '93: 1.

Mast	M5 oder M8 ungeriggt	1.700,- DM
Mast	M5 oder M8 komplett geriggt	2.050,- DM
Baum	B2 mit Unterliekstrecker, verjüngt	470,- DM
Baum	B2 komplett mit Spisystem	575,- DM
Spibaum	neu 2,5m	169,- DM

Jetzt entsprechend der neuen Klassenregel lieferbar!

### Wir haben alles!

Neu- und Gebrauchtboote, Riggs, Segel, Trailer, Zubehör, Segelbekleidung, Reparaturen, ...

SEGELSPORT

HOLGER

# JESS

BIRKENSEE  
24340 ECKERNFÖRDE  
TEL. 0 43 51 / 8 72 37  
FAX 0 43 51 / 8 71 37

# Deutsche Meisterschaft

# 1994

**K**napp 40 Boote sorgten für ein einigermaßen respekta- bles Ergebnis bei der dies- jährigen DM, leider fehlte Lokalmatador Anton Schwarz, der keine Startberechtigung hatte.

Die gesamte Wettfahrtsrie konnte, wie vorgesehen, an drei Tagen durchgezogen werden.

Eine für die Jahreszeit untypi- sche Tiefdruckzone sorgte für über- wiegend Westwind mit starken Böen und einer sehr zufriedenstellenden Gesamtwindstärke.

Nach einer für deutsche Mei- sterschaftsverhältnisse doch gründ- lichen Vermessungen durch unseren Chefvermesser Clè Jelles, am 1. Tag zwei Wettfahrten mit sehr bööigen Winden zwischen 4-7 Windstärken. Es gab eine Menge Bruch, aber auch wunderschöne „Gleitritte“ auf den Raumkursen mit dem großen Spin- naker. Erwartungsgemäß wurden diese beiden Wettfahrten vom Favo- ritenteam G 92 Plettner/Friedrich gewonnen.

Mit einem Zweitem und einem Viertem brachte sich die Berliner Mannschaft G 206 Lüdke/Schrappe ins Gespräch, während Mitfavoriten Helmut Lötner und Eddy Eich durch Kenterung bzw. Mastschaden etwas schwach anfang.

Der nächste Tag mit mehr Sonne und 3-5 Windstärken, kräf- tigen Drehern und schwierig zu segeln.

Hier holten sich einmal G 22 Eich/Hagenmeyer sowie G 51 Kunze/ Hollender einen Tagessieg und hiel- ten damit die Meisterschaft offen.

Wegen des abends einsetzenden Regens fand die vorgesehene Segel- party in einer der Hallen statt, mit Live-Musik und ausreichend Essen und Trinken. Abends gab es dann noch eine Sitzung der Klassenverei- nigung über die an anderer Stelle noch berichtet wird.

Am Sonnabend hieß es früh raus, um evtl. mit 2 Wettfahrten die Serie erfolgreich abzuschließen. Fünf Mannschaften hatten noch Chancen auf den Deutschen Meister.

Die Vormittagswettfahrt, die aber auch erst um 10.30 Uhr gestar- tet werden konnte, sah bei wenig Wind einen Tagessieg von G 51 vor G91 und einen Dritten von G 206.

Damit war es, zumindestens zwischen 4 Mannschaften, immer noch sehr eng. Durch einen Sieg in der 6. und letzten Wettfahrt und der Tatsache, daß der wichtige 2. Platz an G 40 Schreiber/Bahr fiel, wurde GER 206 Kay-Uwe Lüdke/Ralf Schrappe ganz knapp Deutscher Meister (0,7 Punkte) vor den punkte- gleichen GER 51 Kunze/Hollender und GER 92 Plettner/Friedrich.

Neben den, für Bayern unge- wöhnlichen, guten Starkwindver- hältnissen bestach diese DM durch eine gute Gastfreundschaft des ver- anstaltenden Vereins und preiswerte Bewirtung durch die Gastronomie.

Für eine so gelungene Veran- staltung hätten wir uns noch mehr Teilnehmer gewünscht.

*Bericht: Bernd Schreiber  
Berlin, den 30. August 1994*

## MARINA PREIS TORBOLE VOM 24. - 27. AUGUST

**D**er diesjährige Marina Preis beinhaltete einige Besonder- heiten. Zum einen begann er schon am Mittwoch, was durch erstmaliges Fehlen der Ausschrei- bung vielen Seglern nicht bewußt war und durch Mundpropaganda weitergegeben werden mußte. Zum anderen sorgte sehr wechselhaftes Wetter mit vielen Wolken und eini- gem Regen dafür, daß während der ganzen Serie nicht eine richtige „Ora - Regatta“ gesegelt wurde und die Versuche bei Vento nur teilweise die üblichen Windstärken beinhalteten. Vielleicht wegen der fehlenden Aus- schreibung ein etwas enttäuschen- des Ergebnis von nur 46 gestarteten Booten, aber immerhin aus 6 Natio- nen und auch mit ansprechender Konkurrenz.

Die erste Wettfahrt endete noch erwartungsgemäß mit dem Sieg des hohen Favoriten, Gebr. Bojsen-Möl- ler aus Dänemark, vor dem, auf Eddy Eich's Boot unter deutscher Nummer startendem, Engländer Michael Lennon, der für Musto arbeitet. Dritter war bei dieser Wett- fahrt der Holländer Wim Landeslag, der stark auftrumpfte und für einige Wettfahrten die Gesamtführung innehatte.

Bei der zweiten Wettfahrt, auch durch sehr schwache Winde bedingt, änderte sich das Bild. Hier holte sich der Holländer den ersten Platz vor dem Italiener Cipriani und der, zu den Favoriten gehörenden, Mannschaft Plettner/Friedrich. Im Zusammenhang mit I 10 - Cipriani - ist zu sagen, daß dieser fast jedesmal einen klaren Fehlstart, hatte aber nie zurückgerufen wurde, was die Mei-

nung über den angeblichen Heim- vorteil der Italiener natürlich be- stärkte.

Die dritte Wettfahrt holten sich wieder die Gebr. Bojsen-Möller, die bei der Zweiten einen bösen Ausrut- scher hatten. Die Holländer wieder Zweite vor G 22 mit englischem Steuermann. Bei den nächsten bei- den Wettfahrten, kurioserweise, genau der gleiche Einlauf, zweimal G 92 Plettner/Friedrich vorne, vor G 22 und D 21.

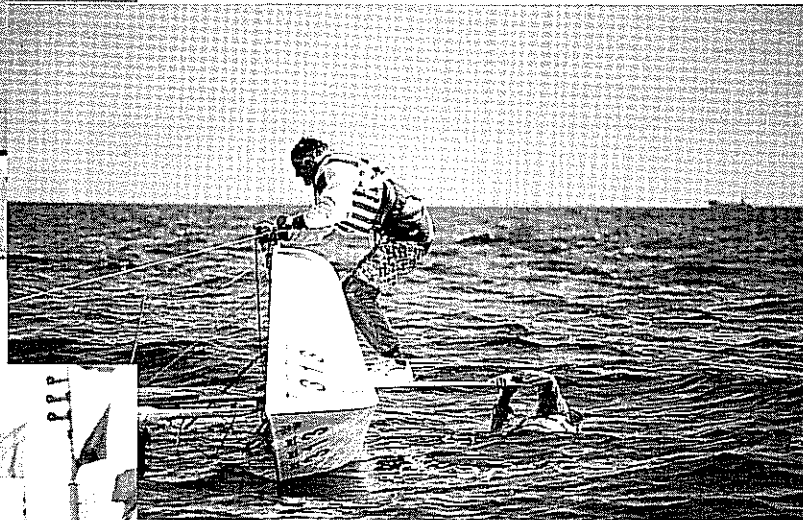
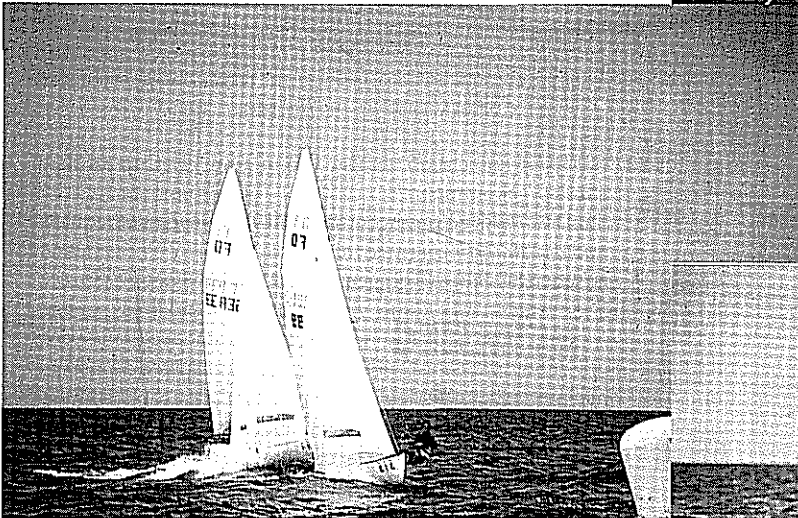
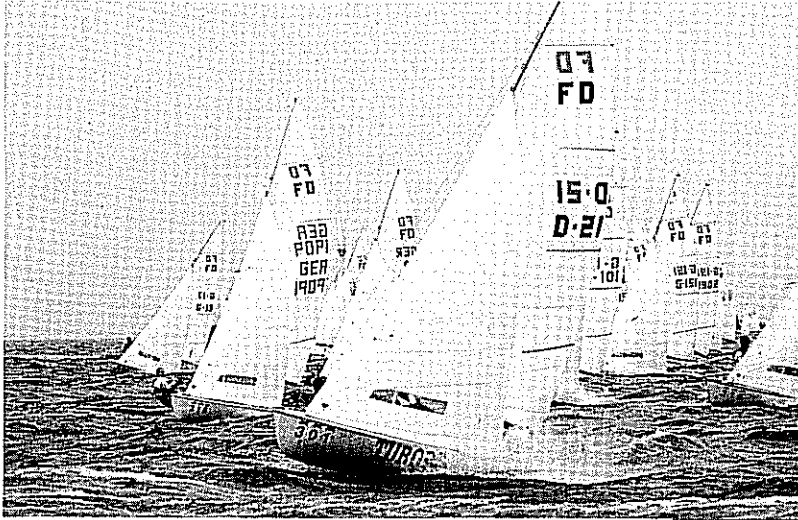
Zur letzten Wettfahrt hatten drei Mannschaften gute Chancen, Erste zu werden. Durch einen Tageszwei- ten holte sich die Mannschaft Gebr. BojsenMöller ganz knapp (0,3 Punkte) vor der Mannschaft G 22 Len- non/ Haginmyer den Sieg. G 92 Plettner/Friedrich wurden Dritte vor dem gut gefahrenem Holländer H 69, der allerdings in dieser Wettfahrt

