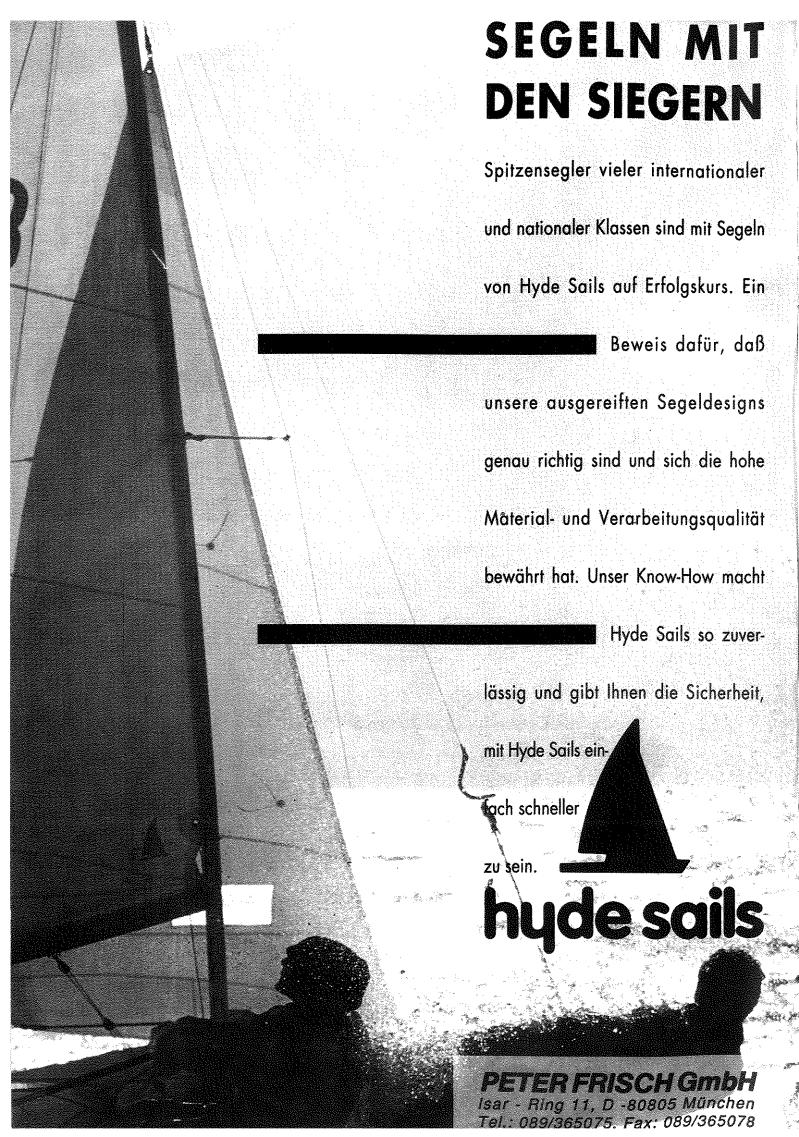


DAS OFFIZIELLE ORGAN DER FLYING DUTCHMAN KLASSE MAI 1994 TRENDS, TRIMM, TECHNIK



D当3月013引



E D I T O R I A L

LIEBE FD - SEGLER,

Bei der Erstellung der Jahresrangliste ließ sich erkennen, daß auch wenn die Zahl der Regatten abgenommen hat, die Regattatätigkeit, zumindestens in Deutschland, sehr lebhaft war, und die deutschen Mitglieder unserer Bitte, gerade jetzt viel zu segeln, weitgehend nachgekommen sind. Positiver Höhepunkt war die Weltmeisterschaft in Travemunde, wo der deutsche Anteil bei den 70 Teilnehmern überragend war.

Auch für das Jahr 1994 wünschen wir von der Klassenvereinigung uns eine rege Teilnahme an allen Regatten. Wir hoffen, daß der Beschluß mit dem neuen, größeren Spinnaker, der uns auch allerlei Kritik eingebracht hat, sich positiv für die Klasse auswirken wird. Eine erstaunliche Anzahl von 150 Steuerleuten weltweit, davon fast 100 aus Deutschland, haben den neuen. großen Spinnaker vor Beginn der Saison bestellt oder auch schon erhalten.

Die ersten
Regatten jetzt im
Frühjahr werden
zeigen, inwieweit
dieser unsere
Erwartung, hinsichtlich höherer
Geschwindigkeit,
guter Beherrschbarkeit
etc. erfüllen wird.

Die Klassenvereinigung würde gerne das Augenmerk besonders auf folgende Regatten lenken:

Die Europameisterschaft findet diesmal am Neusiedler See/Österreich statt. Eine programmäßig und seglerisch ganz außergewöhnliche Serie soll diese werden, haben uns die Österreicher versprochen. Vor der EM findet die Österreichische Staatsmeisterschaft als Auftakt statt.

Die Deutsche Meisterschaft findet im August auf dem Ammersee statt und ist so gelegt worden, daß sie mit dem Marina - Preis kombiniert werden kann. Dafür hat, dankenswerterweise, der Bayrische Yachtclub für ein Jahr den Manfred-Curry-Preis ausgesetzt, so daß beide Regatten ohne zu großen Aufwand gesegelt werden können. Auch hier bitten wir um zahlreiche Teilnahme.

Große Sorgen macht uns die Kieler Woche, bei der wir unbedingt mit größeren Meldeergebnissen aufwarten müssen damit wir nicht rausfallen. So nachteilig die Aufteilung in Olympische und Nichtolympische Klassen ist, Einen guten Besuch verdient haben die, immer noch um Anerkennung kämpfenden, Regatten in den Neuen Bundesländern.

Müritz - Pokal, Sächsische Meisterschaft, zwei Regatten auf dem Müggelsee, ein Angebot - die Hafentage in Barth in den Bodden mitzusegeln - Der Versuch, in Schwerin endlich eine FD-Regatta zu etablieren, alle diese sollten, ohne zu großen Aufwand von unseren Seglern wahrgenommen werden.

Am Ende des Jahres dann die Weltmeisterschaft

zuletzt noch einige Hinweise.
Aus Kostengründen ist das Poster
teilweise über die Regionalsekretäre
verteilt, teilweise zugesandt worden.

anmelden zu können.

den.

Soweit es möglich war, ist der Jahressticker bei der Auslieferung mitabgegeben worden und müßte aber auch an diesem Brief kleben.

Erste Meldungen aus Australien

zeigen, daß sowohl sehr günstige Flugpreise als auch Überführungs-

kosten des Bootes (angeblich DM

1.000 hin und zurück) von Übersee

aus organisiert und angeboten wer-

schnell eine Rückmeldung über Interesse, um ein gewisses Kontigent

Hier brauche ich möglichst

Die Kosten sind auch das, was der Klassenvereinigung am meisten Sorgen macht, alleine die Neuordnung der Postgebühren hat die Kosten für den Versand des Posters oder der Zeitung etc. verdoppelt.

Um eine kräftige Beitragserhöhung im nächsten Jahr werden wir nicht herum kommen.

Um dieses Jahr einigermaßen klarzukommen, brauchen wir, neben viel Eigenleistung einiger Mitglieder, vielleicht die eine oder andere Spende.

Weitere Poster sind z.B. zum Preis von DM 15,– käuflich zu erwerben und dienen auch dem Defizitausgleich.

Einen guten Start in die Neue Saison mit der Bitte, aufgetretene Fehler in der Anfangszeit seit Übernahme der Klassenvereinigungsarbeit, zu verzeihen, wünscht Euch

> Bernd Schreiber geschäftsführender Vorstand



man incl.
Wochenende nur
noch eine halbe Woche braucht, um
in Kiel teilzunehmen.
Auch hier bitte ich, aus klas-

daß

Auch hier bitte ich, aus klassenstrategischen Gründen, auch die teilzunehmen, die Kiel vielleicht nicht so mögen.

schon in Travemünde gründlich vorgestellt

Wer einmal eine so weite Reise gemacht hat, weiß wie attraktiv dieses ist, ich wünsche mir auch hier eine möglichst zahlreiche deutsche Beteiligung.

DEUTSCHE FLYING DUTCHMAN KLASSENVEREINIGUNG

wurde.

Dipl.–Kfm. Bernd Schreiber, Pariser Straße 53, 10719 Berlin, Telefon 030-883 1066, Telefax 030-8826955

DIE KIELER WOCHE DARF FÜR UNS NICHT STERBEN!

LIEBE FD-FREUNDE

Als Teilnehmer der Kieler Woche 1993 ist mir noch heute das Meldeergebnis der FD-Klasse vor Augen. Von 17 gemeldeten Booten gingen schließlich maximal 15 an den Start. Im Vergleich zu den übrigen internationalen nicht olympischen Klassen war das mehr als enttäuschend; es war beschämend. Der Glanz vergangener Jahre war dahin. Für Teilnehmer aus anderen Boots-klassen Anlaß zu mitleidigen Äußerungen.

Der Kieler Yacht Club hat die Situation des FD's im Jahr nach Verlust des olympischen Status noch als einen Übergangszustand angesehen und anläßlich der Siegerehrung die Hoffnung geäußert, der FD möge der Kieler Woche erhalten bleiben. Für Dieter Rümmeli bzw. die Organisatoren der Kieler Woche ist die Präsenz des FD's in Kiel mit akzeptablen Meldezahlen verknüpft, Klassen wie 505, Zugvogel, OK-Jolle, Sprinta-Sport und Hobie-Cat bieten anläßlich der Kieler Woche 50 bis 70 Teilnehmer. Vom Zugvogel weiß ich, daß es Ehrensache ist in Kiel präsent zu sein. Ob Nord, Süd, Ost oder West, alle kommen sie zu dem europäischen Segelereig-

Wer die Kieler Woche aus ver-Damit die Rahmenbedingangenen Zeiten kennt, weiß, daß gungen für Euch und Eure sich viel geändert hat. Von den Begleitung stimmen, aber auch improvisierten Verhältnisssen vor um die in Kiel vertretenen 1972 über die sterile Zeit nach der Jugendklassen für den FD zu Olympiade hat vieles ein neues interessieren, habe ich die Organisation übernommen. Gesicht erhalten. Im letzten Jahr ging der Veranstalter dazu über, die Wie es aussieht werde ich dabei von Prinz Luipold von Kieler Woche zweizuteilen, was Bayern bzw. dessen Brauerei ich persönlich für eine glückliche Lösung ansehe.Wer berufstätig unterstützt. Ein Zelt (und die ist, mit seiner Freizeit kalkulie-Getränke) soll als FD-Meeren muß, benötigt für einmal ting-Point bereitstehen.Wei-Kieler Woche nur ein verläntere Aktionen sind geplant. Von Euch wird nur erwargertes Wochenende. Die Tertet, daß Ihr zunächst einminierung zur Sonnenwende mal für Kiel Interesse zeigt, garantiert im Regelfall nicht nur schöne Wettdie Meldungen ausfüllt, den Trailer an das Auto fahrten sondern auch herrliche Wetterbehängt und Euch nach Kiel in Bewegung setzt. Ausdingungen. schreibungen kann ich anläßlich der Trapezwett-ahrten und des

> (Meldeschluß 24.05.94).

FD-Cups am Ammersee

verteilen.

Dr.Hans Albert König

25

WICHTIGE INFORMATIONEN ZUM FLYING REPORT

LIEBE FD-SEGLER!

' unächst muß ich mich dafür entschuldigen, daß der Flyding-Report entgegen meines Getöne erst jetzt fertig geworden ist. Ich hoffe allerdings, daß er trotz einiger Schwächen etwas informativer geworden ist. Leider ließ mir der Aufbau meiner eigenen Firma weniger Zeit, als ich ursprünglich geplant hatte, zudem habe ich mich beim Zeitaufwand für die Anzeigenwerbung und -gestaltung gründlich vertan. Nun, da gilt es auch, die Arbeit besser zu verteilen.

ZU DEN KOSTEN

Der Flying-Report sollte mindestens viermal jährlich, besser aber doch sechsmal erscheinen, um die Kommunikation innerhalb der Klasse zu verbessern. Dadurch würden sich allerdings die Kosten im Jahr stark erhöhen. Solange wir noch keine Sponsoren und ausreichend

Anzeigenkunden für unsere Zeitung gefunden haben, können wir nur 2

muß daher DM 20,- bis zum Juni diesen Jahres überweisen. (6-Mal Ausgaben im Jahr im Rahmen der Porto DM 3,- sind allein schon DM

KOSTENBEITR

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!

Klassenbeiträge verschicken.

Jeder, der alle Ausgaben der Klassenzeitung erhalten möchten,

18,-). Diejenigen, die schon für das "Go-Faster"-Flugblatt überwiesen haben, werden natürlich für dieses Jahr beliefert. "Go-Faster" wird nicht mehr erscheinen

Ich denke, es ist sinnvoller, diesen speziell auf die Zeitung abgestimmten Betrag aufzuwenden, als die Mitgliedsbeiträge zu erhöhen, da es einige Segler aus anderen Klassen gibt, die diese Zeitung gerne erhaltem würden.

ZUM INHALT

Ich hoffe auf weitere Resonanz aus der Klasse in Bezug auf Artikel, Bilder, Ideen, etc.

Texte wären mir am liebsten als Diskette, MS-Dos oder Macintosh, als Ascii-File oder Text mit Tabs abgespeichert. Das beschleunigt die Arbeit ungemein.

Wenn jemand Fotos hat, dann am liebsten als Dias, allerdings geht auch jede andere Vorlage. Wir können auch direkt, ohne Abzug, vom Farbnegativ abscannen.

DAS SP-SYSTEMS REPARATURPACK

♦ 375 ml Epoxy-Handlpack	DM	22,50
▶ I Satz Pumpen	DM	13,30
▶ I Zubehör Kit	DM	9,60
▶ 200 ml Mikrofasern	DM	6,40
▶ 200 ml Collodial Silica	DM	6,90
I Universal Reiniger	DM	8,90
Gesamtpreis inkl. MwSt.	DM	67,70

Das SP-Systems Starterpack/Reparaturpack bieten wir über unseren Vertriebspartner, die Firma Clown Sails Hamburg, an:



MONTECATINI ADVANCED MATERIALS

Composit Technologie Handelsgesellschaft mbH

Lederstraße 15 D-22525 Hamburg

Telefon: 040-5405363 Fax: 040-541137

SPARVORSCH LÄGE AUS DER SICHT DES GEMEINEN FD-SEGLERS

a in letzter Zeit verstärkt Überlegungen auftauchten, wie man den FD preiswerter machen könnte, möchte ich an dieser Stelle einmal äußern wie sich mir die Angelegenheit darstellt. Da es mir als Schüler, Lehrling, Wehrpflichtiger und jetzt als Student eh nicht möglich war und ist große Sprünge zu machen, ist es immer eins meiner Hauptanliegen gewesen, das Segeln fü mich so preiswert wie möglich zu gestalten.

