FLYING REPORT

THE FLYING DUTCHMAN

DAS OFFIZIELLE ORGAN DER FLYING DUTCHMAN KLASSE

AUGUST 1995 TRENDS, TRIMM, TECHNIK

- CLASS RULES DEUTSCH
- GEBRAUCHTBOOT-MARKT
- BERICHTE

BEST OF.

T 470 ≈ FD

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,

Nachdem fast die Hälfte des Jahres schon wieder vorbei ist, nun ein neuer Flying Report.

Die angekündigte Seeregatta im Frühjahr in San Remo fand zwar eine ansprechende Beteiligung, endete aber beinahe in einem Desaster. Siehe entsprechender Be-richt.

Positiver Höhepunkt war der FD-Cup an Ammersee, wo wir unglaubliche 80 Meldungen hatten und die Wettfahrtleitung sowie die Ökonomie wegen der großen Regattabeteiligung richtig schwitzen konnte. Diese Zahl war ein 5-Jahreshoch. Auch recht turbulent die Hauptversammlung, die diesmal für ganz Deutschland zusammen am Ammersee stattfand.

Das Ergebnis schaffte zwar für den bisherigen Vorstand klare Verhältnisse, die Diskussion drumherum hinterliess aber ihre Spuren. Dazu an anderer Stelle mehr.

Der Vorstand ist nach erfolgreicher Wahl neu gebildet worden, geschäftsführender Vorstand wie bisher Bernd Schreiber, weiterhin im Vorstand Dieter Hansmann.

Neu hinzugekommen ist, insbesondere für die Bereiche Pressearbeit und PR sowie Technik, Martin Krings aus Hamburg, der unter der Nummer G52, so oft er kann, Regatta segelt und durch seine Arbeit bei der „ YACHT" auch einen guten Überblick insgesamt über das Segelgeschehen haben dürfte.

Aus der offiziellen Position im Vorstand zurückgezogen hat sich Klaus Hunger, da er aufgrund gesundheitlicher Probleme nicht mehr Jollen segeln kann und seinen FD verkauft hat. Er steht dem neuen Vorstand aber weiterhin mit Rat und Tat zur Seite und ist außerdem Commodore Europa bei der IFDCO. Für seine Vorstandsarbeit an dieser Stelle noch einmal besten Dank.

Auch die Regionalsekretariate wurden z.T. neu geordnet. So gibt es nur noch einen Regionalsekretär Süd, Herrmann Sellltmann, der aber die Arbeit auf mehrere Schultern verteilen, also Teamarbeit leisten will.

Die Bereiche Sachsen, Thüringen und Nordbayern sind einem neuen Regionalsekretär, Rolf Albert, zugeteilt worden, der damit die für unsere Klasse sehr wichtige Aufbauarbeit im südlichen Teil der Neuen Bundesländer zu leisten hat.

Allen Regionalsekretären die besten Wünsche für eine erfolgreiche Arbeit – sie sind das wichtigste Bindeglied zwischen den aktiven Seglern und dem Vorstand.

Bis der Flying Report in allen Händen ist, haben wir hoffentlich eine erfolgreiche Deutsche Meisterschaft in Schwerin gesegelt, das nächste große Ereignis ist dann natürlich die Weltmeisterschaft an Gardasee.

International laufen die FAX - Geräte auch heiß, es tut sich einiges in Richtung Olympiateilnahme - Ja oder Nein - .Zu diesem Punkt ein anderer Artikel, wir planen auch hinsichtlich verschiedener Punkte, über den Flying Report eine Mitgliederbefragung.

Mit dem Wunsch, daß weiterhin so zahlreich an Regatten teilgenommen wird, für heute.