wegen Frühstarts disqualifiziert wer- den sollte, was wie immer nicht pas- sierte. Der Club zeigte sich in seinem dreißigsten Geburtsjahr mit neuem Clubhaus und schöner, großer Ter- rasse von der angenehmsten Seite. Die Probleme beim Zuwasserlassen der Boote über die Steinrampe auf der Jollenwiese blieben die alten.

Man kann nur hoffen, daß nicht allzu viele Segler wegen der nicht typischen Windverhältnisse Gram sind und im nächsten Jahr wieder nach Torbole kommen, wo im August/September der Marina Preis, die Italienische Meisterschaft und die Weltmeisterschaft auf einen Schwung gesegelt werden können.

*Bericht: Bernd Schreiber  
Berlin, den 30. August 1994*

# DIE KIELER WOCHEN...



Mangels eines Berichtes einmal eine Fotoreportage. Die Regatta war auch 1994 wieder eine tolle Veranstaltung. Leider waren nicht ausreichend FDs am Start, so daß es für den Flying Dutchman 1995 keine Kieler Wochen mehr geben wird, außer wir bekommen schon im Frühjahr ausreichend Meldungen zusammen. Doch darüber mehr im nächsten Flying Report.

...1994



# 105. TRAVEMÜNDER WOCHEN 1994

"Viel Sonne, viel Wind und viel Meer - geradezu ideale Bedingungen genießen derzeit die fast 2000 Teilnehmer an der 105. Travemünder Woche."

Jahrhundertwetter zum Start der 105. Travemünder Woche: Bei hervorragenden Bedingungen schickten die Bahnchefs fast 2000 Segler aus 23 Nationen auf die Bahn. Rund 5 Windstärken zum Auftakt am Sonntag, bis zu sechs Windstärken gestern nachmittag - besser kann man es nicht treffen."

So kommentierten die Lübecker Nachrichten am 26. Juni 1994.

Zu den Wettfahrten der FDs, die bereits am Samstag zusammen mit den 14 Footern und den RTL-Schiffen Helmsman 751, ein Tag vor den restlichen Klassen auf Bahn Bravo geschickt wurden.

Wegen der ursprünglichen Absage und damit verbundener alternativer Urlaubsplanung fanden nur 19 FD's den Weg nach Travemünde.

Hoffentlich reicht diese Resonanz aus, um die TW und FD-Segler zu erhalten, die Teilnehmer dieser 105. TW waren sicherlich alle restlos begeistert. Jeden Tag in Badehose raus - und dann nur mit offenem Shorty wegen des Spritzwassers beim Trapez.

Samstags zwei Wettfahrten bei 2-3 Windstärken. Im ersten Lauf lag von Anfang an Jens Hanisch mit Pips Hallensleben vorne. Wir mühten uns aus dem Mittelfeld vorkämpfen, schafften es aber gerade noch an Chappi König/Clemens Binder vorbei auf Platz 2.

Den nächsten Lauf gewannen wir mit einem ungeschädigten Start-Ziel-Sieg. Jens Hanisch belegte hier den 4. Platz, hinter Klassenhauptling Bernd Schreiber und Chappi König.

Am Sonntag wiederum 2 Wettfahrten bei ähnlichen Bedingungen wie am Samstag: Nordost 2-3 Bft.

Die dritte Wettfahrt gewannen die Wolsburger Behrens/Szyperrek vor Chappi König, Krings/Brodde und uns. Jens Hanisch hatte in diesem Lauf Pech: Sein

Großfall riß auf er Kreuz. Ebenso Hans Genthe: Ruderbeschlagbruch.

Der TW-Sieg lag daher in unseren bzw. Chappi Königs Händen.

Im vierten Lauf segelten wir wiederum einen Start-Ziel-Sieg. Chappi arbeitete sich aus dem Mittelfeld noch auf Platz 2 vor.

Abends FD-Party vor Bernd's Apartment, das Wetter war immer noch genial. An diesem Tag war Lübeck mit 36 Grad Celsius heißeste Stadt Europas und Nordafrikas.

Nachts war immer Riesenstimmung am "Mexican Beer-Stand" bzw. Live-Musik auf der Bühne, die

der in die Wertung genommen (Ralf Behrens jedoch nicht!), so daß Chappi König einen Tagessieg "geschenkt" bekam und wir plötzlich punktgleich auf dem 2. Platz lagen.

Holger Jess bei den 14-Footern traf es noch schlimmer:

Wegen Meßbrief-Problemen wurde er kurzerhand als Europameister entronnt und

## „JAHRHUNDERTWETTER – 2000 SEGLER AUS 23 NATIONEN“

An Land dann die große Enttäuschung für einige: DSV-Vermesser Günter Ahlers hatte Ernst gemacht und das halbe 14-Footerfeld, sowie 4 FD's wegen fehlenden Spi-Nummern und anderen Kleinigkeiten ohne Verwarnung rausgeworfen. Die DSQ bezog sich eigenartigerweise nur auf den dritten Lauf, so daß der Tagessieg von Ralf Behrens sowie der 3. Platz von Martin Krings in den Mülleimer wanderten.

Wir hatten mittlerweile 2,25 Punkte Vorsprung vor Chappi.

Am Montag erstmal Startverschiebung, allerdings nur bis 11 Uhr, dann wurde der Start auf 13 Uhr festgelegt, der auch bei herrlichem Nordost-Wind (4-5 Bft.) gesegelt werden konnte. Chappi König, der praktisch auf Siegfahren mußte, gönnte sich einen Einzelrücklauf, landete jedoch trotzdem mit uns in der Spitzengruppe. Nach dem Vorwindkurs lag Martin Krings vor Chappi König und uns. Auf dieser Kreuz konnten wir Chappi König nochmal einholen und vor ihm aufs letzte Dreieck gehen. Auf dem Spigang war er jedoch der Schnellste und fuhr wieder an Martin Krings ran. Auf der Zielkreuz schaffte er es sogar noch ihn abzuholen, wir gingen zwei Bootslängen später ins Ziel.

Die Wettfahrtsleitung schickte uns trotz 4-5 Bft. und 15 Uhr nach Hause. Man wollte uns unbedingt bis Dienstag dabeihalten. Egal, wir hatten immer noch ein Punkt Vorsprung vor Chappi, der im letzten Lauf mindestens Zweiter und gleichzeitig vor uns landen mußte, um uns noch den Sieg streitig zu machen.

diesmal richtig gut ankam. Die Travepromenade war jedenfalls immer bis nach eins rappellvoll. Nachts wehte sich der Wind aus, so daß am nächsten Tag „absolutes Öl“ war und nicht mehr gesegelt werden konnte.

Martin Krings wurde trotz falscher Spi-Nummer im 3. Lauf wie-

in allen sechs Läufen disqualifiziert! Das erhoffte "Stechen" zw schen uns und Chappi König im 6. Lauf mußte aus Windmangel leider auf die Kehraus-Regatta in Steinhude verschoben werden.