Das fängt mit dem Selbstbau von Rumpf, Schwert, Ruder und Riggteilen an und hört bei dem Einsatz gebrauchter Segel und Masten auf. Gerade in den letzten zwei Jahren ist ein sehr guter Gebrauchtbootmarkt vorhanden gewesen, wo man 1 oder 2 Jahre alte Boote sehr preiswert bekommen konnte. Die Käufer solcher Boote hätten sich aus meiner Einschätzung heraus nie ein werftneues Schiff gekauft, da dieses etwa 10- 15000,- DM teurer gewesen wäre.

Um aber einmal in den Genuß eines neuen Bootes zu kommen. müßte der FD einfach billiger werden. Dadurch würden auch die Gebrauchtboote billiger werden, was nicht nur den jetzigen FD-Seglern nutzen wurde. Es wurden auch Umsteiger aus anderen Klassen wie Pirat, Vier-Zwo und D>hnlichem den FD nicht schon aus finanzieller Sicht aus ihrer Wahl herauslassen. Und genau darum geht es: der FD ist im Gegensatz zu anderen Booten viel zu teuer und wird aus diesem Grund von vielen Umsteigern nicht berücksichtigt. Da der FD auf längere Sicht nicht ohne Neuzugänge überleben kann, muß der FD wieder attraktiv gemacht werden.

In sportlicher Hinsicht ist mit der Einführung des neuen Spinnakers ein Schritt in die richtige Richtung gemacht worden. Die Umrüstung kostet zwar auch rund 1500.-DM, da die meisten Segler aber sowieso alle 2-3 Jahre einen neuen Spinnaker kaufen, ist der Mehrpreis im Prinzip nur in der Umrüstung auf den neuen Baum zu sehen.

Um einmal eine Vorstellung davon zu bekommen, was den Preis eines FD ausmacht, ist es notwendig,

a in letzter Zeit verstärkt ihn in die einzelnen Komponenten Überlegungen auftauchten, zu zerlegen:

1. DIE SEGEL

Genua 1000,-; Großsegel 1500,und Spis 1350,- An diesen Preisen ist prinzipiell nicht viel zu machen, da selbst nicht so bekannte Firmen nicht entscheidend billiger sind. Der Segelmacher bei uns am Ort nannte zur Anfrage auf den neuen Spi 40,- pro Quadratmeter. Das macht inkl.. Mehrwertsteuer und Vermessung auch 1200 DM. Bei Großsegel und Genua dürfte es sich ähnlich verhalten. Wenn man sich jetzt aber überlegt, daß das billigste Segel das ist, das ewig hält, drängt sich mir auf, das Segeltuch schwerer zu machen. Dadurch wäre es vielleicht möglich, bei Einsatz eines geeigneten Tuches die Haltbarkeit einer Genua zu erhöhen. Dies müßte dann auch die Verringerung auf eine Allround-Genua ermöglichen.

Mein Vorschlag ware, das Tuchgewicht für alle Segel vorzuschreiben und dabei ein Tuchgewicht anzustreben, daß eine vernünftige Haltbarkeit der Segel gewährleistet. Außerdem sollte man die Anzahl der Genuas auf eine beschränken.

2. DAS RIGG

Superspar ca. 2700,-DM

Preislich wahrscheinlich nichts zu machen. Auffällig ist in diesem Zusammenhang nur, daß zu der Zeit als der erste Supersparmast in Deutschländ auf den Markt kam, der Proctor E 500, DM teurer war. Als dann der Nimbus von Proctor aufkam, war dieser dann deutlich billiger als der E.

3. DER RUMPF

ca. 30000,-DM

Das sich nochmals in drei Teilbereiche aufteilen:

Beschlädge ca. 6000,-; Material 10000,- und Arbeitszeit 200 h à 70 DM=14000,- (alles geschätzt)

Das sind Werte die sich aus meiner Selbstbaupraxis und der Projektierung eines Kunstoffrumpfes ergeben. Dazu kommen natürlich noch die Formbaukosten, die bei steigender Stückzahl im Verhältnis immer kleiner werden.

Im Prinzip ist aus der Rumpfform nicht mehr viel herauszuholen, so daß vielleicht maximal alle 5 Jahre eine neue Form notwendig würde. Im Toleranzbereich von 12,5 mm ist ein Unterschied wohl auch nur zu bemerken, wenn von Minimum zum Maximum geändert wird. Eine Festlegung der Rumpfform ohne Toleranzen, wie von Eddi Eich vorgeschlagen, halte ich für überflüssig. Erstens werden dann alle anderen Hersteller, auch Eigenbauer, gezwungen mit minimalen Toleranzen zu bauen, was den Bau unnötig aufwendig machen würde und damit verteuern würde. Außerdem wird ja auch der Alleinanbieter an FDs nicht gezwungen seine Form zu ändern, da es sowieso keine ernstzunehmende Konkurrenz für

Bei der Beschlagsausrüstung der Mader läßt sich nicht mehr viel ändern, da sie schon nahezu perfekt ist. Bei der Frage nach überflüssigen Beschlägen drängen sich mir da die massiven Wantenpüttinge der Mader-Boote auf, möglichst noch zwei auf jeder Seite. Tonnenschwer, teuer und völig überflüssig. Ich habe noch keinen FD-Segler gesehen, der seine Ansatzpunkte von Wettfahrt zu Wettfährt verschoben hat. Mein Vorschlag wäre zwei feste Punkte festzuschreiben, einen Außen und einen Innen. Dies ist aber nicht unbedingt notwendig, da es auch jedem selbst überlassen bleiben kann, ob er an dieser ungunstigen Stelle so viel Gewicht mitschleppen will, das woanders bestimmt besser untergebracht ist. Außerdem könnte ich dieses so gesparte Geld woanders viel besser anlegen.

Der nächste Punkt sind die in allen Richtungen verstellbaren Genuaholepunkte. Technisch ganz witzig und unter bestimmten Bedingungen ganz hilfreich, aber auch schwer und teuer. Ich habe vielleicht nicht das Gefühl für das Boot, aber ich habe noch keinen Unterschied feststellen können, ob die Holepunkte nun Außen oder Innen stehen. Rauf-Runter hilft bei böigem Wind, aber wenn keiner sie hat, hat auch keiner einen Vorteil davonalso verbieten.

Im Gespräch war auch ein Verbot von Travellern. Das halte ich nicht für richtig, da es viele Segler gibt, die ohne Traveller nicht segeln können. Ich persönlich segele ohne Traveller mit einem Dreieck. Umsteigern aus dem 420er dürfte ein Verzicht auf den Traveller eh nicht schwer fallen.

In meiner Selbstbaupraxis habe ich die Erfahrung gemacht, daß der Einsatz von Kohlefaser und Kevlar beim Rumpf absolut nicht notwendig ist. Bei meinem Holzboot habe ich das geforderte Gewicht ganz leicht erreicht und mußte noch ein paar schwere Beschläge nachrüsten, um das Gewicht zu erreichen. Wenn man sich die massiven Niroplatten am Reitbalken anguckt, die die Hans-Mader-Boote mitgeschleppt haben, so ist zu vermuten, daß die Bootsbauer dort mit dem Gewichtslimit keine Probleme hatten- immerhin ist Albert Batzill mit einem solchen Boot Weltmeister geworden.

Selbst die neuen Ganz-Kunststoffschiffe sind meiner Meinung nach auch in reiner Glasfaserbauweise im Gewicht zu halten. Durch das oben eingesparte Gewicht wird dies noch erleichtert. Sollte jetzt jemand an die Konzentration des Gewichtes im Gewichtsschwerpunktes und diesen möglichst weit hinten denken, so sollte er vielleicht mal in das Bulletin No 108 vom September 1985 und die No 122 vom Dezember 1989 schauen. Dort sind die Ergebnisse der Schwingteste von Los Ängeles und Pusan veröffentlicht. Auffallig ist, daß der Schwerpunkt wieder weiter nach vorn gerutscht ist - und zwar auch bei dem sagenhaften Vollkunststoffschiff von Alba. Diesen Schiffen wird ein ganz tolles Seeverhalten nachgesagt: die neuen Mader kämen mit dem Bug viel weiter aus dem Wasser als die alten Boote mit Holzdeck.

Im Allgemeinen wird angenommen, daß ein kleines Trägheitsmoment das Anheben des Buges erleichtert. In der No 108 sind die reinen Rumpfwerte um die Werte des Restes -Besatzung, Rigg, etc.- erweitert worden. Das Trägheitsmoment des Rumpfes beträgt dann noch nicht einmal 50 % des Gesamtträg

heitsmomentes. Eine geringfügige Verbesserung des Rumpfträgheitsmomentes durch Konzentration des Gewichtes um den Gewichtsschwerpunktes schlägt sich also noch nicht einmal zur Hälfte im Gesamtergebnis nieder.

Diese Konzentration ist um so einfacher, je weiter der Gewichtsschwerpunkt in Mitte Schiff liegt, da die Entfernung der Einzelgewichte mit der 2. Potenz eingeht. Es ist also schwierig beides zu erreichen: kleines Trägheitsmoment und ein möglichst weit hinten liegender Schwerpunkt.

Aus diesem Blickwinkel macht der Einsatz von Kohle und Kevlar im Rumpf keinen großen Sinn, also sollte es kein Nachteil sein, wenn man darauf verzichtet. Als Beispiel seien hier die 505er angeführt, die wettbewerbsfähige Boote mit Glas-Polyester-Balsasandwich bauen. Auch in Bezug auf die Haltbarkeit solcher Boote ist nicht viel zu bedenken, da mit den entsprechenden Epoxidharzen die erforderliche Dauerfestigkeit erreicht werden kann. Die auftretenden Riggspannungen sind mit einer gezielt eingesetzten Rahmenkonstruktion in den Griff zu bekommen. Bei Sandwichkonstruktionen sind die größten auftretenden Belastungen Druckbeanspruchungen aus Punktlasten. Diese sind mit einem guten Sandwichkern besser abzufangen, als mit Kevlar und einem zu weichen Kern. Man könnte also auch aus dieser Sicht auf Kohle-Keylar verzichten und es verbieten.

In der obigen Aufteilung bin ich von 200 Arbeitsstunden zu 70 DM ausgegangen 70 DM sind im Moment das, was man im Norden bei einer Reparatur bezahlen muß. Es müßten also hierin alle Nebenkosten enthalten sein, will der Betrieb im Plus bleiben. Die Arbeitszeit habe ich anhand der Bauzeit unseres Holzbootes (Einzelstück) abgeschätzt. Dort benötigte ich 250-280 Arbeitsstunden, inkl. Helling- und Modellbau. Man kann davon ausgehen, daß ein FD in Serienproduktion wesentlich sehneller gebaut werden könnte und billiger wird.

Erstaunlich ist, daß die Boote mit Kunststoffdeck teurer geworden sind, als die Boote mit Holzdeck. Aus meiner Werfterfahrung heraus möchte ich einmal behaupten, daß es schneller geht ein Kunstoffdeck in einer Form zu laminieren, als ein Holzdeck mit Decksbalken, Schlingen, Unterzüge, etc. zu bauen und zu lackieren. Trotz des Einsatzes von Kohlefaser dürfte der Preis nicht größer werden, da in unserer Wirt-

schaft die Arbeitszeit meist das Teuerste am Gesamtprodukt ist.

Solange es keinen zweiten Anbieter mit einem ähnlich guten Produkt gibt, wird der Monopolist immer den Preis bestimmen können und keinen Grund sehen, sein Produkt billiger anzubieten. Die meisten Segler geben aber gerne eine Mark mehr aus, solange nur ein schwarzes Schild mit der Aufschrift Mader im Boot kleht

Es ist ja auch möglich, so ein Segelungetüm wie den Mach 2 (FD-

tenschienen kosten, schätze die Einsparung aber etwa auf 1000,-DM. Mit dem Verzicht auf Kohle-Kevlar und natürlich Honig-Waben ließen sich weitere 2000,- DM einsparen.

Entscheidender dürfte die Einsparung im Bereich der Segel sein. Wenn man auf die 2. Genua verzichten würde, das Tuchgewicht erhöhen würde und damit die Haltbarkeit der Segel erhöhen würde, könnte man in 5-6 Jahren einen Satz Segel sparen, also etwa

ES TUT SICH ETWAS IM NORDEN

achdem im Winter Anfang '94 die erste Ausgabe des GO FASTER den Norden ereicht hat und als Info für den Norden dienen sollte, erfuhr ich, daß Hans Genthe nicht nur die Produktion des Posters, sondern auch die des Flying Report übernommen hat. Dafür schon mal an dieser Stelle heißen Dank. denn meckern und etwas tun sind zwei Paar Schuhe.

Im GO FASTER habe ich mich noch über die norddeutschen Regattamüdigkeit beschwert und auf die Gefahr hingewiesen, bei einigen Regatten aus dem Programm genommen zu werden. Das ist dann in Hamburg auf der Alster auch geschehen. Erstaunlicherweise sind wir in Travemunde auch nicht mehr dabei. Die Veranstalter trauen uns anscheinend im Jahr 2 nach dem Olympia-Status nicht mehr zu, genügend Teilnehmer auf die Piste zu bringen. Es liegt jetzt an den FD-Seglern dieser Entwicklung engegenzusteuern und in großer Zahl zu den Regatten zu erscheinen.

Beim Blick auf den Regattaterminkalender fallen sofort vier Regatten auf dem Mühlenberger Loch auf. Wie schon erwähnt ist dort mit einer sehr guten Wettfahrtleitung, gutem Segelrevier und einem engagiertem Club zu rechnen. Es ist genügend Platz, ihr könnt alle kommen.

Bei ausreichender Meldezahl ist auch der Senatspreis wiederzubeleben.

Wichtig ist ein ausreichendes Meldeergebnis bei der Kieler Woche, denn nichts würde den Niedergang des FD stärker bekunden, als wenn er dort aus dem Programm genommen werden würde.

Also, es tut sich etwas im Norden, der Rest kann nur von den Seglern aus in Gang gebracht werden.

IN TIEFER TRAUER!

Nach langer schwerer Krankheit ist der Senatspreis in Hamburg dieses Jahr gestorben.