Bernd Schreiber
geschäftsführender Vorstand

DEUTSCHE FLYING DUTCHMAN KLASSENVEREINIGUNG

Dipl.–Kfm. Bernd Schreiber, Pariser Straße 53, 10719 Berlin,
Telefon 030-8831066, Telefax 030-8826955

FD - Mitgliederversammlung am 25. Mai 1995 im Dießner Segelclub am Ammersee

TAGESORDNUNG

1. Begrüßung durch den geschäftsführenden Vorstand, Wahl eines Versammlungsleiters

2. Geschäftsbericht über das Jahr 1994
   Kassenbericht über '93 und '94
   Aussprache über beide Tagesordnungspunkte

3. Neuwahl des Vorstandes

4. Budgetvorschlag 1995
   Festsetzung der Mitgliedsbeiträge für 1996

5. a) neue Satzung
   b) Stand DM und WM
   c) Olympia - Status
   d) Flying Report
   e) Sonstiges

Der geschäftsführende Vorstand der Klassenvereinigung begrüßt die zahlreichen Anwesenden und klärt zu Beginn einige organisatorische Fragen. Erst einmal sind alle FD-Segler, die gekommen sind, zur Mitgliederversammlungordnungsgemäß eingeladen, bei der später stattfindenden Wahl wird es eine Kontrolle der A- und B- Mitglieder geben.
Die Mitgliederversammlung wählt Dieter Hansmann zum Versammlungsleiter, der dann Bernd Schreiber das Wort für den Tagesordnungspunkt 2-Geschäftsbericht über das Jahr 1994 sowie die Kassenbericht '93 und '94 gibt.
Bernd Schreiber bezieht sich auf den-Geschäftsbericht, wie er an alle A- und B-Mit glieder versandt worden ist und dankt ausführlich denjenigen, die der Klassenvereinigung in den letzten 2 Jahren bei ihrer Arbeit geholfen haben, insbesondere Peggy Hardwiger und Torsten Bahr für die Arbeit früher am Flying Report und jetzt bei der Mitgliederverwaltung, Eingabe derRanglistenregatten, bei der Einholung der Regattermine u.ä. Genauso großer Dank gebührt Hans Genthe, der seit Ende vorigen Jahres den Flying Report in Eigenregie mit Helfern herausbringt und auch das Poster ' 94 gestaltet und herausgebracht hat. Nicht zu vergessen die Regionalsekretäre, die als wichtiges Bindeglied zu den Seglern vor Ort, das ihrige zu einer guten Koordination der Regatten und Informationspolitik beitragen.

Außerdem geht er auf einige Punkte des Geschäftsberichtes ein, so die Sitzung der Klassenvereinigung während der Düsseldorfer Bootsmesse, die Sitzung der Internationalen Klassenvereinigung in Neusiedel und gibt einen Ausblick auf die wichtigen Regatten diesen Jahres, wie z.B. die Deutsche Meisterschaft in Schwerin und die Weltmeisterschaft am Gardasee, die eine Rekordbesetzung verspricht.
Auch das hohe Meldeergebnis am Ammersee, mit 80 Booten, wird gewürdigt.

Nach der Aussprache über den Geschäftsbericht gibt es die Erläuterung des Kassenberichtes '93 und '94, der den Anwesenden ausgehändigt wird. Zu dem Kassenbericht erläutert Bernd Schreiber, daß für beide Jahre ein ausgeglichenes nur dadurch möglich war, daß statt, der zuletzt von Rudolf Georgi in 91 genommenen Bürokostenpauschale von DM 17.000/Jahr, vom Berliner Büro nur eine Pauschale von DM 6.000 genommen werden konnte. Die notwendigen aber nicht entnommenen rund DM 10.000/Jahr stellen ein persönliches Sponsoring von Bernd Schreiber dar, darüber hinaus haben sowohl Dieter Hansmann als auch Klaus Hunger, durch zur Verfügung stellen von teurem Computermaterial bzw. kostenlosem Büroraum, zum ausgeglichenen Ergebnis beigetragen.

Insbesondere geht Bernd Schreiber auch auf die drastisch gestiegenen Portokosten ein. So Kosten z.B. das Porto für die Posterrollen DM 5,50/Stück im Inland, der Versand des Flying Report im Inland DM 3,-/Stück ebenso der Versand eines evtl. Bulletins. die Rollen kosten selbst noch einmal DM 3,50, so daß der Kostenanteil für das Poster, ohne die Herstellungskosten, schon rund DM 9,00 betragen.
Bernd Schreiber weist daraufhin, daß ab ' 96 höhere Beiträge notwendig sind.

Sowohl zum Geschäftsbericht als auch zu dem Kassenbericht '93 und '94 gibt es danach eine ausführliche Aussprache.