### FD – CUP AM 30. / 31. JUNI 1994

18 bayerische FD-Segler waren zum FD-Cup an den Simssee gekommen.

Das stärkste Kontingent stellte der SC Neubäu/Oberpfalz und der YC am Tegernsee mit 5 bzw. 4 Booten. Vom einheitlichen SC Simssee gingen 6 Boote an den Start.

### HEIMSIEG

sem heißen Sommerwochende die Parole. Doch am späten Samstag-

nachmittag kam ein leichter Ostwind auf, den die erfahrene Wettfahrtsleitung zu einer schönen Wettfahrt nutzte. So konnte wenigstens eine der drei vorgesehenen Regatten gesegelt werden. Nach einer spannenden Startkreuz war an der Luvtonne die Überraschung perfekt, drei Simsseer waren unter den ersten Vier. Buchecker/Düll führten vor ihren Clubkameraden Wachter/Wachter. Dritte waren Künzler/Fastl vom Münchner YC, an vierter Stelle lagen Niessen/Scheuring vom SC Simssee. Wachter/Wachter fielen leider wieder zurück, aber die ersten drei bauten ihren Vorsprung immer weiter aus. Das war auch gut so, denn in der letzten Vorwindstrecke kam von hinten Wind auf und schob das Feld wieder zusammen. Buchecker/Düll ließen sich aber nicht mehr einholen, siegten klar und gewannen für ein Jahr den von den Brüdern Adolph gestifteten Wanderpokal. Nach harten Positionskämpfen setzten sich Künzler/Fastl durch und belegten den zweiten Platz vor Niessen/Scheuring. Knapp und Knallhart ging es beim Kampf um die nächsten Plätze zu. Kreuzer/Danninger vom SC Neubäu wurden Vierte, als Fünfte kamen Steiner/Kauderer vom YC am Tegernsee in das Ziel, wurden aber nach einer Protestverhandlung disqualifiziert. So ging der fünfte Platz an Leo Linke/Bucher vor Andreas Linke/Amann, beide SC Neubäu. Siebte wurden Staib/Staib vom YC am Tegernsee, vor ihren Clubkameraden Kolb/Abele. Auf den neunten Platz kamen Wachter/Wachter vor Weidlich/Neumeier, beide SC Simssee.

Gerhard Niessen

S  
I  
M  
S  
S  
E

# E R G E B N I S S E & T E C H N I K

**TRAVEMÜNDER WOCHE, 4.07.09 04.09.94/TB**

**DATE FROM TO: 23.07.94-25.07.94, S: 0.80**

Organizing Club: LYC    Q: 1.00    Pointsystem: low-point    VF: 0.80    DSV-Ranking-List-Factor: 1.35    Number of Entries: 21    Number of Starters: 19    Number of Finished: 19

Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV/	VL-Points
1	GER-13	Hans-Albert König	Manfred König	113	VSAW	3	3	1	2	1			6.50	135.00	40.00
2	GER-78	Michael Freitag	Stefan Freitag	381	SVM	2	1	3	1	3			6.50	127.89	39.20
3	GER-40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	111	VSAW	5	2	6	6	6			19.00	120.79	38.40
4	GER-44	Heiner Forstmann	Dr. Axel Forstmann	31	SLSV	10	9	5	3	4			21.00	113.68	37.60
5	GER-52	Marin Krings	Joachim Brodda	2137	HSC	13	10	2	8	2			22.00	106.58	36.80
6	GER-62	Rainer Barthel	Uwe Barthel	141	SCD	4	8	8	5	5			22.00	99.47	36.00
7	GER-1755	Ralf Behrens	Bernd Szyperek	90		7	6	DSQ	4	9			26.00	92.37	35.20
8	GER-1775	Olaf Ballerstein	Frank Reinecke	355	SCO	8	11	4	7	10			29.00	85.26	34.40
9	GER-151	Klaus Gaede	Aeisso Kern	394	PYC	6	7	9	9	13			31.00	78.16	33.60
10	GER-66	Kurt Prenzler	Uwe Lage	152	HYC	9	14	7	11	8			35.00	71.05	32.80
11	GER-1909	Jens Hanisch	Florian Hallensleben	311	PYC	1	4	DNF	12	DNC			38.75	63.95	32.00
12	GER-182	Michael Haupt	Stephan Reimers	58	YCN	14	12	12	13	7			44.00	56.84	31.20
13	GER-152	Peter Steidl	Gunnar Bahr	9	PYC	12	13	11	10	11			44.00	49.74	30.40
14	GER-1665	Dr. Delfel Kreidel	Felix Kreidel	98	NRV/SLSV	15	15	10	14	12			51.00	42.63	29.60
15	GER-49	Michael Lange-Wagner	Oliver Wagner	344	GSG	16	DNF	13	16	14			59.00	35.53	28.80
16	GER-33	Hans Genhe	Jobst Wellensiek	21	HYC	11	5	DNFDNC	DNC				60.00	28.42	28.00
17	GER-94	Ralf Wilkendorf	Stefan Lübbe	2121	YCS	17	16	^DSQ	15	DSQ			70.00	21.32	27.20
18	GER-333	Rolf Schenk	Konrad Barop		RSV	18	17	DNCDNC	15				72.00	14.21	26.40
19	GER-1888	Ekkehard Linde	Peter-M. Clasen	292	PYC	19	DNF	DSQDNF	DNC				85.00	7.11	25.60
20	GER-1854	Georg Knick	Stefan Seidenschnur	52	PYC	DNC	DNC	DNCDNC	DNC				88.00		
21	GER-42	Traute Genhe	Chr. von Saldern	22	KYC/HYC	DNC	DNC	DNCDNC	DNC				88.00		

# TRIMM-TIPS

Im Folgenden möchten wir Hinweise zur optimalen Einstellung unserer FD-Segel geben.

Vorweg sind einige grundsätzliche Bemerkungen zu den Möglichkeiten und den Notwendigkeiten des Riggs darzulegen. Die optimale Geschwindigkeit im FD erreicht man nur, wenn man für die unterschiedlichen Wind- und Wellenbedingungen das Rigg und die Segel optimal einstellen kann. Zunächst einmal sind einige grundsätzliche Prinzipien zu berücksichtigen. Das Boot sollte so ausgestattet sein, daß man den Mast von ganz aufrecht bis zum vollen Rake gut verstellen kann. Bei vollem Rake fährt man die Genuaschot in der 4. Öse der Genua. Bei allen Mastfallstellungen darf der Mast beim Segeln keinesfalls in der Mitte nach Lee in die Genua biegen, da dieses die Geschwindigkeit deutlich reduziert. Deshalb ist eine abgestimmte Salinglänge, der richtige Salingwinkel, sowie die Benutzung des richtigen Wantenansatzpunktes am Boot und die entsprechende Riggspannung sehr wichtig. Sobald man anfängt zu raken, kann man die Wanten im Boot sehr weit hinten fahren. Das Problem ist jedoch, daß bei einem Aufstellen des Mastes bei wenig Wind die Wanten den Mast über die Salinge stark nach hinten halten und eine negative Mastbie-

gung nach hinten auftreten kann. Dieses muß unbedingt verhindert werden. Dies kann man entweder durch einen späteren Salingwinkel erreichen oder durch weiter vorne im Boot befestigte Wanten. Ein nach Lee Biegen des Mastes in der Mitte kann als Ursache entweder eine zu hohe Riggspannung haben oder auch zu lange Salinge.

Beim FD, wenn nicht sehr viel Riggspannung gefahren wird, ist das Luvwant beim Segeln unter höherer Spannung als das Leewant. Bei zu langen Salingen wird der Mast dann nach Lee durchgedrückt, da die Spannung des Wants über die Salinge auf den Mast übertragen wird. Insbesondere tritt dieser Effekt bei schwereren Steuerleuten ein, da der Zug auf dem Luvwant von dem Steuermann ausgeht, weil der Vorschotmann am Mast selbst hängt.

Um die Düse nicht abzuklemmen, sollte der Mast in der hintersten erlaubten Position im Boot stehen. Die ist durch eine Maßmarke vorgeschrieben.