Seit über 30 Jahren

war er eine feste Größe im Regattakalender.
In den letzten Jahren kränkelte er nur noch so eben vor sich hin, so daß schon lange mit seinem Tod gerechnet werden mußte.
Nachdem er im letzten Jahr überhaupt nicht ausgesegelt wurde, war es nicht mehr möglich, ihn am Leben zu erhalten.
Nach Auskunft der entsprechenden Stellen ist es aber möglich, ihn wieder zum Leben zu erwecken.

Dazu bedarf es aber einem gesteigerten Interesse seitens der Regattateilnehmer!

Laser 5000-14foot) für 24000,anzubieten. Es ist also nicht einzusehen weshalb der FD nicht auch in diese Preisklasse kommen sollte. Er wäre dann nicht mehr entscheidend teurer als die 505 oder der Fourteen.

4. RUDER UND SCHWERT

Schwert: je nach Hersteller 1000-2500.-DM

Ruder : ca. 1000.-DM

Auch hier ist im Preis nicht viel zu reduzieren. Auch wenn man Vergleiche mit anderen Bootsklassen zieht, stellt man fest, daß deren Anhänge im Verhältnis nicht viel teurer sind als die riesengroßen FD-Ruder und -Schwerter. Im Schwert ist der Gebrauch von Kohlefaser bei der geringen Dicke unbedingt notwendig. Auch im Ruder ist bei großerer Dicke nicht darauf zu verzichten, so daß hier die Preisunterschiede hauptsächlich in der Verarbeitungsmethode zu suchen sind.

Mit den oben aufgeführten Maßnahmen sollte es möglich sein, den FD preislich wieder attraktiver zu gestalten, ohne ihn entscheidend langsamer zu machen. Außerdem hat dann ja jeder die gleichen Bedingungen. Ich weiß leider nicht, was die Genuaholepunkte und die Wan5000,- DM. Das entspräche ca. 1000,- DM pro Saison Nebenbei bemerkt fahren wir Großsegel und Genuas, die mindestens 5 Jahre alt sind und kriegen trotzdern bestausgerüstete Schiffe in den Griff, Wenn diese Segel dann noch länger hielten, wäre schon etws gewonnen. Ob das im Interesse der Segelmacher liegt und damit ob so etwas durchzusetzen ist, sei dahingestellt. Wenn in 10 Jahren keiner mehr FD segelt, kauft auch keiner mehr FD-Segel. Da der Materialpreis im Segel den kleinsten Teil ausmachen, söllte es den Segelmachern eigentlich nicht möglich sein, den Preis für die Segel bei dieser Gelegenheit zuerhöhen. Dies wurde ja auch bei den neuen Spinnakern deutlich, die im Gegensatz zum Alten trotz größerer Segelfläche nicht teurer wurden.

Die oben aufgeführten Vorschläge beinhalten keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Einsehbarkeit. Sie sind als Denkanstöße gedacht, um eine positive Veränderung der Klasse zu erreichen, so daß der FD gut über die Jahrtausendwende kommt. In diesem Sinne – Nachdenken ist gefragt.

Michael Scharmer

Michael Scharmer

DER FD MUß PREISWERTER WERDEN

in paar Stichworte nur zur
 IVerbilligung des FD. Leider
 dist durch den größeren Spinacker zunächst eine Verteuerung eingetreten. Die Leistungssteigerung ist (wenn überhaupt) nur unwesentlich. Es werden schon Überlegungen angestellt,ob man nicht besser zwei Spinacker mit auf die Piste nimmt. Beim spitzen Reach-Kurs scheint der kleinere Spi besser zu gehn (4 Bft)bei schwachem Wind erst recht. Ein Mastvorholer ist jetzt notwendig. Die Schoten sind jetzt so lang, daß man den Spi leichter überfahren kann (welche Freude!). Der geborgene Spi kann in die Rollen der Genuaholepunkte kommen, weil der Spischlauch zu kurz ist (Geld).

Alles in allem: Attraktiver ist der FD durch die Veränderungen nicht geworden, zumal die Änderung und ihre Auswirkung von außen nicht auffällt.Nun vorab einige Mitteilungen zu meinem Gespräch mit L.Mader zur Verbilligung. Nach einer vorläufigen Schätzung könnte das Boot komplett aber ohne Segel für 27.000,– bis 27500,– DM angeboten werden.

GRUNDIDEE

1) Von ca. 23 kg Beschlägen mit Aufräumern usw.können ca.7-8 kg eingespart werden (Verbilligung nicht nur durch das Weglassen teurer Beschläge, sondern auch durch die Vereinheitlichung und Festlegung von Übersetzungsverhältnissen, und der damit verbundenen Arbeitseinsparung).

2) Die unter 1) eingesparte Masse macht es möglich den Bootsrumpf wieder nur aus Glasgewebe oder Faser mit Epoxyd bei gleicher Festigkeit und sogar etwas höherer Druckfestigkeit (Dellen) der Außenhaut zu bauen. (kein Kevlar, kein Carbon, nur beim Schwert mit Carbon). Dies würde den Preis weiter reduzieren. Eine weitere Verbilligung käme durch die Verwendung von Polyesterharzen. (sollte man aber wegen der Versprödung nicht unbedingt tun).

Wolfgang Wellner

Anm. der Red. Lieber Wolfgang: wir freuen uns über jeden Leserbrief, gerade wenn sie so viele konstruktive Vorschläge enthalten. Das nächste Mal schreib aber bitte so, daß wir auch eine Chance haben deine Schrift zu entziffern



VERGÜTUNG FÜR DEN ALTEN SPI!

eine Bedenken, die ich auch schon im Herbst Bernd Schreiber mitgeteilt habe, bis heute aber keine Antwort, sind, daß damit die Klasse geteilt wird in die, welche den neuen Spi fahren und die, welche den alten Spi weiter benutzen.

Es wird mit Sicherheit Regatten geben, bei denen Boote mit alten neben Booten mit neuen Spi's segeln. Wie soll da gewertet werden, oder soll gleich in zwei Gruppen gestartet werden?! Das sollte vor Saisonbeginn geklärt werden, sei es in einem Rund-schreiben der Klassenvereinigung, sei es in den Ausschreibungen der jeweiligen Veranstalter, aber die müssen natürlich vorab informiert werden!

Nun noch ein ganz anderes Thema: wie könnte man den ehemaligen FD-Seglern aus dem Ostblock finanziell bei der Teilnahmean regatten im Westen helfen? Natürlich verfügt die Klassenvereinigung nicht über die nötigen Mittel, aber ich glaube der Verzicht auf ein Startgeld für die Ostblock-(ehemaligen) Segler und freies Quartier in den jeweiligen Clubhäusern, wäre schon eine Hilfe. Das muß aber in den Ausschreibungen bekannt gemacht werden.

Es ist damit zu rechnen, daß sowieso weniger FD-Segler von dort kommen werden, einmal weil der FD nicht mehr olympisch ist, aber dto.weil die bisherige staatliche Förderung nun weggefallen ist und Sponsoren dort knapp sind.

Paul Mende

ERSTE ERFAHRUNGEN

MIT DEM NEUEN SPI IN LOOSDRECHT/HOLLAND

🔪 is auf zwei fuhren alle den neuen Spi. Manche verwendeten den ersten Wettfahrttag für die Umrüstung. Insbesondere auf den Vorwindkursen war der neue Spi deutlich schneller als der alte. Trotz Windstärke 5+ ist m.W. niemand unter Spi gekentert, obwohl sich die meisten trotz der Wassertemperatur von ca. 6 keineswegs zurückgehalten haben. Es gab auch keinen Bruch, aber manch ärgerliche Bemerkung, daß vieles noch nicht ausgereift ist. H 69 wartete mit der revolutionären Idee auf,den Mastbieger nicht am Mast sondern an der Vorkante des Großbaums zu fahren. C.J.machte uns aber Hoffnung, daß die 40 cm - Höhe für dieses "Stag" bald freigegeben wird,was gewiß bessere Lösungen ermöglicht. Bis Loosdrecht waren wir mächtig stolz auf unsere "Erfindung"den Mastbieger vorne beim Schott durch das Deck zu führen und an dem für Fock und Vorstag vorgesehenen Beschlag zu befestigen. Leider hatten aber rund 50% dieselbe Idee. Wir fuhren erstmals SpiRo, bauen jetzt aber wieder auf zwei Spibäume um, weil uns das mehr liegt, und der neue Spibaum kaum schwerer als der alte ist. Vieleicht nehmen wir etwas Material aus dem Baum (siehe Poster letztes Jahr) falls Hans damit noch keine schlechten Erfahrungen gemacht hat. Bewährt hat sich eine Rückholung der Spischoten durch je einen Ring am Gummizug, die bei schwachem Wind durch einen neben dem Mast unter Deck herauskommenden Vorholer aufgehoben werden kann. Wolfgang Frank

SEGELJOLLEN + ZUBEHÖR

in Vielfalt + Qualität

KD-Segeljollen 470 + 420 Gebrauchtboote alle Klassen

Masten + Zubehör, Segel, Ruderanlagen, Ruderblätter + Schwerter, Boots-Trailer, Slipwagen, Persenninge, diverse Beschläge

Trockenanzüge, Overalls, Fleece + Wärmebekleidung, Trapezhosen - Wassergewichtswesten, Stiefel, Schwimmwesten und vieles mehr bekannter Hersteller

HARKEN-Beschläge – umfangreiches Sortiment

Nutzen Sie unsere interessanten Preise. Einzel-, Groß- und Versandhandel

SCHIFFS- UND YACHTTECHNIK KIEL

Gewerbegebiet Seefischmarkt · Wischhofstraße 1-3 · 24148 Kiel Telefon (0431) 72 60 61 · Telefax (0431) 72 60 63

CLE JELTES: SEHR GEEHRTER VERLEGER!

er Flying Report vom Oktober 1993 sieht wieder sehr gut aus. Eine Aus-nahme sehe ich leider doch in einigen Behauptungen von Rudolf Georgi im untersten Paragrafen auf Seite 4. Ich stimme damit ein das die Tendenz, komplizierte Organisati-onsmodelle auf die FD-Klassc zu übertragen, nicht passend ist, aber die "britische Dominierung" ist meiner Meinung nach mehr aus praktischen Gründen entstanden.

Conrad Gülcher hat immer gesagt "der beste Vorstand befindet sich innerhalb eines Kreises von 10 km". Daß dies für eine Internationale Klasse leider nicht möglich ist, ist klar. Aber jeder sucht – auch in Deutschland – wenn er Hilfe braucht, diese in der direkten Umgebung; das ist am einfachsten.

Schon seit einiger Zeit versuche ich mehr Einfluß von deutscher Seite im Vorstand und Organsation zu bekommen, aber es scheint kaum möglich deutsche Segler zu finden, die aktiv mitmischen wollen. In Travemünde gab es nicht einen Deutschen FD-Segler, der bei der Vermessung geholfen hat.

Aber zu der Behauptung, daß Richard Phillips DM 80.000 verbraten hätte, möchte ich folgende Fakten nennen:

- 1. Auf der Seglerversammlung der EM '91 war eine klare Mehrheit für das Anwenden von IFDCO-Kapital für professionelle Hilfe für die Olympia-Kampagne. Gerade die Deutschen waren sehr dafür. Viele redeten davon, daß einer Stiftung Geldsummen vielleicht in Höhe DM 1000 (einer Genua!) gespendet werden sollten. Nicht ein Segler hat an die Ende eine Spende gebracht.
- 2. Auf der Gremium Jahresversammlung während der EM '91, wo auch Rudolf anwesend war, wurde beschlossen, dem Wunsch der Segler entgegen zu kommen und Geld für professionelle Hilfe einzusetzen.

3. Die Gesamtsumme der IFDCO für PR im Jahre 1992 inklusive der Olympiakampagne betrug nach Rudolfs eigenen Angaben DM 28.000 und nicht DM 80.000 (DM 23.000 wurde von 1990 bis 1992 für die Weltrangliste benutzt, weitere DM 25000 wurden für das Classbook verwendet)

- 4. Viele Kosten wurden förmlich subventioniert durch die Firmen von Richard Philips and Job Sandberg, auch die anderen Vorstandsmitglieder haben eigene Finanzbeiträge geliefert, so wie es auch bei Rudolf gebräuchlich war.
- 5. Richard hat 1992 ungefähr 1000 Stunden (!!!!) in IFDCO-Arbeit gesteckt. Jetzt erwartet seine Firma das er 1993 mehr für die Firma arbeitet.

Meiner Meinung nach sind Rudolfs Beschuldigungen nicht ganz fair und korrekt. Wir dürfen nicht aus dem Auge verlieren, daß alle IDFCO-Vorstandsarbeiten in Privatzeit erfüllt werden müssen, und daß die Zukunft nur Gutes bringen wird, wenn alle FD-Segler mithelfen. Die Vorstandsmitglieder können es nicht allein!

Hochachtungsvoll, Cle Jeltes



Sascha Schröder, Gardasee 1993



OPEN WORLD CHAMPIONCHIP 1993

01.08. - 07.08.

um Eingewöhnen an die Revierverhältnisse war es möglich, bei der Travemünder Woche zu starten, wobei von den drei geplanten Wettfahrten wegen Windmangels nur eine stattfand.

Sehr eindrucksvoll war das gleichzeitige Ein- und Auslaufen von über 1000 Booten und riesigen Ostseefährschiffen "Peter Pan" aus der Travemündung.

Bei allen Wettfahrten, bis auf die dritte, wurde der Kurs B gesegelt (vier Dreiecke mit fünf Kreuzen, ein Spikurs bzw. Vorwindkurs).

1. WETTFAHRT: KURS B, 3-5 BFT.

Kurz nach dem Start schlief der Wind ein und wirbelte das Feld gehörig durcheinander. Bernd Schreiber aus Berlin passierte als erster die Luvtonne. Nach der Luvtonne frischte der Wind kräftig auf und bracht die Favoriten nach vorne. Schurich fuhr vom 10. auf den zweiten Platz, Bojsen-Möller vom 30. auf den ersten und Eddy Eich vom 28. auf den siebenten Platz. Wir segelten uns immerhin noch vom 65. auf den 37. Rang. Diese Wettfahrt war besonders lang. Statt des angekündigten 13-Meilen Kurses wurden tatsächlich 20 Seemeilen gesegelt. Nach der fünften Kreuz spürte man seine Oberschenkel nicht mehr.

Resultat dieser Wettfahrt:

- Jorgen Bojsen-Möller/ Jens Bojsen-Möller
- 2. Stephan Schurich/Mark Dieckmann
- 3. Andreas Plettner/Max Friedrich
- 4. Ian Mc Crossin/James Cook

2. WETTFAHRT: KURS B, 4 BFT.

Schurich passierte als erster die Luvtonne. Am anschließenden Vorwindkurs kämpfte er mit Bojsen-Möller und Eich um die Spitze. Schließlich hatte Schurich Materialprobleme (Genua-Schäkel brach) und wurde somit auf den sechsten Platz zurückgeworfen.

Resultat dieser Wettfahrt:

- 1. Bojsen-Möller
- 2. Eich
- 3. Plettner

Ein Supersegeltag, herrlicher Westwind, mittlere Welle aber sehr gut zum Surfen unter Spi.

3. WETTFAHRT: KURS A, 2 BFT.

Nach mehreren vergeblichen Versuchen wurde endlich ein Start nach Kurs A mit Gates von 600 Metern Breite, die in der Mitte jeder Kreuz zu passieren waren, angeschossen. Der Versuch, einen neuen Kurs einzuführen, hat sich nach Meinung der meisten Segler nicht bewährt, und zwingt alle, die nicht mit den ersten am Start wegkommen und sich mühsam freien Wind erkämpft haben, nochmals zurück in die Abwinde, um die Gates zu passieren. Bei kabbeliger See und schwachem Wind kam das Feld nahezu in einem geschlossenen Pulk zur letzten Leetonne. Mit 4 Bft. und auffrischendem Wind wurden die letzten 300 Meter zur Ziellinie aufgekreuzt.

6. WETTFAHRT: KURS B

Die Wettervorhersage hatte am Vortag 6-7 Bft. angekündigt. Bereits beim Auslaufen zum Startschiff frischte der Wind ständig auf und erreichte beim Start bereits 6 Bft. Die erste Kreuz und der anschließende Vorwindkurs wurden bei 6 Bft. problemlos bewältigt. Ab der zweiten Kreuz frischte der Wind auf 7,5 Bft. auf, Bôen gab es bis 8 Bft. Eine kurze steile Welle baute sich auf. Selbst von den Spitzenmannschaften setzten nur mehr Bojsen-Möller und die Australier den Spi. Wir selbst lagen etwa am 13 Platz als am Ende des ersten Raumschenkels unser Boot in einer steilen Welle vorab kippte und fatalerweise das Ruder austauchte. Sofortiges Anluven und Kentern war

Insgesamt gab es bei diesem Rennen 7 Mastbrüche, viele zerfetzte Segel und gebrochene Großbäume. Unter hohem persönlichen Einsatz und gut organisiert arbeiteten die Rettungsmannschaften der deutschen Bundeswehr und des Seenotrettungsdienstes. Eine Mannschaft war nicht auffundbar.

Wie sich später herausstellte, hatte diese es vorgezogenen Mecklenburg-Vorpommern zu stranden und kam schließ- lich zu Fuß in Travemünde an. Diese WM gewannen Bojsen-Möller/Bojsen-Möller vor Stephan Schurich/ Mark & Dieckmann und Andreas Plettner/Max Friedrich. Besondere Gratulation an Stefan Schurich für diese sensationelle Leistung.



Sieger dieser Wettfahrt:

- 1. Jörn Borowski/Bodo Borowski
- 2. Plettner/Friedrich
- 3. Jörg Rettig/Andre Butzin

4. UND 5. WETTFAHRT: KURS B, 2 BFT.

Bei relativ schwachem Wind und schwacher Welle hatten alle ihre liebe Mühe, die Boote auf Geschwindigkeit zu bringen.

Sieger dieser Wettfahrt:

Schurich vor Bojsen-Möller, Rettig bzw. Borowski

An dieserStelle sei festgehalten, daß bei allen Wettfahrten die Startlinie mit beispielhafter Präzision ausgelegt war. die Folge. Unsere unmittelbaren Konkurrenten, die Mannschaft aus Südafrika schaffte es bis ca. 200 Meter vor der Ziellinie, wo sie dann bei einer 9er Bö kenterte und mit gebrochenem Großbaum aufgeben mußte. Auch die erfahrenen Segler wie Eich und Schreiber kenterten bei diesem Hack. Obwohl wir die Wettfahrt nicht beenden konnten war die 2. Kreuz und das Jumpen aus den Wellen, wobei das Schwert manchmal bis zur Gänze in der Luft war, ein äußerst eindrucksvolles Erlebnis.

Resultat dieser Wettfahrt:

- 1. Bojsen-Möller
- 2. Schurich
- 3. Andi Kunze/Peter Hollender

Der gesellschaftliche Teil dieser Veranstaltung war bestens organisiert. Esgab einen Empfang an Bord der Viermast Bark "Passat", ein Abendessen in der Schiffahrtsgesellschaft in Lübeck und ein Barbecue, veranstaltet vom LübeckerYachtclub. Aufgefallen ist uns auch die Hilfsbereitschaft und Gastfreundlichkeit der Schleswig-Holsteiner sowie die sehenswerte Landschaft mit den schönen Hansestädten, Travemünde war auf jeden Fall eine Reise wert. Schade, daß nicht mehr österreichische Mannschaften den Weg hierher fanden.

> Bericht: Heinz Waerder, Walter Volkmann

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

23. INTERNATIONALE SIEBEN-SCHWABEN-REGATTA 4.9.-5.9.

8 FD-Segler (Flying Dutchman) aus Deutschland und derSchweiz ermittelten auf dem Großen Alpsee den Sieger der 23 Internationalen Sieben-Schwaben-Regatta des SCAI (Segelclub Alpsee Immenstadt). Mit zwei Tagessiegen und einem fünften Platz segelte sich das SCAI-Team Helmut Löther/Michael Klawitter durch und gewann vor Bernd Keller/Bernd Fischer Schluchvom see. Dritte wurden Andi Kunze vom Staffelsee mit Vorschoter Peter Hollender vom Segelclub Niedersonthofen.

Bei Regen und frostigen Temperaturen, jedoch schönem Westwind der Stärke 2-3 Bft., starteten am Samstag 28 Boote zur ersten Wettfahrt. Von Beginn an setzten sich H. Löther/M. Klawitter an die Spitze und bauten ihren Vorsprung bis ins Ziel noch beachtlich aus. Dahinter entwickelten sich spannende Positionskämpfe. Die Schluchseer Bernd Keller/Bernd Fischer konnten knapp vor Dr. U. Baur/Dr. Klaus Baur den zweiten Platz erringen. Ulrich Köstler aus Starnberg segelte mit dem schweizer Vorschoter Paul Eggiman den fünften Platz. Sofort nach dem Zieleinlauf sah wieder ein langer Kurs (ca. 16 km) gesegelt werden. Zieleinlauf sah wieder Löther/Klawitter vor Keller/Fischer und Dr. Baur/Dr. Baur. Den vierten und fünften Platz belegten diesesmal die SCAI-Teams Dr. Schineis/Dr. Burghols vor Hubert Waibel/Bene Wiedemann. Die Tessiner Enrico Ambrosi/M. Ganz wurden als beste Ausländer 9. dieser Wettfahrt.

Am Sonntag wurden bei gleichen Witterungsbedingungen gegen 11.00 die dritte Wettfahrt gestartet. Stefan Beichl mit Vorschoter Thomas Mayer aus Herrsching führte lange Zeit das Feld an und wurde erst kurz vor dem Ziel von Andi Kunze/Peter Hollander abgefangen. Dritte wurden B. Keller/B. Fischer. Das nach zwei Wettfahrten klar führende SCAI-Team Löther/ Klawitter machte den Ausgang des Rennens mit einem katastrophalen Start nochmals interessant. Auf der Stertkreuz rundeten sie das Luvfaß lediglich als 16. segelten sich jedoch konstant wieder nach vorne und wurden noch fünfte dieser Wettfahrt und standen damit als Gesamtsieger fest. Bestes ausländisches Team wurde Enrico Ambrosi/M. Ganz mit dem achten Gesamtplatz. Der SCAI konnte mit Hubert Waibel/Bene Wiedemann die Siebte wurden und Dr. Schineis/Dr. Burghold als Neunte seine Clubstärke unter Beweis stellen.

GOLDENER FD-TALSPERRE PÖHL 11.09.-12.09.

er Segelclub Handwerk Plauen richtete am 11/12. 9. 1993 seine traditionelle FD und Finn Regatta aus. Bei zwar schönem Wetter aber nur leichtem Wind kämpften 17 FDs aus Bayern, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz mit uns Sachsen um den Wanderpokal des "Goldenen FD".

Es wurde in drei Wettfahrten rundum guter Regattasport geboten. Besonders erfreulich war, daß im dritten Jahr nach der Wende die Teilnehmerzahl auch bei dieser zweiten am Revier beheimateten Ranglistenregatta wieder gestiegen sind. Der SCHP ruft von hier aus schon für 1994 zum Regattabesuch an der herrlich gelegenen Pöhler Talsperre auf

Bericht: Wolfgang Dietrich

SEGLERHAUSPREIS UND DEUTSCHE MEISTERSCHAFT 11.09.-12.09.

Tegen der Überschneidung mit der Deutschen Meisterschaft dieses Jahr in Berlin, wurde die Berliner Meisterschaft auf den Schehauspreis in den September verlegt.

Zwei Boote aus Rostock, eins aus Hamburg und eins aus Hannover sorgten für die auswärtige Beteiligung, wegen Vorschotmangels segelten auf der G 99 auch zwei Steuerleute zusammen.

Am Sonnabend, unter der vorzüglichen Wettfahrtleitung Daniel Diesing vom VSaW, zwei Wettfahrten auf dem Wannsee und der Großen Breite, bei für Wannsee-Verhältnisse stetigen Winden zwischen 1 und 3.

Die 1. Wettfahrt gewann klar G 36 Dr. Hunger/Romberg vor G 1922 Hildebrandt/Saurbier und G 202 Gebr. Borowski aus Rostock.

Die 2. Wettfahrt gleich anschließend hatte teilweise etwas mehr Wind. Wiederum gewann Dr. Hunger vor G 40 Schreiber/Bahr und den Gebr. Borowski.

Am Sonntag dann leider typisches Berliner Herbstwetter, Nebel und teils heiter, teils wolkig aber kein Wind.

Als bis Mittag sich kein Lüftchen regte schoß die Wettfahrtleitung diese Serie ab und verteilte die Berliner Meisterehren auch nach Wettfahrten an die glücklichen Gewinner Hunger/Romberg.

Am Sonnabendabend gab es eine Discofete mit vielen jugendlichen und teilweise Freigetränken, was einige am Sonntag Morgen noch spürten.

Bericht: Bernd Schreiber

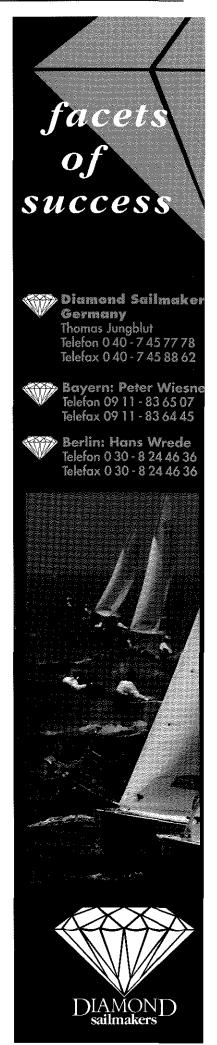
FD CUP XANTEN 18.-19.09

en Teilnehmern der erstmalig ausgetragenen Wettfahrtserie auf der "Xantener Nordsee" wurde ein Bilderbuchwochenende beschert. Bei konstanter Hochdruckwetterlage waren die Nächte kalt (4°C) und am Tage schien die Sonne vom wolkenlosen Himmel (20°C). Der drehende und böige Ostwind (2-3 Bft.) sorgte für anspruchsvolle Wettfahrten und allgemein guter Laune bei den Aktiven. Zwei holländische Teams machten den Sieger untereinander aus. In den beiden Wettfahrten am Samstag hatten H 69 Langeslag/van Koppen zweimal die Nase vorn.

Im ersten Durchgang wurden Pilgram/Pilgram (G 10) zweite vor H 3 Koning/Taal. Anschließend wurden H 3 "Vize" vor H 330 Rutten/Rutten. Am Sonntag glichen, bei gleichen Bedingungen, Koning/Taal aus (3. und 4. Wettfahrt). H 69 wurde nun Zweite. G 10 belegten zweimal Platz drei. So mußte in der abschließenden fünften Wettfahrt die Entscheidung fallen. Ex-Olympiateilnehmer Henry Koning und sein Vorschotmann Rob Taal zeigten genügend Nervenstärke um H 69 knapp zu distanzieren. Den dritten Platz belegten H 9 als zweite und G 10 als dritte Mannschaft fest.

Die Regatta fand im Rahmen der Xanter Stadtmeisterschaft statt. Für das leibliche Wohl war u.a. mit Freibier und Grünkohlessen gesorgt. 1994 wird diese Regatta zum Programmeines erstmalig ausgetragenen "NL/GER-FD-Cups" gehören. Die dazugehörenden Regattatermine werden baldmöglichst bekannt gegeben.

Bericht: Ulrich Kelm



ITALIENISCHE MEISTERSCHAFT 15.-18.09.

n der Mitte des Gardasees, auf der Seite von Torbole, liegt der Ort Brenzone in dessen Ortsteif Casteletto der Circolo Nautico die diesjährige Meistersschaft durchführte. 37 Teilnehmer neben erfreulich vielen Italienern ein Boot aus Ungarn, eins aus Holland, eins aus Österreich unter deutscher Nummer G 1949 und zwei aus Deutschland gaben den internationalen Anstrich. Nach freundlichem Begrüßungstag und dem Stempeln der Segel, am ersten Nachmittag eine Wettfahrt.

Hier waren nicht die allgemeinen Favoriten I 10 Capriani/Morelli vorn, sondern I 103 Gebr. Emiliani vor I 28 Gebr. Savoria und H 26 Kramer/van Bemmel. Am Donnerstag dann jeweils eine Vormittagsund Nachmittagswettfahrt. bei eher leichten und drehenden Winder. I 103 untermauerte seinen guten Anfang durch einen zweiten und dritten. I 10 holte durch einen fünften und einen ersten auf, während die Ungarn recht gleichmäßige Plätze fuhren und in der Spitzengruppe blieben.

Am Freitag dann ein frühes Aufstehen um ein Sicherstellen der Regatta bei Nordwind zu gewährleisten. Wie schon in Torbole sah man morgens um 7.00 Uhr ziemlich mürrische Gesichter beim Auspacken der Boote. I 10 rückte durch seinen zweiten Tagessieg auf die zweite Stelle, holte sich allerdings mit einem 19. am gleichen Tag auch schon mal einen Streicher, I 103 mit zwei 2. Plätzen immer noch vorne. I 28 war mit einem Tagesersten ebenso im Gespräch wie H 26 durch eine gleichmäßige Serie. Die stark gefahrenen G 11 hatten, trotz eines Tagessieges, einen Frühstart zu verkraften und vergaben mit einem 24. ein deutlich besseres Ergebnis.