Nun zu Einstellungen des Mastfalls bei unterschiedlichen Bedingungen:

Bei ganz leichtem Wind und Flachwasser kann man den Mast ganz aufstellen. Hierbei sollte der Mast eine leichte Vorbiegung haben, damit das Großsegel im Achterliek

nicht zu sehr schließt. So lange der Vorschotmann im Boot sitzt, sollte die Riggspannung relativ gering sein. Falls der Mast eine Biegung nach hinten aufweist, kann man bei leichtem Wind die Ansatzpunkte der Wanten im Boot nach vorne setzen. Das hat auf den Vormwindkursen außerdem den Vorteil, daß man den Großbaum weiter auffieren kann. Die Unterwanten sollten lose gefahren werden, und ebenso das Cunningham. Das Unterliek wird nicht zu lose gefahren und der Traveller ganz nach Luv. Die Großschot wird soweit aufgefieft, daß der Baum in der Mittschiffslinie steht. Bei bestimmten Verhältnissen kann er sogar ganz leicht nach Luv stehen. Durch den nach Luv gezogenen Traveller erreicht man den notwendigen Twist im Großsegel. Dieser Twist ist nicht nur bei leichtem Wind, sondern generell notwendig, weil das Segel im Bereich der großen Überlappung der Genua relativ weit innen gefahren werden muß, gleichzeitig aber über der Genua twisten muß, weil dort der Einfallswinkel des Windes raumer ist.

Bei diesen leichten Windverhältnissen und dem voll aufgestellten Mast, muß der Holepunkt der Genua ganz nach oben gefahren werden und die Schot so eingestellt werden, daß die Genua z--ischen 5 und 10

cm außerhalb des Salingendes geschotet wird. Wie sehr man die Genua schließt, hängt jeweils von den Wind- und Wellenbedingungen ab und hier können nur Eckdaten gegeben werden. Der Trimm in der Welle bei ganz leichtem Wind unterscheidet sich dadurch, daß man den Mast nicht ganz so weit aufstellt, d.h., das Genuafall etwa 10 - 15 cm fiert. Sobald der Wind soweit zunimmt, daß der Vorschotmann auf die Kante kommt, wird die Riggspannung leicht erhöht, d.h., so sehr, daß das Leewant Spannung bekommt und die Genua etwas geschlossener gefahren. Auch auf das Großsegel kann etwas mehr Druck gegeben werden. Sobald der Vorschotmann auch nur ansatzweise ins Trapez geht, muß ein maximaler Druck aufgebaut werden, sodaß ein volles Hängen möglichst frühzeitig möglich ist. Dieses erreicht man durch entsprechendes Schließen der Genua und Kontrollieren des Mastes, sodaß auch das Großsegel möglichst viel Power bringt. Im FD gilt es, möglichst früh voll hängen zu können, um die maximale Geschwindigkeit und Höhe zu fahren. Von dem Moment an, wo der Wind weiter zunimmt, gilt es, das Boot so einzustellen, daß man es gut halten kann, aber gleichzeitig den Druck zum vollen Hängen



hat. Hier treten meistens die Schwierigkeiten auf. Denn wenn der Wind schwankt, muß das Boot jeweils zügig umgestellt werden. Es gibt dann zwei Möglichkeiten, im überpowerten Zustand den Druck herauszunehmen. Eine Möglichkeit ist, das Segel zu öffnen, was sich im allgemeinen sehr leicht machen läßt. Die zweite Möglichkeit ist, den Masten nach hinten zu kippen. Bei gleicher Schoteinstellung öffnen auch so die Segel. Es ist jedoch trotzdem ein Unterschied. Wenn man bei sehr aufrechtem Mast im überpowerten Zustand die Segel öffnet, ohne den Mast zu raken, kann man den Druck bei nachlassendem Wind schnell wieder aufbauen.

Raked man den Mast, kann man die Segel verhältnismäßig geschlossen fahren, weil der Druck nachläßt, hat aber dann das Problem, bei nachlassendem Wind eventuell zu wenig Druck in den Segeln zu haben. Dann ist es besonders wichtig, daß man sein Schiff so ausgerüstet hat, daß man beim Segeln den Mast wieder aufstellen kann. Das erfordert im allgemeinen eine 24-fache Übersetzung des Genuafalls. Nur dann ist man in der Lage, auch beim vollen Hängen und vollem Druck den Mast wieder aufzurichten. Aus diesem Grunde hat sich eine Grob- und Feinverstellung des Genuafalls bewährt, da man sowohl den ganzen Weg von ganz aufrechtem Mast bis zum voll geräkten Mast verstellen kann, als auch den Mast über die ganzen Maße bei vollem Druck wieder aufstellen kann. Wenn man bei kurzfristigen Windänderungen das Rake nicht verstellen will, muß man in den Böen die Segel öffnen, d.h., sowohl die Genua als auch das Großsegel, um den Druck herauszulassen. bzw. bei zu viel Rake die Segel entsprechend schließen, damit man weiter voll hängen kann.

Das Öffnen der Genua läßt sich durch ein Hochfahren des Holepunktes erzielen und das Öffnen des Großsegels über ein Strecken des Unterliekstreckers, sowie durch das Durchsetzen des Cunninghams. Der Mast sollte auch bei extremen Verhältnissen keine übermäßige Biegung aufweisen und diese Biegung sollte in jedem Falle harmonisch sein. Eine weitere Möglichkeit, kurzfristig den Druck im Boot abzubauen, ist ein Anstellen des Schwertes nach hinten. Diese Möglichkeit sollte jedoch nur in Notfällen genutzt werden. Zur Position des Schwertes ist zu sagen, daß man es außer bei ganz leichtem Wind praktisch immer relativ weit hinten in der

Schiene fahren kann und es so einstellt, daß die Hinterkante des Schwertes senkrecht im Wasser steht. Als Hilfe für die Grobeinstellung des Riggs sollte man für das Genuafall am Mast, bzw. auch für die Wanten, Marken am Boot anbringen, die die Bereiche der verschiedenen Genuas und der verschiedenen Ösen angeben. Das bedeutet, daß man feststellt, wie aufrecht man die Mast bei hochgefahrenem Genuaholepunkt fahren kann in der entsprechenden Öse und wie weit man den Mast kippen lassen kann bei Herunterfahren des Genuaholepunktes, ohne daß die Genua zu sehr öffnet.

Dieses erleichtert die grobe Einstellung, beispielsweise bei sich ändernden Windbedingungen auf dem Vormwindkurs, wenn man die Öse umhängt und eine grobe Einstellung des Mastfalls vornehmen will. In jedem Fall ist es notwendig, kurz vor dem Start einen Probeschlag zu machen, um zu sehen, ob die Segel so eingestellt sind, daß das Boot optimal läuft.

Bei der Einstellung der Feinverstellung bzw. bei der Wahl der Öse sollte man nach eigener Einschätzung brücksichtigen, ob man meint, daß der Wind auf der Kreuz eher abnimmt oder zunimmt. Rechnet man mit einem zunehmenden Wind, sollte man die Öse so wählen, daß man den Holepunkt der Genua ganz nach oben fahren muß. Dann hat man ohne Ösenwechsel im Schothorn die Möglichkeit, den Mast abzuraten, weil man den Holepunkt herunterfahren kann. Umgekehrt sollte man bei zu erwartenden ablaufenden Windbedingungen die Öse so wählen, daß man für die optimale Einstellung der Genua bei dem notwendigen Mastfall die Schiene ganz unten fahren muß, um sie dann beim Aufrichten des Mastes noch hochfahren zu können, ohne die Öse wechseln zu müssen.

Bö ausfahren muß oder wenn die Windverhältnisse so extrem stark sind, daß man das Boot auch im gerakten Zustand nicht mehr halten kann. Die Kunst, den FD schnell zu fahren ist, die Segel bei den wechselnden Windbedingungen optimal einzustellen. Anders als in aEs ist nämlich an der Kreuz nicht möglich, ohne größere Verluste, die Öse zu wechseln und dieses muß auf die Raum- und Vormwindkurse beschränkt bleiben. Für diejenigen, die eine Feinverstellung des Genuafalls haben, ist es wichtig, die Feinverstellung vor der Regatta so einzustellen, daß man den Mast

entsprechend aufrichten kann. Raken kann man den Mast auch über die Grobverstellung, weil man ja dann das Fall nur rieren muß. Die Toleranz der Öffnung der Segel, speziell der Genua, hängt eben davon ab, ob man den Mast optimal gerakt hat oder nicht. Wenn er für die Verhältnisse optimal gerakt ist, brallcht die Genua nicht so offen gefahren zu werden, d.h., nicht weiter als 20 - 25 cm außerhalb der Salingenden. Im überpowerten Zustand und beim Öffnen der Segel, ohne das Mastfall zu verstellen, kann dieses Maß durchaus überschritten werden. Dies ist beispielsweise sinnvoll, wenn man bei bestimmten Windbedingungen auf der Kreuz ganz kurzfristig eine erhöhte Windstärke in einer nderen Klassen, kann man hierzu beim FD keine festen Maße vorgeben, weil je nach Wind- und Wellenbedingungen und Mannschaftsgewicht, die Einstellung immer wieder variieren muß. Wichtig ist, vor allen Dingen auch, daß man sobald Trapezbedingungen herrschen, das Boot sehr aufrecht segelt. Nur dann fährt das Boot ohne übermäßigen Ruderdruck und wird die optimale Geschwindigkeit bringen.

Nun zur Einstellung der Segel auf Raum- und Vormwindkursen: Außer bei sehr leichten Windbedingungen bleibt die Genua auf den Raumschotskursen ausgerollt, weil sie unterm Spinnaker noch zusätzlichen Druck in die Segel bringt. Kann man das Boot mit Spinnaker nicht mehr halten, ist es mit Genua und Großsegel genau so schnell. Außer bei spitzen Kursen und bei extremen Windbedingungen, sollte der Mast auf Raumschotskursen und insbesondere auf dem Vormwindkurs aufgestellt werden, d.h., die Wanten losgelassen werden, weil der aufrechte Mast im Boot mehr Geschwindigkeit bringt. Die Höhe des Spinnakerbaumes muß vom zu segelnden Kurs abhängig gemacht werden. Hierzu ist es wichtig sich klarzumachen, welche Veränderungen des Spinnakerprofils die Höhe des Spinnakerbaumes mit sich bringt. Ein höher gefahrener Spinnakerbaum erlaubt zwar scheinbar ein besseres Höchlaufen, schließt aber gleichzeitig hinten den Spinnaker. Dieses erhöht den Druck und ist speziell auf spitzen Kursen ein Nachteil. Man sollte also zum Öffnen des Spinnakers im Achterliek den Spinnakerbaum relativ niedrig fahren. Unser Spinnaker reagiert sehr sensibel auf die Höhe des Spinnakerbaumes und es ist wichtig, den Spinnakerbaum optimal einzustellen. Als Anhaltspunkt

kann man auf spitzen Raumkursen den Spinnakerbaum circa waagrecht einstellen. Auf tieferen Raumkursen den Spinnakerbaum etwas höher fahren, genau wie auf dem Vormwindkursen. Kann man mit einem tiefen Spinnakerbaum die Höhe nicht mehr halten, kommt im im allgemeinen der Punkt, wo der Spinnaker nicht mehr den optimalen Vortrieb bringt und nun mit der Genua alleine schneller fährt. Es ist dann oft günstiger, ohne Spinnaker zu segeln. Bei mittleren Windbedingungen, wo man auf dem Raumkursen schon ins Gleiten kommt, sollte man dann lieber ohne Spinnaker etwas mehr Höhe fahren, so daß man voll gleitet und dann Abfallen und mit Spinnaker weiterfahren. Ob man die optimale Höhe fahren kann, bzw. das Boot am besten ins Gleiten bringt, hängt auf den Raumkursen auch sehr stark davon ab, ob man das Boot optimal waagrecht segelt. Sobald das Boot krängt, erhöht sich der Druck auf dem Ruder und der Hebel der Crew läßt nach, sodaß die Geschwindigkeit und die Höhe deutlich schlechter werden. Es ist sicherlich hilfreich, wenn man im Training verschiedene Spinnakerbaumstellungen ausprobiert, um dann in der Regatta den Spinnaker bei den entsprechenden Kursen optimal einstellen zu können.

Befolgt man alle oben genannten Hinweise, wird eine gute Grundgeschwindigkeit mit dem FD kein Problem mehr sein. Die Feineinstellung muß jeder FD-Segler selber finden und vornehmen, passend für die herrschenden Segelbedingungen.

*Vielen Dank für die freundliche, unfreiwillige Hilfe der Firma North Sails, deren Mitarbeiter, Jonny Pudenz, diesen Artikel verfaßt hat.*

# R A N G L I S T E

Platz	Boot	Steuermann(-frau)	Vorschoter(-in)	DSV-RLP	Platz	Boot	Steuermann(-frau)	Vorschoter(-in)	DSV-RLP
1	GER 92	Andreas Plettner	Max Friedrich	148,87	53	GER 151	Klaus Gaede	Aeisso Kern	79,56
2	GER 202	Jörn Borowski	Bodo Borowski	147,19	54	GER 158	Peter Kreuzer	Thomas Danninger	78,98
3	GER 36	Dr. Klaus Hunger	Martin Romberg	141,12	55	GER 181	Hermann Selmann	S. Burghold	77,86
4	GER 22	Eddy Eich	Ben Hagenmeyer	138,80	56	GER 1839	Franz Menzer	Dr. Ernst Hiegele	77,59
5	GER 91	Helmut Löther	M. Klawitta	138,51	57	GER 1774	Dr. Ulrich Baur	Dr. Klaus Baur	77,39
6	GER 13	Dr. Hans Albert König	Manfred König	137,55	58	GER 152	Dr. Peter Steidl	Torsten Hardwiger	76,61
7	GER 1924	Ralf Strzelecki	Heiko Behrens	134,73	59	GER 1696	Andreas Stahlhut	Stefan Stahlhut	75,75
8	GER 45	Michael Dorrer	Josef Seebauer	131,22	60	GER 31	Rudolf Dinkelmaier	Jürgen Schulz	75,36
9	GER 1909	Jens Hanisch	Florian Hallensleben	129,02	61	GER 47	Hans Gietl	Andi Bahr	75,17
10	GER 202	K. Uwe Lüdtkke	Ralph Schrappe	126,92	62	GER 30	Wolfgang Wellner	S. Sandmann	74,58
11	GER 51	Andreas Kunze	Peter Hollender	125,13	63	GER 1772	David Thiemann	S. Wehl	73,83
12	GER 1965	Geerd Anders	Stefan Eckner	122,81	64	GER 76	Leander Weintz	Karl Lösch	73,58
13	GER 19	Andreas Gillwald	Thomas Olbrich	120,60	65	GER 1969	Hans Künzler	S. v. Sonnenburg	72,11
14	GER 187	Stefan Beichl	Thomas Mayer	118,47	66	GER 102	Thomas Stiefe	Frank Lieflander	71,00
15	GER 98	Shmuel Markhoff	Michael Höhle	116,92	67	GER 21	Peter Stanner	Heilmayer	70,96
16	GER 40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	115,62	68	GER 1867	Leo Linke	Guntram Bucher	70,78
17	GER 33	Hans Genthe	Henry Kramer	113,73	69	GER 34	Kurt Hergenröther	Wolfgang Staud	68,17
18	GER 1922	Gerald Hildebrandt	Christoph Saurbier	112,31	70	GER 1762	Friedl Buhl	Adalbert Netzer	67,48
19	GER 1907	Niels-Ansgar Maisch	M. Landgrebe	111,88	71	GER 1906	Andreas Meyer	Heinz Bollweg	67,42
20	GER 177	Sascha Schröder	Jens Nackmayer	111,40	72	GER 176	Wolf-Dietrich Seidel	Helga Seidel	63,81
21	GER 61	Bernhard Keller	Bernd Fischer	110,30	73	GER 944	Gunther Schrem	Arthur Graefe	63,12
22	GER 1929	Hans-Peter Schwarz	Roland Kirst	109,97	74	GER 54	Andreas Linke	Klaus Ammann	62,90
23	GER 171	Karl Wein	Herbert Löw	108,60	75	GER 1665	Dr. Detlef Kreidel	Dr. H. Sons	61,07
24	GER 123	Martin Krumhaar	Stefan Schwanke	107,29	76	GER 241	Hartwig Hessel	Uwe Hessel	58,15
25	GER 78	Michael Freitag	Stefan Freitag	106,10	77	GER 1868	Brigitte Schulz-Kaufmann	Matthias Klingbeil	57,53
26	GER 52	Martin Krings	Joachim Brodda	104,49	78	GER 1846	Lorenz Hansen	Nicolai Hansen	57,27
27	GER 215	Marko Müller	Utz Müller	103,33	79	GER 1777	Hartmut Wesemüller	Dr. N. Hartmann	55,59
28	GER 44	Heiner Forstmann	Dr. Axel Forstmann	101,29	80	GER 79	Fred Damss	F. Schild	53,37
29	GER 174	Jürgen Becker	Norbert Römberg	101,21	81	GER 1900	Helmut Steiner	K. Kauderer	51,41
30	GER 213	Rolf Albert	Lutz Albert	100,94	82	GER 42	Traute Genthe	Jobst Wellensiek	50,90
31	GER 97	Walter Groß	Jürgen Groß	100,87	83	GER 46	Joachim Schröder	Frank Zamostny	47,60
32	GER 1775	Olaf Ballerstein	Frank Reinecke	100,42	84	GER 93	Joachim Dahrman	Jutta Dahrman	46,69
33	GER 10	Ernst-Hermann Pilgram	Uwe Pilgram	100,03	85	GER 67	Johannes Breh	Udo Keschull	46,01
34	GER 1911	Uwe Heinecke	S. Ritsche	99,95	86	GER 1807	Dietmar Schindler	Florian Schindler	45,56
35	GER 253	Karsten Keil	Frank Descher	97,60	87	GER 119	Hans Alfred Kohl	Thomas Beichel	42,15
36	GER 68	Ottokar Klein	Tanja Klein	97,24	88	GER 154	Günter Steck	Stefan Wübker	40,11
37	GER 200	Gregor Schuchardt	Jörg Huss	94,00	89	GER 1713	Christopher Hobday	Stefan Kordina	40,06
38	GER 161	Hubert Waibel	Bene Wiedemann	93,62	90	GER 1810	Dieter Staib	Renate Staib	39,87
39	GER 29	Michael Scharmer	Christian Scharmer	93,34	91	GER 1836	Sebastian Vorberg	Jakob Winkelmann	39,14
40	GER 66	Kurt Prenzler	F.- W. Seegers	93,12	92	GER 109	Dr. Marius Pfaller	Kurt Siebert	38,84
41	GER 199	Lars Hidde	Sven Hidde	92,68	93	GER 205	Matthias Fricke	Lisa Haasen	36,65
42	GER 14	Dr. Michael Schineis	Dr. J. Burghold	91,95	94	GER 1464	Paul-Eduard Mende	Daniel Hartmann	36,33
43	GER 20	Egbert Felske	G. Müller	89,03	95	GER 86	Wolfgang Frank	Tobias Frank	35,38
44	GER 111	Ewald Köstler	Adrian Köstler	88,79	96	GER 189	Dr. Georg Altenhain	Jesko Hölter	31,45
45	GER 53	Andreas Klatt	Ralf Borchart	88,76	97	GER 240	Prof. Dr. Peter Kleffe	Gerd Zaplata	31,34
46	GER 1824	Michael Haupt	Stephan Reimers	87,60	98	GER 158	Olaf Mönnicke	Sven Vieweg	30,26
47	GER 1854	Georg Knick	Stefan Seidenschnur	85,47	99	GER 1679	Hans-Martin Pfeiffer	Gerhard Kraft	28,27
48	GER 99	Ekkehard Peschke	Axel Paul	85,34	100	GER 63	Klaus Dierker	Walter Magnus	25,93
49	GER 1843	Rolf Ortman	P. Müller	85,08	101	GER 1596	Alexander Beck	S. Schmigalla	23,50
50	GER 1984	Kurt Müller	Ralph Aicher	83,57	102	GER 58	Robert Ness	Ulrich Loy	18,73
51	GER 17	Dr. Uwe Seehausen	Bernd Elend	82,47	103	GER 1867	Heinrich Brunner	Stefan Lang	18,17
52	GER 1803	Dr. Hanns Lohner	Michael Lohner	82,37					