Am Freitagabend eine sehr stimmungsvolle und nett gemachte Fete mit ausreichend Nudeln und Hühnchen für alle und Wein so viel man wollte. Die italienische Klassenvereinigung organisierte auch drumherum etwas Spaß wie Trinkspiele etc, so daß der Abend sehr ausgelassen war. Er endete allerdings früh, da wiederum am Sonnabend früh sehr früh zur letzten Wettfahrt angetreten werden mußte.

I 103 stand als neuer Italienischer Meister fest und um die restlichen Plätze auf dem Treppchen wurde noch gekämpft. I 10 war mit einem 11. endgültig aus dem Rennen und wurde Gesamtvierter. Auffällig war, wie oft er als Kenner des Gardasees auf die falsche Seite fuhr. I 28 halte sich durch einen 4. den zweiten Platz. Die Ungarn M 70 Szabolcs/ Domokos wurden durch einen Tageszweiten knapp Dritte. In einer nochmal bombastisch organisierten Preisverleihung, zu der man erst seine Bootspapiere zurückbekam, damit keiner früher abreiste, wurden alle möglichen Leute sehr nett geehrt. Alle Teilnehmer bekamen als Erinnerungspreise einen Wimpel und zwei Flaschen Wein und die ersten drei wurden noch einmal gebührend gefeiert.

Für mich war diese Meisterschaft ein Beispiel für gute Stimmung ohne zu viel finanziellen Einsatz.

Bericht: Bernd Schreiber

INTERNATIONALER NEBELPOKAL 09.10.-10.10.

er diesjährige Nebelpokal hatte mit 7 Klassen und deutlich über 100 Booten einen insgesamt sehr erfreulichen Rahmen, die FD's waren mit über 20 Startern, nach den Europes und den 470ern am stärksten vertreten – sehr erfreulich für unsere Klasse. Die Veranstalter bemühten sich das ganze wochenende mit viel Rahmenpro-

gramm und möglichst viel Freibier, die Attraktivität dieser Regatta zu erhöhen. Zum Glück hat der SCBG ausreichend Sponsoren, die derlei Rahmenbedingungen ermöglichen.

Am Sonnabend ein pünktlicher Start bei bewölktem Wetter, drehenden Winden aber überwiegend Trapezwind. Beide Regatten gewann Ralf Strzelecki mit einem Aushilfsvorschotmann aus der 470er-Klasse, mit dem er zumindestens bei viel Wind sich nicht so große Siegchancen ausgerechnet hatte. Beide Male ihm dicht auf den Fersen die Mannschaft G 1922 Hildebrandt, denen Strzelecki bei der zweiten Wettfahrt noch kurz vor dem Ziel den möglichen Sieg wegschnappte. Nach den zwei Wettfahrten ein schöner Grillabend mit Freibier und vielen Diskussionen innerhalb der verschiedenen Klassen.

Am Sonntag strahlender Sonnenschein, ziemlich kalt aber dafür auch wenig Wind. Die erste Wettfahrt, die unter erheblichen Winddrehern und -löchern litt, wurden abgeschossen als die FDs sich bereits auf der Zielkreuz befanden. Der Wettfahrtleiter gab hier erhebliche organisatorische Probleme zu, die sich aus einer versuchten Verkürzung der Bahn und den aus verschiedenen Richtungen zusammenlaufenden Klassen ergeben hatte. Dadurch nur noch eine Wettfahrt. weiterhin bei drehenden und leichten Winden. Diesmal gewann Hildebrandt vor Strzelecki, so daß der Gesamtsieg wie im Vorjahr an Ralf Strzelecki ging. Zweiter wurde G 1922 vor G 40 Schreiber/Bahr.

Die Preisverleihung um Seehotel dann wieder sehr schön gesponsort mit kaltem Buffet, Freibier und statt der üblichen Silberbecher viele Sachpreise. Das erinnerte schon sehr an Italien. Schön auch für unsere einzigen ausländischen Beteiligten, die Hollander, daß sie für die weite Anreise zwei attraktive Sachpreise mit nach Hause nehmen konnten.

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IN BERLIN 20.-24.10.

rotz der sehr späten Jahreszeit und des damit zu erwartenden kalten Wetters hatten wir 45 Meldun-gen, von denen dann tatsächlich 40 Boote starteten. Der veranstaltende VSaW und natürlich auch die Klassenvereinigung freuten sich, sowohl über die Meldeergebnisse selber als auch über die Tatsache, daß eine ungarische, drei österreichische und vier tschechische Mannschaften die internationalität dieser Regatta gewährleisteten.

Das reichhaltige Rahmenprogramm begann am Mittwoch nach und während der Vermessung mit einem Begrüßungsabend, Freibier und einem rustikalen Imbiß für die ankommenden Mannschaften. Am Donnerstag früh, offizielle Begrüßung durch die Wettfahrtleitung, ein kleiner Imbiß nebst Getränken - alkoholisch oder nicht je nach Kondition und pünktlich um 12.00 Uhr dann der erste Start. Bei schwachem Wind, die Kreuz in den Wannsee, den schwierigsten Kurs den wir in Berlin zu bieten haben. Die erste Wettfahrt gewann HUN 70, die von Anfang an zum Favoritenkreis gezählt wurden.

Die Nachmittagswettfahrt bei etwa gleichen Windverhaltnissen sah G 1924, Ralf Strzelecki, vorn, einer der Berliner Geheimfavoriten, wobei sowohl die Mannschaft G 202 als auch G 36, Borowski und Hunger mit jeweils einem zweiten und dritten Platz an diesem Tag ihre Anwartschaft auf einem Platz auf dem Treppchen bekraftigten.

Nach diesen eher Leichtwindwettfahrten am Freitag dann aber etwas mehr Wind aus Nordost, so daß wir diesmal etwas reellere Verhältnisse auf der Havel hatten.

PHOTOGRAPHY CHRISTOPH STOCKI.

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

E F E G В R H R

Die sehr jung und Flexible Wettfahrtleitung unter Daniel Diesing reagierte geschickt auf Windveränderungen und startete auch immer recht schnell nach der Regatta, so daß die Teilnehmer nicht unnötig froren. Da am gleichen Tag erstmalig die Tornados eingriffen, hatten wir doch einige Probleme, mit diesen sehr schnell fahrenden Konkurrenten nicht aneinanderzugeraten.

Ralf Strzelecki schob sich durch einen ersten und einen zweiten nachdrücklich in den Vordergrund und führte bereits mit einem recht guten Abstand. Die Gebrüder Borowski hielten mit einem zweiten und vierten am besten Kontakt. Hans-Albert Konig, Wahl VSaW Mitglied mit G 13, brachte sich mit einem ersten und einem fünften ins Gespräche. Klaus Hunger gehörte ebenfalls immer noch zur engeren Spitzengruppe.

Erstaunlich auch das VSaW Mitglied G 19 Andreas Gillwald, der sich mit einem dritten und siebenten direkt hinter der Spitzengruppe einrangierte.

Nach diesen beiden Regatten als Programmpunkte Pizzaessen und Freibier. Am Abend war Zeit für die obligatorische Berlin-Besichtigung.

Am Sonnabend dann eine völlig neue Wetterlage. Während der Regen uns bisher verschonte und die Sonne für nicht zu kalte Temperaturen sorgte, blies es am letzten Wettfahrttag kraftig aus Nordost mit sehr böigem Wind und sehr kalt. Hier sollten die Karten für die Meisterschaft noch einmal völlig neu gemischt werden. G 202 schaffte in der 1. Wettfahrt bei 4-5 Windstärken und einer Menge Kenterungen im Feld einen klaren Tagessieg. G 1924 wurde, auch bedingt durch Materialschaden, nur sechster. Rund 15 Boote gaben wegen Materialschaden, Kenterungen und/oder Kälte bei dieser Wettfahrt auf und traten z.T. nicht mehr an.

Am Sonnabend Nachmittag waren erstmälig nicht nur die Tornados sondern auch die 470er auf dem See. Dazu etwas nachlassender aber immernoch böigerWind mit 3-4 Windstärken. Bei der Deutschen Meisterschaft war noch alles offen. G 202, Gebr. Borowski, brauchten im Prinzip nur auf Ralf Strzelecki zu achten. Als dieser wiederum nur 9. wurde, standen sie als neue DEUT-SCHE MEISTER fest. Klaus Hunger schaffte durch einen Tageszweiten noch den Sprung an G 1924 vorbei und wurde Zweiter. Ein toller dritter Platz für die Mannschaft Strzelecki/Behrens, obwohl bestimmt

mehr drin war. Mit einem vierten machten die Gebrüder König den deutschen Triumph komplett, ehe auf der fünften Stelle der Ungar kam, der allerdings eine Disqualifikation wegen Frühstarts zu verkraften hatte. Das einzige mal übrigens, wo nach allgemeinem Rückruf die schwarze Fahne benötigt wurde.

Am Abend gab es ein großes Regattaessen mit Live-Musik und die FDs konnten zufrieden gleichzeitig ihre Preisverteilung machen. Viel Beifall für die Wettfahrtleitung und ihre Helfer. Zufriedene Mienen auch über die insgesamt seglerisch und organisatorisch gelungene Veranstaltung. Wer nach zwei Wettfahrten und reichlich Bier genug Sitzfleisch hatte, erlebte zum späten Abend, daß die dreiköpfige Band zur Höchstform auflief und einen tollen Rock und Roll Abend bot.

Sowohl die Klassenvereinigung als auch der Veranstalter konnten mit dem Abend dieser DEUTSCHEN sehr zufrieden sein. Aus Berliner Sicht sehr erfreulich, daß immerhin funf Boote aus unserer Flotte unter den ersten 10 waren.

Wir hoffen auf eine ähnlich gute oder bessere Beteiligung im nächsten Jahr am Ammersee.

Bericht: Bernd Schreiber



Foto: Eva Genthe

BERICHT NR. 2

(geschrieben von Michael Freitag für die Vereinszeitung seines Clubs)

Gerade ein Tag vom Staffelsee zurück, fuhren mein Bruder und ich am Dienstag, den 19. 10. 1993 nach Berlin zur Deutschen Meisterschaft. Wir kamen erst mittags los, so daß es kurz nach Mittemacht war, als wir am Wannsee ankamen. Wir hatten mit dem veranstaltenden Club, dem VSaW, abgesprochen, daß wir im Clubhaus übernachten dürfen.

Wir dachten, daß selbst ein Änkommen nach 12 Uhr kein Problem sein sollte, fing doch immerhin am nächsten Morgen die Deutsche Meisterschaft an und wir daher mit entsprechender Stimmung im Clubhaus rechneten. Denkste, man hatte bereits die Bürgersteige hochgeklappt. Unser verzweifeltes abwechselndes Klingeln bei Hausmeister, Kuche und was es sonst noch an Klingeln gab, wurde nicht erhört. Nach einer halben Stunde gaben wir auf und machten es uns im Auto bequem. Wie sich am nächsten Morgen herausstellte: trotz 3 Grad Celsius Außentemperatur und Sommerschlafsäcken durchaus erträglich.

Wir führten unser Boot direkt gegen I 0 Uhr den Vermessrn vor. was erfreulich schnell über die Bühne ging. Die Boote, die an der Weltmeisterschaft in Travemunde teilgenommen hatten, wurden z.B. nicht mehr gewogen usw. So hatten wir fast noch den ganzen Tag, um uns ein bißchen in Berlin umzusehen. Abends gab's das erste Freibier, dazu Buletten und Kartoffelsalat.

Donnerstags morgens um 10.30 Uhr war Steuermannsbesprechung einschließlich eines Minibuffets, Der Wettfahrtleiter wies auf die beabsichtigte zügige Durchführung der Wettfahrten hin. Dies war auch dringend nötig, brach doch bereits gegen 17 Uhr die Dunkelheit herein. Es hatten trotz der späten Jahreszeit immerhin 45 Mannschaften gemeldet, darunter 3 Österreicher, 3 Tschechen und ein Ungar. Außerdem waren eine Steuerfrau sowie eine Vorschoterin am Start.

Die erste Wettfahrt war noch etwas chaotisch, man mußte sich erst einmal an die verzwickten Wannsee - Verhältnisse gewöhnen. Mal war's links, mal rechts, we man hängenblieb. Für uns sprang ein Platz im Mittelfeld heraus, dafür hatten wir aber im 2. Lauf den Durchbruch, in dem wir bis kurz vor Schluß an 2. bzw. 3. Stelle lagen. Im Ziel waren wir Fünfte, damit waren wir wieder mehr als versöhnt. Abends fuhren wir wieder in Stadt, diesmal mit den Frankfurter Jungs nach Kreuzberg. Mit der letzten S-Bahn gings dann zurück.

Am 2. Tag herrschten bessere Windverhältnisse, so daß wir auf die Große Breite und die Havel rauskonnten. Die Berliner Wettfahrtleitung legte einen Riesenkurs aus und dann galt: Dreieck-Schleife-Dreieck-Schleife Dreieck, so daß wir jeweils 2,5 Stunden unterwegs waren. Im dritten Lauf wurden wir 15., wie sich sich jedoch herausstellte "Frühstart-Disqualifikation, obwohl wir in der 2. Reihe gestartet waren und nur extreme Aufholjagd uns noch den 15. Platz brachte. Daher hatten wir so eine richtige Wut im Bauch, die sich in diesem Fall positiv auswirkte. In der vierten Wettfahrt lagen wir nach 3 Runden an vierter Stelle. Auf dem Spikurs schlug sich mein Bruder die Spitze seines Eckzahns ab. Wir setzten noch einen drauf undwaren an dritter Stelle im Ziel. Abends gab's Pizza Club, außerdem Freibier. Wir fuhren danachin die Uni-Zahnklinik, wo wir aber die Nummer 48 zogen und erst nach Mittemacht dran gekommen währen. Es mußte "so" gehen.

Am nächsten Tag war dann noch mehr Wind (bis Windstärke 6). ziemlich boig, aber toll zu segeln. Wir wollten noch mal voll angreifen um unser Ziel, das erste Viertel, zu schaffen. Im ersten Lauf waren wir nicht so zufrieden, trotzdem wurden wir 12. Im zweiten Lauf sollte es noch einmal ein Platz unter den ersten sechs sein, was durchaus möglich war. Wegen einer etwas hektischen Wende auf der Startkreuz mit Genua back, was im FD absolut tödlich ist, kenterten wir unnötig. Bis wir das Boot wieder aufgestellt hatten, waren die letzten Boote bereits ca. 200 m vor uns. Wir schluckten unseren Ärger und unsere Wut erstmal runter und griffen noch mal an. Unseren Streicher hatten wir Dank des Frühstarts ja schon abgehakt. Es gelang uns immerhin noch bis auf den 1. Platz vorzustoßen. Wir waren wieder einigemmaßen besänftigt. Abends dann die Siegerehrung. Wir lagen in der Gesamtwertung auf dem 11.Platz, ein Riesenerfolg für uns beide. Im Anschluß gab es nochmals ein gemeinsames Abschlußessen, natürlich wieder mit Freibier und sogar einer Live-Band, die den harten Kern der Segler noch bis in die späte Nacht hinein unterhielten .

Insgesamt eine sehr gelungene Veranstaltung. Durch die späte Jahreszeit (Ende Oktober) zwar etwas kalt, aber gut auszuhalten.

Michael Freitag

		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
·	GER 92	Andreas Plettner	Max Friedrich	148,87	53	GER 151	Klaus Gaede		Aeisso Kern	79,56
	GER 202	Jörn Borowski	Bodo Borowski	147,19	54	GER 158	Peter Kreuz		Thomas Danninger	78,98
	GER 36	Dr. Klaus Hunger	Martin Romberg	141,12	55	GER 181	Hermann Se		S. Burghold	77,86
	GER 22	Eddy Eich	Ben Hagenmeyer	138,80	56	GER 1839	Franz Menz		Dr. Ernst Hiegele	77,59
	GER 91	Helmut Löther	M. Klawitta	138,51	57	GER 1774	Dr. Ulrich B		Dr. Klaus Baur	77,39
	GER 13	Dr. Hans Albert König	Manfred König	137,55	58	GER 152	Dr. Peter St		Torsten Hardwiger	76,61
	GER 1924	Ralf Strzelecki	Heiko Behrens	134,73	59	GER 1696	Andreas Sta		Stefan Stahlhut	75,75
	GER 45	Michael Dorrer	Josef Seebauer	131,22	60	GER 31	Rudolf Dink		Jürgen Schulz	75,36
	GER 1909	Jens Hanisch	Florian Hallensleben		61	GER 47	Hans Gietl	2	Andi Bahr	75,17
	GER 202	K. Uwe Lüdtke	Ralph Schrappe	126,92	62	GER 30	Wolfgang V	/ellner	S. Sandmann	74,58
	GER 51	Andreas Kunze	Peter Hollender	125,13	63	GER 1772	David Thier		S. Wehl	73,83
	GER 1965	Geerd Anders	Stefan Eckner	122,81	64	GER 76	Leander We		Karl Lösch	73,58
	GER 19	Andreas Gillwald	Thomas Olbrich	120,60	65	GER 1969	Hans Künzl		S. v. Sonnenburg	72,11
	GER 187	Stefan Beichl	Thomas Mayer	118,47	66	GER 102	Thomas Stie		Frank Lieflander	71,00
	GER 98	Shmuel Markhoff	Michael Höhle	116,92	67	GER 21	Peter Stann		Heilmayer	70,96
	GER 40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	115,62	68	GER 1867	Leo Linke	<u> </u>	Guntram Bucher	70,78
	GER 33	Hans Genthe	Henry Kramer	113,73	69	GER 34	Kurt Hergei	aröther	Wolfgang Staud	68,17
	GER 1922	Gerald Hildebrandt	Christoph Saurbier	112,31	70	GER 1762	Friedl Buhl	nomei	Adalbert Netzer	67,48
	GER 1907	Niels-Ansgar Maisch	M. Landgrebe	111,88	71	GER 1906	Andreas Me	WAT	Heinz Bollweg	67,42
	GER 177	Sascha Schröder	Jens Nackmayr	111,40	72	GER 176	Wolf-Dietri		Helga Seidel	63,81
	GER 61	Bernhard Keller	Bernd Fischer	110,30	73 🗉	GER 944	Gunther Scl	30 E	Arthur Graefe	63,12
	GER 1929	Hans-Peter Schwarz	Roland Kirst	109,97	74	GER 54	Andreas Lir	2000	Klaus Ammann	62,90
	GER 171	Karl Wein	Herbert Low	108,60	75	GER 1665	Dr. Detlef K		Dr. H. Sons	61,07
	GER 171	Martin Krumhaar	Stefan Schwanke	107,29	76	GER 241	Hartwig He		Uwe Hessel	58,15
25	GER 78	Michael Freitag	Stefan Freitag	106,10	77	GER 1868			nn Matthias Klingbeil	57,53
	GER 52	Martin Krings	Joachim Brodda	104,49	78	GER 1846	Lørenz Han		Nicolai Hansen	57,27
	GER 215	Marko Müller	Utz Müller	103,33	79	GER 1777	Harrmut W		Dr. N. Hartmann	55,59
28	GER 44	Heiner-Forstmann	Dr. Axel Forstmann		80	GER 79	Fred Damss		F. Schild	53,37
	GER 174	Jürgen Becker	Norbert Römberg	101,21	81	GER 1900		W 200	K. Kauderer	51,41
	GER 213	Rolf Albert	Lutz Albert	100,94	82	GER 42	Traute Gen	105.06	Jøbst Wellensiek	50,90
	GER 213	Walter Groß	Jürgen Groß	100,97	83	GER 46	Joachim Sch		Frank Zamostny	47,60
31 32	GER 1775	Olaf Ballerstein	Frank Reinecke	100,42	84	GER 93	Joachim Da		Jutta Dahrmann	46,69
	GER 10	Ernst-Hermann Pilgram		100,03	85	GER 67	Johannes Bi		Udo Kebschull	46,01
	GER 1911	Uwe Heinecke	S. Ritsche	99,95	86	GER 1807	Dietmar Sch		Florian Schindler	45,56
	GER 253	Karsten Keil	Frank Descher	97,60	87	GER 119	Hans Alfred		Thomas Beichel	42,15
35 36	GER 68	Ottokar Klein	Tanja Klein	97,00	88	GER 154	Günter Stee		Stefan Wübker	40,11
	GER 200	Gregor Schuchardt	Jörg Huss	94,00	89	GER 1713	Christophe		Stefan Kordina	40,06
37		Hubert Waibel	Bene Wiedemann	93,62		GER 1810	Dieter Staib	,	Renate Staib	
	GER 161	Michael Scharmer		93,34	90		Sebastian V		Jakob Winkelmann	39,87
	GER 29		Christian Scharmer		91	GER 1836	Dr. Marius		Kurt Siebert	39,14
40	GER 66	Kurt Prenzler	F W. Seegers	93,12	92	GER 109	Matthias Fr		Lisa Haasen	38,84
41	GER 199	Lars Hidde	Sven Hidde	92,68	93	GER 205			Daniel Hartmann	36,65
42	GER 14	Dr. Michael Schineis	Dr. J. Burghold	91,95	94_	GER 1464				36,33
43	GER 20	Egbert Felske	G. Müller	89,03	95	GER 86	Wolfgang F		Tobias Frank	35,38
44	GER 111	Ewald Köstler	Adrian Köstler	88,79	96	GER 189	Dr. Georg A		Jesko Hölter	31,45
45	GER 53	Andreas Klatt	Ralf Borchart	88,76 87,60	97_	GER 240	Prof. Dr. Pe		Gerd Zaplata	31,34
46	GER 1824	Michael Haupt	Stephan Reimers	87,60	98	GER 158	Olaf Mönni		Sven Vieweg -	30,26
47	GER 1854	Georg Knick	Stefan Seidenschnur		99	GER 1679	Hans-Marti		Gerhard Kraft	28,27
48	GER 99	Ekkehard Peschke	Axel Paul	85,34	100	GER 63	Klaus Dierk		Walter Magnus	25,93
49	GER 1843	Rolf Ortmann	P. Müller	85,08	101	GER 1596	Alexander I		S. Schmigalla	23,50
<u>50</u>	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 Br	unner	Stefan Lang	18,17
52	GER 1803	Dr. Hanns Lohner	Michael Lohner	82,37						

FLYING DUTCHMAN KLASSE AUF DER DÜSSELBOOT 94

Auf dem alljährlichen Treffen der Flotte West während der Nikolausregatta 93 in Duisburg, wurde die Idee geboren (mal wieder) einen FD auf der Düsseldorfer Bootsausstellung zu präsentieren. In einem kurzen Telefonat konnte die Finanzierung (ca. DM 3.000,-) seitens der Klassenvereinigung geklärt werden. Aufgrund einer beruflichen Verpslichtung war es mir leider nicht möglich, sehr viel mehr als die Formalitäten zu erledigen. Die Betreuung des Standes in Halle 14 wurde von "Pille" (GER 10) organisiert und durch Mithilfe der FD-Segler der Flotte West gewährleistet. Unser Stand war somit an den Woxhenenden "rund um die Uhr" und in der Woche ab Mittags besetzt.

Allen Beteiligten meinen herzlichen Dank für die Zeit, die ihr unserer Sache gewidmet habt. Das Boot wurde von Dirk Neukirchen zur Verfügung gestelltm auch Dir meinen Dank.

WAS LIEF AB?

Zahlreichen Besuches konnte sich der FD-Stand trotz der ruhigen Lage in der "Dickschiff-Halle" erfreuen. Viele ehemalige FD-Segler ließen es sich nicht nehmen, einen Blick auf einen neuen FD zu werfen und ein wenig zu klönen. Es fiel auf, daß weniger die sportlichen Erfolge, als vielmehr die Geschehnisse im "Drum-Herum" der Regatten domonierten. Die älteren Besucher staunten über die zahlreichen Beschläge und deren Anordnung. Das Ineresse der Jüngeren bezog sich mehr auf die Anschaffungskosten für Neu- und Gebrauchtboote, sowie der konkreten Frage nach den sportlichen Zukunftsaussichten der FD-Klasse.

Diese sind, vor dem Hinergrund des Wechsels an der Führungsspit-

DER MACH 2 - (M)EINE MEINUNG

m 2. Neujahrstag hatte ich freundlicher weise die Gelegenheit, den Laser 5000 zu segeln. Ein tolles Boot! Aber wer dieses Gerät beherrschen will, muß topfit sein und viel trainieren. Jeder Fehler wird mit einer Kenterung belohnt. Anbetracht dessen, daß meine Firma mir immer mehr Zeit raubt, werde ich nicht mehr so viel trainieren können, um auf Regatten über 3 Windstärken auch nur annähernd einmal ein Erfolgserlebnis zu haben. Außerdem hat sich das Verhälnis Kopf und und Muskeln stark zu Lasten der Ausbildung des Gehirn geändert.

Ein tolles Boot für Leute, die mehr als 2 Monate Zeit haben, oder ein irres Boot zum Heizen, aber es weist nicht die gelungene Verteilung von Technik, Taktik und Geschwinduigkeit auf, die der FD hat.

Vermutlich wird sich diese Erkenntnis auf den Mach 2 übertragen, vom Konzept ist er ähnlich. Leonard Mader wird sein neues Produkt zur Euro auf dem Neusiedler See vorführen. Ich denke, für den FD ist er keine Konkurrenz, er ist zu anders, aber vielleicht kommen die, die genug von Fliegen mit doppelter Schallgeschwindigkeit haben, auf den FD zurück.

Hans Genthe

PROTOKOLL DES FD-TREFF AM 11.03.1994 IN STEINHUDE

TOP 1: NEUER SPINNACKER

Bis auf drei Anwesende haben alle den neuen Spi bestellt. Die geplante Sammelbestellung ist durch Eddy Eich's Sonderangebot nicht durchgeführt worden.

TOP 2: REGATTEN 1994

Umfrage bei den Anwesenden ergibt, daß bei den Steinhuder Regatten mit vollzähliger Teilnahme zu rechnen ist. Gute Resonanz auch hinsichtlich Ammersee und Marina Preis Chappy König weist nachdrücklich auf die Notwendigkeit einer FD Präsenz bei der Kieler Woche hin. Er selbst ist bereit. Rahmenprogrammteile (Stegfest) zu organisieren. Alle werden aufgerufen ihre Teilnahme möglich zu machen. Die spontane Resonanz ist sehr gering. Dies betrifft auch die Travemunder Woche, da mehrere "Willige" jetzt ihren Urlaub anders verplant haben. Durch Teilnahme von mindestens 6-8 Steinhuder Booten soll der Senatspreis erhalten werden. Wenn genügend Crews melden, wird mit dem HSC die Gestaltung des Rahmenprogramms direkt besprochen.

RAHMENPROGRAMME DER STEINHUDER REGATTEN

1 Trapez: Regattaessen (H.Forstmann)

ze des DSV, als durchaus gut einzustufen, was die Rückerlangung des Olympiastatus betrifft.

RESÜMEE:

Einen FD auf der Düsselboot auszustellen, sollte in Zukunft zu den Normalitäten unserer Klassenaktivitäten gehören. Die Zahlreichen Ausstellungobjekte anderer Klassen, hier sind besonders die sogenannten Funboote zu nennen, Laser 5000, Hobie Cats und nicht zuletzt der von der größten deutschen FD-Werft vorgestellt FD-Abklatsch "Mach 2" zeigen die möglichen Konkurrenten des FD auf und sollten nicht durch Passivität protegiert werden.

Die unterschiedlichen Interessenslagen der Standbesucher lassen folgende Schlußfolgerung zu: Früher waren die FD-Regatten geselliger und weniger vom sportlichen Erfolgsstreben gekennzeichnet.

Interesse seitens der jüngeren

2.Pfingsten: Freibier und gemeinsames Grillen im SLSV (SLSV) 3.Herbst: Einladung von Humfried Bosse (wahrscheinlich Gartenfete/ Zeltfest)

4.Kehraus: Regattaessen (H.Forstmann)

TOP 3: ORGANISATION

H.Genthe verteilt die FD-Poster. Er teilt mit,daß er die Herausgabe des Flying Reports übernimmt. Damit sind Diskussionen über regionalinterne Infos vorläufig überflüssig.

TOP 4: TECHNISCHE ANDERUNGEN DES FD

Nach Information der Anwesenden über neukonzipierte Boote (Laser 5000, Mader-Neubau) setzt eine lebhalte Diskussion ein Quintessenz:Mit allen Mitteln muß versucht werden den FD billiger zu machen Es wird eine technische Kommissiongebildet (H.Genthe, M.Scharmer, W. Wellner, H.Forstmann) die den Auftrag hat jede Möglichkeit zu analysieren und auf ihre Auswirkungen hin zu überprüfen. Bis Trapez 94 sollen erste Ergebnisse vorliegen

TOP 5: VERSCHIEDENES

Im Winter 94/95 wieder zwei FD-Frells.