# B O O T S - B Ö R S E

SEGEL-NR.	WERFT & BAUJAHR	RUMPF & DECK	ZUSTAND	ZUBEHÖR	SEGEL
	88er Lindsay	Honeycomb-Epoxy-Carbon	seit '89 nicht mehr gesegelt	3 Riggs (2 Superspar)	Ober- & Unterpersenning
G 59 G 1849	L. Mader '87		die letzten 2 Jahre fast nicht mehr gesegelt	Mast Proctor Nimbus, O- & U-Persenning, deutsches Olympiaboot '88	Mengen diverser fast neuer Vogel & Meier-Segel
G 70	Mader '87		regattaklar und komplett	Holepunkte höhenverstellbar	2 Groß, 8 Genuas, 3 Spis
	L. Mader 87		Schwedisches Olympiaboot 94 (6. Platz)	überkomplett, alle Ausrüstung der Olympiade im Preis inklusive	viele
	L. Mader 92		Teilnehmer Olympiade 92, regattaklar	überkomplett	
	L. Mader '86	Holzdeck	regattaklar	Ober- und Unterpersenning	viele
D 21	L. Mader 7. 90	Kohle-Kevlar Epoxy	1. WM 1990, etc, regattaklar, s. gepflegt	Masten: Nimbus II (1992), Superspar M8, O- & Unterpersenning	1 Groß, 2 Genuas, 1 Spi kaum benutzt, jede Menge älterer Segel
G 1926	Mader '72	Epoxy-Sandwich	guter Zustand	Oberpersenning	1 Satz Segel Diamond 1 Jahr alt
				Diverses Bootszubehör Ruder, Schwerter, Beschläge	Segel
G 1453	MADER 76	Karbonschale	regattaklar, techn.+ opt. top, wenig gesegelt	Karbonschwert, O- & U-persenning, 2 Karbonrudernanlagen, starr, Harkenbeschläge	2 Satz Segel 1 Ruderanl. hochholbar
K 350		Karbon/Kevlar	nur 5 mal gesegelt	Proctormast, Ober und Unterpersenning	Großsegel
K 272	MADER 90	Karbon/Kevlar/Epoxy, graues Deck	viele Erfolge bei int. Regatten	voll ausgerüstet	zahlreiche Segel
FD K 358	MADER 91	Karbonschale	viele int. Erfolge	Proctormast, Ober und Unterpersenning Harkenbeschläge	verschiedene Segel
FD S 112	MADER 91	Kevlar/epoxy	nur eine Saison gesegelt	Ober und Unterpersenning	verschiedene Segel teilweise neuwertig
FD SUI 7	MADER 87	Epoxy, Karbon, Kevlar	gepflegt, erfolgreiches Regattaschiff	Proctor E spezial	verschiedene Segel
FD	MADER 91		komplett für Regatten ausgestattet	zwei Masten, viele Ersatzteile	viele Segel (wenig gesegelt)
FD K 368	MADER 90	Epoxy, weiß	viele int. Erfolge, sehr guter Zustand	Ober und Unterpersenning	
FD G1636	MADER, 80		regattaklar, sehr guter Zustand	Spiro- System, 2 Rudernanlagen (fest und aufholbar), Oberpersenning	Diamond + Hyde Genua, 3 Spis, North und V&M Groß
FD L 11	6.85	Epoxy-Sandwich, Deck hellblau	seit 91 unbenutzt, guter Zustand	Minimumgewicht, Harken Beschläge, Proctor E Rigg, O-/U-Persenning	4 Satz North Segel und Hyde Spis
FD G 75	L. Mader '88	Holzdeck	regattaklar, wenig gesegelt	Ober- und Unterpersenning	2 Satz Segel neuwertig
FD G1836	KDV '86	GFK mit Kevlar, Holzdeck	regattaklar	Super Spars Mast, Ober-und Unterpersenning	2 Satz Segel
FD G 1355	Bj 1976			Oberpersenning, 2 Rudernanlagen	2 Satz Segel
FD G 1516	Bj. 1977	Holz mit Doppelboden		Proctormast, Ober und Unterpersenning, 2 Rudernanlagen	4 Segel

# B O O T S - B Ö R S E

TRAILER	PREIS IN DM	ANSPRECH- PARTNER	ADRESSE	TELEFON PRIVAT	TELEFON BÜRO	FAX
Sliptrailer mit Kiste	22.000,-	Gebr. Oetken		0 43 51 - 8 72 37		
	17.500,-	Peter Schweer		021 96 / 9 54 37 069 / 49 68 88		
	14.000,-	Hans Genthe Mats Nyberg		0 40-6 56 06 52		
	VHB 15.000,-	Hans Genthe		Nats: 00 46 - 40 - 15 83 03	0 40 - 82 33 07	
	VHB 21.000,-	Hans Genthe			0 40 - 82 33 07	
incl. Trailer	VHB 14.000,-			0 40 - 82 33 07		
		Hans Genthe J. Boysen-Moller				
Trailer	DM 22.000,-	Herr Priewe		0 40 - 82 33 07		
Slipwagen	3.900,-	Friedrich Ott	Marienweg 38 4230 Wesel	02 81 - 6 04 88		
Tailer und Slipwagen	VHB 9800,-	Rodney Pattison		09 11 - 64 9 25 55		
Trailer und Slipwagen	9950,-	Roger Tushingham	England			
Hänger und Slipwagen	18000,-	Adrian Stead	England	00 44- 423 71 24 24		UK ++ 202 - 67 38 43
Hänger und Slipwagen	VB 19.500,-	Holger Jess	England	00 44 - 202 74 88 43		00 44 423 712273
Hänger und Slipwagen,	VHS 20.000,-	Gian Noldin		043 51-872 37		00 44- 81 944 931
	DM 15.000,-	Sven Merkel	CH-Schweiz	00 41 - 1 923 39 04		043 151/ 871 37
mit Hänger	VHS	Richard Westwood		089 / 72 47 19 10		0041 - 1 923 54 14
Hänger und Slipwagen	22500,-	Horst Schäfer	UK-England	++ 252 39 12 80		
Harbeck Sliptrailer	8.800,-	Holger Jess		05 11 / 905 50 92		++252 372 139
	11.000,-	Roland Heinrich		043 51 - 872 37		
Trailer, Slipwagen	VHB 16000,-	Sebastian Vorberg	Münchnerstraße 19a 85604 Zorseding			
Slip-Trailer	VB 6000,-	Peter Schmidt	Süllbergterrasse 35 22587 Hamburg			
incl. Trailer, Slipwagen	VHB: 4.500,-	A.-K. La Graauw	A. d. Emmenberge 30 30169 Hannover	05 11 - 80 49 52		
Sliptrailer	VB: 6500,-		Waldstraße 24 32120 Hiddenhausen	05221 - 64798		