Segler besteht nach wie vor, wobei der Kostenfaktor (selbstverständlich) eine nicht ungewichtige Rolle spielt.

Die von Hans Genthe unter anderem vorgeschlagene Möglichkeit zur Preisreduzierung und Belebung der Regattateilnahme bei kleineren Regatten decken sich nahtlos mit den Aussagen der Stand-besucher.

Unabhängig von den olympischen Zukunftsaussichten des Segelsports im Allgemeinen und des FD im Besonderen, sollten wir die Zeit nutzen, das Gesamtbild unserer Klasse vor dem Hintergrund der oben gemachten Aussagen ansatzweise zu überdenken und zu verändern.

Mast- und Schotbruch für die Saison 94!

Bericht: Ulrich Kelm

Hallo liebe FD-Segler!

Nachfolgend habe ich einen Brief von Peter Hinrichsen übersetzt, in dem er die Probleme, die sich mit dem neuen Spinnaker ergeben, erläutert:

DER NEUE SPINNAKER UND DIE POSITION DES SPIFALLS AM MAST.

DAS PROBLEM

Mit der Einführung des neuen Spinnakers und eines längeren Spibaums muß der Mast höhere Belastungen aushalten. Viele glauben nun, das diese Mehrbelastung, die sich aus dem größeren und weiter oben angeschlagenen Spinnaker, (500mm über der 4. Meßmarke), also im verjüngten Bereich des Mastes, diesen überbelastet. Das Gerücht, FD-Segler müßten nun einen neuen Mast kaufen, hat in einigen Kreisen für Bestürzung gesorgt, und es war notwendig, daß das Kommittee sofort seine Mitglieder beruhigen konnte.

Meiner Meinung nach war es mit der Regeländerung niemals beabsichtigt, daß irgend ein vorhandener Mast nicht mehr eingesetzt werden kann. Regatten haben gezeigt, das es keinen seriösen Grund gibt, die Regeln zu verbessern, sodaß alle vorhandenen Masten mit dem neuen Spinnaker gefahren werden können. Dieses habe ich schon frühzeitig dem US-Klassensekretär mitgeteilt, damit dieser seine Mitglieder beruhigen kann.

DIE SPI-ROLLEN-HÖHE

In Verbindung mit der Einführung des neuen Spinnackers wurde auch die Höhe der Spinnakerrolle auf 400-500mm über der Band Nr. 4 festgesetzt. Es gibt zwei Rechtfertigungen für diese Änderung

1) Die Lieklängen und die Mittellänge des Spinnakers wachsen um 500 mm, so daß das Segel höher gesetzt werden kann. Mir wurde erzählt, daß das neue Segel genau so gut an der vorhandenen Höhe gefahren werden kann, da der Spibaum viel länger ist.

2) Besonders bei schwerem Wetter, wenn man stark abgerakt gesegelt wird, entstand stehts das Problem, daß sich das Vorstag und das Spifall in den Fockroller wickelte. Wenn das Spifall und das Vorstag nun höher angeschlagen wird, entfällt dieses Problem. Dieses Problem läßt sich schon mit weit weniger als 500mm beheben.

In den derzeitigen Regeln ist der Ansatzpunkt des Vorstags nicht definiert, daher kann man es auch direkt oberhalb der Spirolle anschlagen. Das hat man mit Hilfe eines Galgens oder eines Auges im Vorstag deshalb gerne gemacht, um den Kopf des Spinnakers weiter vom Mast entfernt fahren zu können, und so die Düse zwischen Spi und Großsegel zu öffnen. Wenn wir wollen, daß das Vorstag unterhalb des Spifalls ansetzen soll, müssen wir das in den Regeln definieren.

TECHNISCHE ASPEKTE

Das Hauptproblem eines grösseren Spinnakers, der oberhalb der Wantenansatzpunkte angeschlagen wird ist, daß der Mast negativ biegen und auch brechen kann. Grundsätz-

LÖSUNGEN INNERHALB DER REGELN

Segler die ein neues Boot kaufen, oder eien neuen, härteren Mast mit ausreichender Festigkeit anschaffen oder besitzen, haben kein Problem, den Spinnaker 500 mm über Band Nr.4 anzuschlagen. Das Problem trifft nur die Segler, die einen weichen Mast haben, und keinen Neuen kaufen möchten.

Es gibt aber einige Möglichkeiten, wie diese Leute innerhalb der Regeln mit diesem Problem umgehen können:

1) Das Maß 500mm ist ein Maximum Maß, es ist durchaus er-laubt, die Spirolle am alten Platz zu belassen oder irgendwo dazwischen zu montieren. Im Moment gibt es nur wenige bekannte Segler, die an die Maximumgrenze gegangen sind.

2) Die Klasse erlaubt ein Achterstag, das den Mast daran hindert,

dem kurzen Spibaum möglichst weit weg von der Genua entfernt fahren zu können. Mit dem neuen wesentlich längeren Baum kann der Ansatzpunkt deutlich tiefer gesetzt werden, besonders dann, wenn man den Spinicht so hoch anschlagen will. Ausserdem wird das nach hinten biegende Moment auf den Mast dadurch verkleinert.

Rugh, der umfassende Erfahrungen in der Entwicklung der 14-Footer Klasse hat, hob hervor, daß die 14er bevor sie den Spi am Masttop anschlugen, einen sehr großen asymetrischen Spinnaker ohne Probleme vier Fuß oberhalb des Wantenansatzpunktes fuhren.

Ian Mc Crossin und Bill Leckie, beide Australier, und FD-Segler, haben den neuen Spi ausprobiert.

In einer langen Unterhaltung hat Bill die Vorzüge des neuen Spi's angepriesen, der den FD sehr viel schneller macht Sie schafften es nun ohne Probleme, vor dem Wind die 505er zu schlagen. Er riggte ein festes Babystag (400 mm am Mast) und segelte mit dem neuen Spi bis zu einer Windgeschwindigkeit von 18 kn. (Etwa 4 Bft). Den Spibaum schlug er etwa 250mm tiefer an, und das Spifall 400mm über dem Band Nr.4.Das Spifall war so ausreichend klar von der Genua und der neue Spi ließ sich gut setzen. Er meint, daß man nicht an die Maximumgrenze zu gehen braucht. Er versprach, noch einen detailierten Bericht zu senden.

Mark Rushall von Proctor Mast. In einem langen Gespräch sagte Mark, daß 500mm nur für gute Segler OK wären, seiner Meinung nach gehen die meisten Masten bei ungeübten Seglern, die ihren Mast nicht genügend kontrolliern können, über die Kante. Er hob hervor, daß es eine Menge Freizeitsegler in der Klasse gebe, die man sorgfältig beraten müsse. Er schlägt für sie 300mm als sichereres Maß vor. Am Ende einigten wir uns auf 350mm als guten Kompromiß, und er versprach mir einen Brief mit seinen Ausführungen zu schicken.

Martin Krings.

UMBAUTIPS

Hier folgen einige Empfehlungen für die neuen Änderungen:

- 1. Maß des Spirobeschlages: Kann so bleiben!!!
- Es wird ein Spibaumniederholer benötigt.
- Jeder sollte umbedingt eine Mastvorbiegevorrichtung einbauen, denn sonst klappt der Mast mit der Mitte nach hinten, und schließt das Großsegel. Wenn er dann noch weiter klappt, ist er ab. Der Einbau ist viel einfacher als man denkt.
- 4. Das Spifall so weit wie möglich nach oben!
- 5. Der Spibaumtoppnant sollte 50cm unter der Genuafallrolle austreten.

lich fixieren Wanten und Vorstag den Mast in diesem Bereich. Der Spinnaker zieht nun an einem grösseren Hebelarm den Mast oben nach vorne und biegt ihn deshalb im Decksbereich nach hinten. Dieser Effekt wird mit dem längeren Baum noch verstärkt.

Mit einer hohen Baumniederholerspannung kann man diesen
Druck zwar ausgleichen, aber auf
einem Reach, wenn der Kicker etwas
gefiert wird, hat man keinen Kraftausgleich mehr. Eine feste Einspannung des Masts am Mastfuß und im
Deck verhindert nicht das negative
biegen, da die Höhe des FD-Decks
über dem Mastfuß, verglichen mit
14-Footern, die einen starren Bock
fahren, relativ gering ist. (Bei den 14"
greift der Bock direkt unter dem
Lümmelbeschlag an. Anm. d. Übers.)

Wenn auf einem Reach der Großbaum gefiert ist, und der Spibaum gegen den Mast drückt, hindert nichts den Mast daran im mittleren Bereich nach hinten zu biegen. Wenn bei diesen Bedingungen der Steuermann in eine Welle fährt, können die Belastungen enorm sein.

nach vorne auszuwandern. Achterstagen sind wegen des höheren Windwiderstand und des notwendigen langen Galgens nicht sehr

3) Es gibt nichts, was uns davon abhalten kann, die Wanten höher als an der Meßmarke anzuschlagen, so wie es die 505er tun. Dies würde die Hebelwirkung des Spi's vermindern.

4) Einige Segler benutzen bei Leichtwind ein Babystag, um den Mast vorbiegen zu können (dies wird bei Nichtgebrauch gelöst, und aus dem Bereich der Genua gezogen). Ein massives Babystag benutzen zur Zeit die Australier, um den Mast am negativ Biegen zu hindern. (Sie sagen, daß es das Wenden mit der Genua einfacher macht)

Umstritten ist nur, inwieweit ein Babystag ein Vorstag ist, denn das wäre nach den bestehenden Klassenregeln nicht erlaubt. ("Ein Babystag, das nicht höher, als 400mm über Oberkante von Band Nr. 1 angebracht ist, ist erlaubt. (Regel 62 Class-Rules." Anm. d. Übers.)

5)Das Auge für den Spibaum am Mast ist gegenwärtig recht hoch angebracht, um den Spinnaker mit



SEGELSPORT

HOLGER

BIRKENSEE

JESS

24340 ECKERNFÖRDE TEL. 0 43 51 / 8 72 37

FAX 0 43 51 / 8 71 37

Das erfolgreichste FD-Rigg der letzten Jahre

Olympiade'92: Weltmeisterschaft '93:

Mast

Mast

Spibaum neu 2,5m

1.+3.+4.

1.

M5 oder M8 ungeriggt M5 oder M8 komplett geriggt Baum B2 mit Unterliekstrecker, verjüngt Baum B2 komplett mit Spisystem

1.700,- DM 2.050,- DM

470,- DM 575,- DM

169,- DM

Jetzt entsprechend der neuen Klassenregel lieferbar!

Wir haben alles!

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

IPS ZUM NEUEN

urch den verlängerten Spibaum verkleinert sich der Winkel zwischen dem Spibaum und dem Achterholer. Das durch den Achterholer erzeugte, den Spibaum niederhaltende Moment wird dadurch verkleinert. Durch die Verlängerung des Spibaumes wird ein Spibaumniederholer nötig.

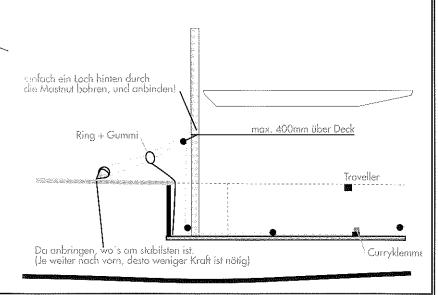
Durch die Stärke und Länge des Gummibandes kann die benötigte Zugkraft verändert werden (Erfahrungswerte). Durch die Inte-gration in den Spibaum entsteht eine aufgeräumte Lösung ohne weiteres Gebändsel im Schiff.

Da ein Teil der Hamburger Flotte sich einen Spibaumniederholer anbauen wird, hier ein Tip eines Niederholerprinzipes, welches sich in der 505-er Klasse bewährt hat.

Der Spibaumniederholer ist am Deck fest montiert. Ein Umlenkblock an der Spibaumnock lenkt den Niederholer um, in den Spibaum hinein.

Im Spibaum wird der Niederholer über eine 1:2 Übersetzung von einem starken Gummiband auf Zug gehalten. Der Niederholer ist also fest, d.h. nicht bedienbar.

Die Bedienung erfolgt ausschließlich über den Topnanten.