# B O O T S - B Ö R S E

SEGEL-NR.	WERFT & BAUJAHR	RUMPF & DECK	ZUSTAND	ZUBEHÖR	SEGEL
FD G 1836	KD '87	GFK mit Kevlar, Holzdeck	regattaklar	Super Spars Mast, Ober- und Unterpersenning	2 Satz Segel
FD G 1613	Bianchi u. Cecci, 1979	Halbdopl.bod., Holzdeck, GFK-Rumpf	regattaklar, Kaderboot seit 89 unbenutzt	neue Persenning, 2 Ruder	2 Genua, Spi
FD G 81	Mader '88	Karbon / Kevlar	sehr guter Zustand, wenig gesegelt	Ober- und Unterpersenning	
FD IR 8	Mader Feb.'92	Epoxy;	sehr guter Zustand, wenig gesegelt, in der Olympiade '92 benutzt, danach nur noch dreimal gesegelt, alle drei Veranstaltungen gewonnen	Procter „E“ Mast und Baum, neuer gr. Spi-Baum, Ober- und Unterpersenning, höherverstellbarer Holepunkt, Harken - Autom. Traveller, Schwertachsenverstellung, gr. Silva Taktik-Kompaß	viele Segel : Diamond DMU 9 Genuas(meist neu od. neuw.): Hyde 2b, Vogel Meier A 1, Dan X3, Velas Ulman, Diamond 2-8, Diamond 1-6; mehrere Hyde Spi's neuw., New Banks Spi's
—				komplettes Rigg Procter E spezial mit Großbaum	Genua V& M, neu (nie aus dem Sack), Groß V & H (wenig gesegelt), Spi Hyde ( eine Serie gesegelt)
—				Fes - FD - Schwert und Ruder, Carbon, neu, weiß,tolles Finish	
—					neuer Spinnaker / Hyde, original verpackt
FD	Mader 2/87		guter Zustand, vermessen	komplett ausgerüstet	
FD 1909	L.Mader 5.89	Kohlefaser-Epoxy	1994 nicht gesegelt, einwandfreier Zustand	Procter-Mast, 3. Kieler Woche 1993, 2. Travemünder Woche 1993	Diamond Segel, 3 Genuas
FD G 18	Hans Mader '84	Holz-West-Epoxy	sehr guter Zustand	Ober- und Unterpersenning	
FD G 78 G 1844	Hans Mader '87	Holz-Epoxy formverleimt	regattaklar	Superspar-Rigg, großes Spisystem, voller Harken-Ausbau, Ober- & Unterpersenning	2 Groß, 3 Genuas, 1 Spi
FD G 1636	Hans Mader '80	Holz, Halbdoppel boden	technisch & optisch sehr guter Zustand	Rake, großes Spisystem m. Spiro, modifizierte Wartenansatzpunkte	

## LETZTE MELDUNG

Hallo Bernd,

leider kann ich Dir keine Ergebnisliste unserer 24. internationalen Sieben – Schwaben – Regatta übersenden. Der Wind hat uns im Stich gelassen und die 33 angereisten Segler mußten ohne eine Wettfahrt wieder nach Hause fahren.

Wir haben unsere Preise mit meinem Wettrudern an den Mann gebracht

Helmut Löther i.A. des SCAI, 9.9.94

### IMPRESSUM

#### TEXT

Olaf Ballerstein, Hans Genthe, Peter Hinrichsen, Martin Krings, Frank Reinecke, Michael Scharmer, Bernd Schreiber

#### FOTOS

Eva Genthe, diverse Unbekannte

#### SATZ, LITHO & PRODUKTION

men at work

#### REDAKTIONSADRESSE

FD-KV Regional Nordost  
Hans Genthe  
c/o men at work Grafik Design  
Dockenhudener Straße 12A, 22 587 Hamburg

#### ANZEIGENPREISE

Privat: kostenlos,  
Gewerblich:  
Anzeigenpreisliste anfordern

#### AUFLAGE

1000

VIELEN DANK FÜR DIE HILFE VON  
Peter Raikovskiy (Scannen & Bildbearbeitung)  
Sabine Fassl (Satz & Layout)



# B O O T S - B Ö R S E

TRAILER	PREIS IN DM	ANSPRECH- PARTNER	ADRESSE	TELEFON PRIVAT	TELEFON BÜRO	FAX
Slip - Trailer	VB 6.000,-	Sebastian Voberg	Süllbergsterrasse 35 22587 Hamburg	040 - 86 74 02		
	VB 6.000,-	Iris Vent	Dr Mauserstr. 2a 34513 Waldeck	05623 - 6139		05623 - 6139
komlett mit Sliptrailer	VB 15.000,-	Heinz Schuster	Volkartstr. 76 80636 München	abends: 089 - 129 86 07	tags. 089 - 28 14 21	
Trailer und Slipwagen auf Wunsch	VB, abhängig von Zubehör und Segel	Hans Genthe			040 - 86 11 17	
	VHS	Gian Nolding		00 41 - 19 23 39 04		00 41 - 19 23 5414
	beides zusammen 1.200,-	Holger Jess		0 43 51 - 8 72 37		
	1.100,-			abends 089 - 129 86 07	tags. 089 - 28 14 21	
mit Trailer	VHB 10.500,-	Roger Sitko	Gerberstraße 2a 25335 Elmshorn	0 41 21 - 2 57 20		
Harbeck-Doppeltrailer Bj.92	DM 16.800,-	Niels-Ansgar Maisch	Reitgasse 13-15 35037 Marburg/Lahn	0 64 21 - 2 71 58		
Kufer-Trailer und Slip- wagen	VHDM 9.800,-	Siegfried Köbisch	Dudenstraße 10 109656 Berlin	030 - 785 56 45	030 - 786 60 29	030 - 786 60 28
	VHB DM 11.000,-	Michael Freitag	Am Kupferberg 6 67817 Insbach	0 63 02 - 30 97		
Harbeck-Sliptrailer	VHB 8.500,-	Horst Schäfer		05 11 - 9 05 50 92		

## RANGLISTENORDNUNG (RO)

### 1. GELTUNGSBEREICH

- 1.1. Die Klassenvereinigungen erstellen die Ranglisten nach dieser Ordnung
- 1.2. In DSV-Ranglisten dürfen nur Mitglieder von DSV-Verbandsvereinen geführt werden. Nur deutsche Segler/Seglerinnen können daraus eine Meldeberechtigung ableiten.

### 2. ZIELSETZUNG

- 2.1. Die DSV-Rangliste informiert über den Leistungsstand der Segler/Seglerinnen dieser Klasse.
- 2.2. Die Jahresrangliste ist Grundlage für die Feststellung der Meisterschaftswürdigkeit einer Klasse im Folgejahr.
- 2.3. Die „Aktuelle Rangliste“ dient als eine Qualifikationsgrundlage für die Teilnahme an Meisterschaften und anderen Regatten mit Meldebeschränkung.

### 3. BERECHNUNG DER RANGLISTE

- 3.1. Für die Berechnung der DSV-Ranglisten ist das Rechnungssystem des DSV zu verwenden (siehe „Das Rechnungssystem“).
- 3.2. Berechnungszeitraum für eine Rangliste ist ein Jahr.. Regatten, die zum Stichtag begonnen haben, sind in die Wertung einzubeziehen.
- 3.3. Für die Erstellung der Jahresrangliste gilt als Stichtag der 30. November.
- 3.4. Für die „Aktuelle Rangliste“ gilt als Stichtag 14 Tage vor Meldeschluß. Die „Aktuelle Rangliste“ umfaßt, vom Stichtag an gerechnet, den Zeitraum für die zurückliegenden 12 Monate.
- 3.5. Ersegelte Ranglistenpunkte werden nur dem Steuermann / der Steuerfrau zugesprochen.

### 4. INHALTE DER DSV- RANGLISTE

Die DSV-Rangliste ist nach dem DSV-Vordruck zu erstellen.

### 5. RANGLISTENREGATTA

#### 5.1. Definition:

„Eine Ranglistenregatta ist für mindestens 2 Tage auszuschreiben. Pro Tag sind mindestens eine Vollwettfahrt oder zwei Kurzwettfahrten, maximal zwei Vollwettfahrten oder vier Kurzwettfahrten vorzusehen. Die Verteilung auf die Tage ist freigestellt.“

Es ist erforderlich, daß mindestens 15 Boote gemeldet und auch mindestens 15 Boote in einer Wettfahrt gestartet sind.“

#### 5.2. Mindestgeschwindigkeiten und Bahnlängen:

Die festgelegte Bahnlänge kann bei entsprechender Wetterlage gekürzt

Schiffstyp	Vollwettfahrt		Kurzwettfahrt		Mindestgeschw.
	A	B	A	B	
Mehrrumpfboote	16-18 sm	> 8sm	ca. 8 sm	> 4 sm	4,5 kn
MehrrumpfbooteYSZ >85	12-16 sm	> 6sm	6-8 sm	> 3 sm	4 kn
Kielboote	10-14 sm	>5sm	5-7 sm	>2,5 sm	2 kn
2-,3-Handjollen,JK	9-12 sm	> 4,5sm	4-5 sm	>2 sm	2 kn
1-Handjollen	8-10 sm	> 4sm	ca. 4 sm	>2 sm	2 kn
Jüngstenboote	ca. 4 sm	>2sm	ca. 2 sm	>1 sm	1,5 kn
	A = vorgesehen		B = abgekürzt		

werden, jedoch muß nach der Verkürzung oder Veränderung der Bahn, die Länge des Kurses noch mindestens 50% der vorgeschriebenen Bahnlänge betragen.

#### 5.3. Ranglistenfaktoren

Die Ranglistenfaktoren werden von den Klassenvereinigungen vergeben. Die Faktoren liegen zwischen 1,0 und 1,6.

Die Deutschen Meisterschaften erhalten einen Faktor von mindestens 1,4. Mindestens 50% der Ranglistenregatten erhalten einen Faktor von nicht mehr als 1,2.

#### 5.4. Meldung

Die Klassenvereinigungen melden der DSV-Geschäftsstelle die Ranglistenregatten, ihre Klassen mit den entsprechenden Faktoren und den Revieren bis zum 31. Januar des laufenden Jahres. Nicht gemeldete Regatten werden nicht als solche gewertet.

#### 5.5. Datenerfassung und Kontrolle

Nach Beendigung einer Ranglistenregatta muß das Regatteergebnis auf dem DSV-Formular innerhalb von 14 Tagen vom Veranstalter der Klassenvereinigung zugestellt werden. Es werden auch andere Ergebnislisten anerkannt, die die geforderten Angaben enthalten.

Sollte der Veranstalter dieser Verpflichtung nicht nachkommen, so kann er im folgenden Jahr von der Durchführung einer Ranglistenregatta ausgeschlossen werden.

Die gültige Jahresrangliste muß spätestens bis zum 31. Januar erstellt und der DSV-Geschäftsstelle vorgelegt sein. Bei Klassen, die Deutsche Meisterschaft segeln, muß außerdem die „Aktuelle Rangliste“ der DSV-Geschäftsstelle und dem durchführenden Verein bis zum Meldeschluß vorliegen.

Die Klassenvereinigungen sind berechtigt, von Nichtmitgliedern für das Führen und Berechnen der Rangliste einen Kostendeckungsbetrag zu erheben.

### 6. VERSTÖßE GEGEN DIE RANGLISTENORDNUNG

Stellt der Wettschlichter Verstöße gegen die Ranglistenordnung fest, kann er die ihm notwendig erscheinenden Maßnahmen einleiten.

Werden in einer Wettfahrt die Erfordernisse der Mindestbahnlängen oder der Mindestgeschwindigkeiten nicht erfüllt, kann ein Wettfahrtleiter in analoger Anwendung von Regel 69, IWB einen Antrag einreichen. Stellt das Schiedsgericht fest, daß die Bestimmungen über Bahnlängen und Mindestgeschwindigkeiten nicht eingehalten wurden, muß es diese Wettfahrt abbrechen.

## DAS RECHNUNGSSYSTEM

#### 1. Definition der in Formel verwendeten Abkürzungen:

– f: Durch die Klassenvereinigung festzulegender Faktor  
1,0  $f < 1,6$ .

Mindestens die Hälfte aller vergebenen Faktoren muß kleiner oder gleich 1,2 sein

– s: Zahl der Boote, die in der Regatta mindestens einmal gezeitet wurden.

– x: Gesamtplatz des entsprechenden Bootes in einer Regatta (Die Klassenvereinigung legt einheitlich für ihre Klasse fest, ob für s und x bei Ranglistenregatten mit mehr als 25% ausländischer Beteiligung aller Boote oder nur die deutschen Boote zählen)

– m: Multiplikator; Zahl der Ranglistenwertung aus einer Regatta

– RA: Punkte aus Regatta A für die Rangliste ( kann bis zu „m“ mal eingehen)

– R: Ranglistenpunktzahl = arithmetisches Mittel aus den neun besten Wertungen „RA“ des Berechnungszeitraumes.

#### 2. Berechnungsformel für RA aus einer Ranglistenregatta:

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

#### 3. Bestimmung des Multiplikators m

In Abhängigkeit von der Zahl der gesegelten (unabhängig vom Streichresultat) Vollwettfahrten und Kurzwettfahrten ergibt sich folgender Multiplikator m;

m	bei Vollwettfahrten	bei Kurzwettfahrten
m = 0	0	1 abgekürzte
m = 1	1	1 unabgekürzte oder 2
m = 2	2	3 oder 4
m = 3	3	5 oder 6

(Folgendes gilt nur, wenn die Regatta für mehr als 2 Tage ausgeschrieben ist.)

m	Zahl VWF	Zahl KWF
m = 4	4 oder 5	7 oder 8 oder 9
m = 5	> 6	> 10

Sind in einer Regatta Vorläufe und Endläufe ausgeschrieben, so richtet sich der Multiplikator an der Zahl der von den nicht in den Endlauf gekommenen Seglern gesegelten Wettfahrten aus. Als Gesamtergebnis gilt aber das Endergebnis.

#### 4. Mittelwertbildung

Jede Ranglistenregatta kann entsprechend der gesegelten Wettfahrten und den sich daraus ergebenden Multiplikator „m“ mal in die Wertung genommen werden.

# STRECKKLAR

Ohne High-End-Technik läuft nichts mehr!

Doch Technik allein macht noch keine Sieger. Das wissen Segler genau so gut wie wir aus der Werbung. Daher ist traditionelles Handwerk ebenso wichtig für uns wie Digitalisierung, Scannen und DTP. Modernste Gestaltungstechnik, die lediglich Filzstifte und Pinsel ergänzt. Technik erleichtert viele Dinge und macht manches erst möglich, doch Ideen und Einfühlungsvermögen sind nicht technisierbar – hier entscheidet der Mensch! Men at work setzt werbliche Ideen mit neuesten Techniken um: das spart Zeit und Ihnen manche Mark; von der Konzeption bis zur Produktion, von der Anzeige bis zum Prospekt, oder was sonst für Sie wichtig ist: Sprechen Sie mit Hans Genthe – bislang unter GER 33 am Wind.

- *Konzeption*
- *Text*
- *Satz*
- *Illustration*
- *Computergrafik*
- *Corporate Design*
- *Multimedia*
- *Fotografie*

Unser hanseigener Service stellt absolute High-End Litho her: • Scannen via Linotype-Hell-Scanner bis 5.000 dpi. • Digital Proofen über 3M Rainbow. • Belichten über Agfa Accuset mit 2400 dpi. • Farbkorrekturen, Montagen, Retuschen, Satz und Illustrationen – werden je nach Wunsch erledigt. Unsere kalibrierte Produktionslinie schaltet Farbschwankungen aus!

# IMMER EINE BOOTSLÄNGE VORAUSS.



**hanseboot**

35. Internationale Bootsausstellung Hamburg  
22.-30. Okt. 94 • 10-18 Uhr • Mi. 10-20 Uhr

mit In-Water Boat Show

Es gibt nur eine internationale Bootsausstellung in Nordeuropa, die rechtzeitig zum Order-Zeitpunkt die Neuheiten der europäischen Yachtwerften zeigt. Die hanseboot in Hamburg. Sie präsentiert nicht nur das komplette Angebot, sondern auch ein maßgeschneidertes Rahmenprogramm:

- Symposium „Yachtentwurf und Yachtbau“
- Die „art maritim“-diesmal im Zeichen Japans
- Kostenlos: der hanseboot-Service ELBA - die elektronische Bootsbörse
- Das CHARTER-Angebot - die Alternative zum eigenen Boot - erstmalig mit dem **hanseboot - Yacht**-Charterservice
- Der hanseboot-Explorer startet 1994 in La Paz, Mexiko
- Der JOLLENTREFF der Klassenvereinigungen
- Die In-Water Boat Show im City-Sporthafen Hamburg - die „nasse Messe“ als sinnvolle Ergänzung zu den Messehallen
- Die DBSV-Sonderschau „Motorboot-Rennsport gestern und heute“
- Die MEISTERSCHAFT DER MEISTER auf der Außenalster

**Hamburg Messe**

Hamburg Messe und Congress GmbH • Jungiusstr. 13 • 20355 Hamburg  
Tel.: (040) 3569-2143 • Fax: (040) 3569-2149