E G T E R M

X.	√r. Regattaname	Land/Ort	Club	Termin	RF.	Nr.	Dogattanama	Land/Ort	Club	Ti	nE.
,,	lr. Regattaname	Landroit	Club	Termin	KI.	INI,	Regattaname	Landron	Ciuo	Termin	RF
M	1ÂRZ					AUGU	ST				
4	0301 Frühjahrscup		ASSCBG	26.03 27.0	3 1.25	4.08.01	. Segel-und Hafentage	Barth	SCB	01.08 07.0	08. 1,25
4	0302 EasterCriterium SanRemo	ltalien	YCSR	30.03 02.0	94. 1.4	4.08.02	Benelux-Championchip	Holland/Brouwershaven		13.08,- 14.0	08.
							Sandregatten	Hamburg/Elbe	BSC	17.0818.0	8.
A	APRIL					4.08.03	Bezdrev's carp	Tschechien/Bezdrev		20.08 21.0	08.
4	0401 Easter Egg Regatta	Holland	KWVL	02.04 04.0	94. 1.25		Große Ammerländer	Sommerregatta	AMCS	20.08 21.0	08.
4	-0402 Primavera	Schweiz/Ascona		23.04 24.0		4.08.05	i Int. Balaton Segelwoche	Ungarn/Balatonfüred		21.08 27.	08.
4	0403 Eicher Zwillingspokal		SCEI	16.0417.0		4.08.06	DM				
	0403 Frankenpokal	Erlangen	SGE	16.04 - 17.0)4.	4.08.07	Torfeo Marina-Preis	Italien	CVT	24.08 27.0	08. 1,50
	0404 Leineweber-Pokal		SCD	16.04 17.0)4.	4.08.08	3 Schweizer Meisterschaft	Silvaplana		25.08 28.0	08.Nr.
	0405 Voor Braassem	Holland	NFDO	16.04- 17.0)4						
	0406 Frühlings-Regatta	Ungarn/Balatonfüred		23.04 24.0		SEPTE			-		
	.04.07 Int,Trapez Regatta		SLSV	23.04 24.0			. Herbstwettfahrten FD		SKM	03.09 04.0	09. 1,20
	.04.08 Jollenregatta	Schweiz/Romanshorn	1	30.04 01.0			lint. Sieben Schwaben Rega		SCAI	03.09 04.0	09. 1,35
4	.04.09 Wannsee-Pokal	PYC		30.04 01.0			B Ungarische Meisterschaft	Balatonföldvar		08.09 11.0	
	Pokalregatta	Hamburg/Elbe	BSC	30.04 01.0)5.		FD-Event	Medemblik/Holland	NFDO	09.09 11.0	
							Goldener FD	Talsperre Pöhl	SCHP	10.09 11.6	
	AAI				_		Fair Play	Tschechien/Rozkos		17.09- 18.0	
	.05.01 FD-Cup Staffelsee		SCS	07.05 08.0			Silberne Kanne		DTYC	17.09 18.0	
	.05.02 Wappen von Amecke		5CA	07.05 08.0			3 Seglerhaus-Preis		VSaW	17.09 18.0	
	.05.03 Spring Cup 1	Tschechien/Nechranice		07.05 08.0		4.09.09	Sandler-Regatta	Eixendorfer Stausee	NYCE	24.09 25.0	09.
	1.05.04 Nürnberger Trichter	Großer Dutzenteich	YCN	07.05 08.0							
	.05.05 FD-Cup Ammersee		DSC	12.05 15.0		OKTO			ć2 ar.		
	.05.06 Schweriner FD-Cup	m.l. C. 1	SYC	15.05 16.0			Int.Kehrausregatta		SLSV	01.10 02.	
	.05.07 Balaton Meisterschaft	Ungarn/Balatonfüred		20.05 22.0			Klausensee Pokal	Schwandorf	1.SSCK	01.10 02.3	
	.05.08 Pfingstwettfahrten für FD	Steinhude		21.05 22.0			Windliechtli-Regatta	Schweiz/Beinwil am See		01.10 02.1	
	:.05.09 Spring Cup 2	Tschechien/Rozkos	MDC17	21.05 22.0			Elmű-Pokal	Ungarn/Alsoörs		01.10 02.1	
	:.05.10 Bayern Cup Starnberg :.05.11 Österreichische Staatsmeis:	1-6 N11	MRSV	21.05 23.0			Pardubice Cup	Tschechien/Rozkos	ACCORO	01.10 02.1	
		Österreich/Neusiedl		26.05 29.0			Nebelpokal-Regatta		ASSCBG	08.10 09.	
7	.05.12 Europameisterschaft	Osterreich/Neusieur		28.05 04.0	0. 1,00		Herbstregatta Otterstadt	I Malatan from J	SCO	08.10 09.1	
11	UNI						3 Herbst Regatta 9 Ganshaut Regatta	Ungarn/Balatonfüred Staffelsee	SCS	15.10 16.	
	:06.01 Honda Pokal	Ungarn/Balatonföldvar		04.06 05.0)6		U	Wörth	RKC	15.1016.	
	.06.02 Bayerwald Pokal	Neubäu	SCN5	11.06 12.0	-) Wörth am Rhein Regatta . Gulcher Memorial	Holland/Loosdrecht	KWVL	15.1016.	
	.06.03 FD-Cup	NCupau	DUYC	11.06 12.0	,		Berliner Meisterschaft	Holland Loosureen	PYC	15.10 16.; 21.10 23.;	
	.06.04 FD-Cup	Schweiz/Hallwiler See	DOIC	11.06 12.0		7.10,12	Definite Meisterschaft		110	21.10 23.	10,1,33
	1.06.05 Spring-Cup 3	Tschechin/Nechranice		18.06 19.0		NOVE	AFRED				
	.06.06 Kāppi Regatta	Altmühlsee	WAB	18.06 19.0			. Die letzten Helden	Mühlenberger Loch	BSC	12.11 13.	11
	.06.07 Alto Adriatico	Italien/Servia	CNYC	18.06 19.0		1.11.01	Die leizten Heigen	Manufacige Eben	DJC.	12.1115.	11.
	.06.08 Kieler-Woche	imitels oct - im	KÝC	18.06 21.0		DEZEN	ABER				
	.06.09 Steinberger Krug	Steinberger See	SYC	25.06 26.0			Australische Meisterschaft			26.12 28.	17
	.06.10 Trainings Weekend	Schweiz/Weesen	310	25.06 26.0			! Weltmeisterschaft	Australien/Adelaide	BSYC	02.01 09.0	
J	ULI										
-	.07.01 Long Distance	Tschechin/Lipno-Cerna		02.07.			iese Liste erhebt nicht den	Anspruch auf Vollständkeit.	Fermine, die :	zum Redaktio	onsschluß
4	.07.02 Czech,Championchip	Tschechin/Lipno-Cerna		03.07 06.0	07.		noch nicht feststanden, fol	gen in der nächsten Ausgabe.			
							7				

DIE LETZTEN HELDEN

4.07.05 Offene Sächsische Meisterschaft Talsperre/Pöhl

4.07.03 King of Sumava

4.07.04 Int.Kuhschelle

4.07.06 FD-Schwerpunktregatta

4.07.07 Intervela Riva del Garda

4.07.08 Italienisch Meisterschaft

4.07.09 Holland Week Regatta

Tschechin/Lipno-Cerna

Italien

Bracciano

"Obwohl die Witterung gegen sie war, kamen sie! Schnee- und Eishölle konnte sie nicht stoppen, denn es galt zu beweisen, wer und wo die "letzten Helden" zu finden waren.

Zweifelsohne waren dies Friedhelm Strünker und Dr. Nattrodt aus Köln.". (Orginal-Bierdeckeltext)

Diese Sätze, wenngleich auch nach einigem Glühwein, Bier und Gulschsuppe geschrieben, entsprechen dennoch den Tatsachen.

SCAI

SVP

TWV

FVR

CVB

KWVL

08.07.- 10.07.

16.07.-17.07.

28.07.- 31.07.

28.07.- 31.07.

09.07.- 10.07. 1,40

16.07.-17.07. 1,30

16.07.-19.07. 1,40

Dieses Jahr gewannen die beiden Kölner FD-Segler den begehrten silbernen Flachmann, denn es waren die einzigen, die Anbetracht der Witterung ihr Boot mit an die Elbe gebracht hatten, obwohl Sie die weiteste Anreise bewältigen mußten.

Nachden ein Teilnehmer nach dem anderen abgesagt hatte, und für die Elbe Eisgang angesagt wurde, hatte ich die Regatta selbst abgesagt. Allerdings hatte, jeder der wollte, segeln können. Die 505er Segler haben sich nicht abhalten lassen, und waren mit immerhin noch 8 Booten, davon 2 Frauencrews am Start, Nun, da mußte ich doch leider wieder merken, daß bei uns in der Klasse, und

auch bei mir, der Biß doch echt verloren gegangen ist. Wie sollen wie so neue Leute in die Klasse bekommen, wenn standig bewiesen wird, daß in anderen Klassen mehr los ist, das Boot billiger ist und die Parties besser sind? Ich glaube, wir sind einfach zu beguem.

Mögen wir uns andern!

Hans Genthe.

BOOTS-BÖRSE

88ER LINDSAY,

seit '89 nicht mehr gesegelt, Honeycomb-Epoxy-Carbon, 3 Riggs (2 Superspar), Sliptrailer mit Kiste, Ober- & Unterpersenning,

Telefon 0 43 51 - 8 72 37 DM 22.000,--

FD G 59 (G 1849)

L. Mader '87, Mast Proctor Nimbus, deutsches Olympiaboot '88, Mengen diverser fast neuer Vogel & Meier-Segel, die letzen 2 Jahre fast nicht mehr gesegelt,

Telefon 04 31 - 8 72 37 DM 17.500,-

FD G 70, L. MADER '86

regattaklar und komplett, 2 Groß, 8 Genuas, 3 Spis, Holepunkte höhenverstellbar,

VHB 14.000,— Peter Schweer Telefon 0 40-6 56 06 52

FD L.MADER 87.

6.Platz Olypiade 92, überkomplett, regattaklar,

VHB DM 15.000,--, Telefon 0 40 - 82 33 07

FD L. MADER 92

Teilnehmer Olypiade 92, überkomplett, regattaklar,

VHB DM 21.000,--, Telefon 0 40 - 82 33 07

FD G 1795, L. MADER '85

regattaklar, Epoxy-Kevlar, helles Holzdeck, Mast Superspars, mit Kompaß, 3 Spis, 4 Groß, 6 Genuas, Ober- und Unterpersenning, Harbeck-Gurt-Sliptrailer,

> VHB 12.500,- DM Peter Steidl, Sylter Straße 4, 14 199 Berlin Telefon 0 30 - 8 38-51 84 / 30 47 (tags) 0 30 - 8 24 44 97 (abends)

FD L, MADER '86

Holzdeck, regatiaklar, Segel, Ober- und Unterpersenning, incl. Trailer

> VHB 14.000,-Telefon 0 40 - 82 33 07

FD L. MADER '87

Schwedisches Olympiaboot in Barcelona (6. Platz), alle Ausrüstung die zur Olympiateilnehme benutzt wurde, im Preis inklusive:

Mats Nyberg Telefon: ++46 - 40 - 15 83 03 oder Hans Genthe 0 40 - 82 33 07 VHB. DM 14.000,—

FD D 21, L. MADER 7.'90

Kohle-Kevlar Epoxy, 1. WM 1990, etc, regattaklar, Masten: Nimbus II (1992) + Superspar M8, 1 Groß, 2 Genuas, 1 Spi alle Segel von Diamond und kaum benutzt, jede Menge älterer Segel, Ober- und Unterpersenning, Trailer, sehr geplegt

DM 22.000,-Telefon 0 40-82 33 07

FD G 1926, MADER '72

Epoxy-Sandwich, 1 Satz Segel Diamond 1 Jahr alt, Oberpersenning, Slipwagen, guter Zustand,

VHB 3.900,– Herr Priewe, Marienweg 38, 4230 Wesel, Telefon 02 81 - 6 04 88

DIVERSES BOOTSZUBEHÖR

Segel, Ruder, Schwerter, Beschläge, alles gebraucht 0 40 - 82 33 07

FD G 1453, MADER, 76

Karbonschale und Karbonschwert,komplett mit Tailer und Slipwagen, Ober und Unterpersenning, 2 Satz Segel, 2 Karbonruderanlagen starr, 1 Ruderanlage hochholbar, Harkenausstattung, regattaklar, technisch und optisch top, wenig gesegelt

VB DM 9800,-Friedrich Ott Tel.: 0911/64 92 555

FD K 350

Karbon/Kevlar, Proktormast, Trailer und Slipwagen, Ober und Unterpersening, nur 5 mal

gesegelt,Großsegel DM 9950,-

Rodney Pattison UK Fax: (0) 202/673 843

FD K 272, MADER, 90

Karbon/Kevlat/Epoxy, weiß mit grauem Deck, viele Erfolge bei int. Regatten, voll ausgerüstet, zahlreiche Segel, Hänger und Slipwagen

> DM 18000,-Roger Tushingham UK Tel,: 00 44 423 712424 Fax : 00 44 423 712273

FD G 1795, MADER, 85

Glk mit Kevlar, Holzdeck verstärkt, Super Spars Mast, Kompaß, 12 Segel, Ober und Unterpersenning, Hänger, Gurte-Slipwagen

> VB DM 12.500,-Peter Steidl

Tel.-Büro: 030-838 5184 Tel.-Privat: 030-8244497

FD K 358, MADER, 91

Proctormast, Ober und Unterpersenning, Karbonschale, Harkenbeschläge, verschiedene Segel, Hänger und Slipwagen, viele int. Erfolge VB DM 19.500

Adrian Stead Tel.: 44 202 748 843 Fax: 44 81 944 931

FD G 40, MADER, 89

sehr gepflegtes Mahagonideck, im Winter 93/94 von Mader komplett überholt, neues Schwert, neue Ruderanlage und neuer Mast (schon für neuen Spi umgerüstet) sofort

bei Regatten einsetzbar, verschiedene Segel, Harkenbeschläge

VB DM 19.900 Bernd Schreiber Tel.: 030/883 10 66

FD S 112, MADER, 91

nur eine Saison gesegelt, Kevlar/epoxy, Ober und Unterpersenning, Hänger und Slipwagen, verschiedene Segel teilweise neuwertig VHS DM 20.000

> Holger Jess Tel.: 043 151/872 37 Fax: 043 151/871 37

FD SUI 7, MADER, 87

gepflegt, erfolgreiches Regattaschiff, Epoxy, Karbon, Kevlar, Proctor E spezial, verschiedene Segel DM 15.000

> Gian Noldin CH Tel.: 0041 1 923 39 04 Fax: 0041 1 923 54 14

VERSCHIEDENES

komplettes Rigg Proctor E spezial mit Großbaum, Genua V&M neu (nie aus dem Sack)

Groß V&M (wenig gesegelt) Spi Hyde (eine Serie gesegelt)

VHS Gian Noldin

Tel.: 0041 1 923 39 04 Fax: 0041 1 923 54 14

FD MADER, 91

komplett für Regatten ausgestattet, zwei Masten, viele Segel (wenig gesegelt) mit Hänger, viele Ersatzteile

VHS Sven Merkel Tel.: 089 / 724 71 910

FD K 368, MADER; 90

Epoxy, weiß, Hänger und Slipwagen, viele int. Erfolge, Ober und Unterpersenning, sehr guter Zustand DM 22500,-

Richard Westwood UK Tel.: 252 391 280 Fax: 252 372 139

FD G 59, MADER, 87

erfolgreiches schnelles Regattaschiff, V+M Segel, Proctormast, Ober und Unterpersenning, Trailer

VHS

Gebr. Oetken Tel.: 02196 / 954 37 oder 069 / 496 888

FD G1636 MADER, 80

regattaklar, sehr guter Zustand, Spiro- System, Diamond + Hyde Genua ,3 Spis, North und V&M Groß, 2 Ruderanlagen (fest und aufholbar), Oberpersenning, Harbeck Sliptrailer

> DM 8.800 Horst Schäfer Tel.: 0511/ 9055092

FD L 11, 6.85

Epoxy-Sandwich, Deck hellblau, seit 91 unbenutzt, guter Zustand, Harken Beschläge, Minimumgewicht, Proctor E Rigg, 4 Satz North Segel und Hyde Spis, O.-/U-Persenning

DM 11.000,-Holger Jess Telefon 04351-87237

FES-FD-SCHWERT+RUDER

Carbon, neu, weiß, tolles Finisch Beide zusammen 1200,– Holger Jess Telefon 04351-87237

IMPRESSUM

TEXT

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

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

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.