Zum Geschäftsbericht kommen auch Fragen bzgl. des Olympia-Status des FD, die aber zum Tagespunkt 5 zurückgestellt werden.
Dieter Hansmann führt dann eine getrennte Abstimmung über die Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Kassenberichte 1993 und 1994. Der Geschäftsbericht wird mit überwältigender Mehrheit mit 3 Gegenstimmen und mehreren Enthaltungengenehmigt, zum Kassenbericht gibt es ebenfalls eine große Mehrheit bei 6 Gegenstimmen und mehreren Enthaltungen.

Um den Tagesordnungspunkte 3 - Neuwahl des Vorstandes - vorzubereiten, läßt der Ver sammlungsleiter ein Wahlgremium von den Anwesenden wählen. In dieses Wahlgremium werden Peter Stanner, Uwe Seehausen und Hartmut Wesemüller gewählt.
Das Dreiergremium stellt fest, daß von einigen Mitliebern geheime Wahl gewünscht wird. Daraufhin werden den Anwesenden Stimmzettel in der Art und Weise ausgegeben, daß nur Mitglieder, die bezahlt haben, Stimmzettel bekommen.
Diese etwas langwierige Prozedur erledigt Peter Stanner sehr humorvoll.

Nach der Verteilung der Stimmkarten wird um Nennung der Kandidaten gebeten.
Vorgeschlagen werden: Rolf Albert, Ottokar Klein, Martin Krings und Bernd Schreiber.

Diese werden befragt ob sie eine evtl. Wahl annehmen. Es zeigt sich, daß nur Ottokar Klein und Bernd Schreiber uneingeschränkt annehmen, Rolf Albert nur in Zusammenarbeit mit Ottokar Klein und Martin Krings nur in Zusammenarbeit mit einem der genannten möglichen Vorstandsmitglieder.

Dadurch bleiben als Kandidaten nur Ottokar Klein und Bernd Schreiber. Beide werden gebeten, etwas zu ihrer geplanten Geschäftspolitik zu sagen und werden von der Mitgliedern, insbesondere zu ihrer Stellung zum FD in internationaler Hinsicht, zum Olympiastatus und zu anderen Punkten, wie mögliche Büroorganisation etc., befragt.

JAHRESABSCHLUSS ZUM 31. DEZEMBER 1993

EINNAHMENDÜBERSCHUßRECHNUNG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR 1993 BIS 31. DEZEMBER 1993

	DM	DM
I. EINNAHMEN		
1. Erlöse Beiträge 1993	45.730,00	
2. Erlöse Anzeigen	1.173,50	
3. Erlöse Accessoires	65,00	46.968,50
II. AUSGABEN		
1. Aushilfslohn	400,00	
2. Beitrag IFDCO	15.000,00	
3. Meldegebühren, Beiträge	2.750,00	
4. Druck Flying Report	4.899,40	
5. Druck, Litho Poster 93	4.829,20	
6. Abschreibungen auf Sachanlagen	3.491,13	
7. Bürokostenpauschale	6.000,00	
8. Porto	4.973,00	
9. Bürobedarf	1.627,40	
10. Betriebsbedarf	181,00	
11. Kosten Geldverkehr	259,20	44.410,33
III. GEWINN		2.558,17

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS
ZUM 31. DEZEMBER 1993

	Stand 1.1.1993 DM	Zugänge DM	Abschreibungen DM	Stand 31.12.1993 DM
Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,00	4656,13	3491,13	1165,00

JAHRESABSCHLUSS ZUM 31. DEZEMBER 1994

EINNAHMENDÜBERSCHUßRECHNUNG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR 1994 BIS 31. DEZEMBER 1994

	DM	DM
I. EINNAHMEN		
1. Erlöse 1993	270,00	
2. Erlöse 1994	40.830,00	
3. Erlöse 1995	240,00	
4. Erlöse Anzeigen	375,00	
5. Erlöse Accessoires	205,00	
6. Erlöse Spenden	150,00	42.070,00
II. AUSGABEN		
1. Aushilfslohn	300,00	
2. Beitrag IFDCO	15.000,00	
3. Kosten Messe, Düsseldorf	6.376,37	
4. Druck Poster	6.179,10	
5. Druck Flying Report	3.121,33	
6. Abschreibungen auf Sachanlagen	387,00	
7. Bürokostenpauschale	6.000,00	
8. Porto	4.114,00	
9. Bürobedarf	97,75	
10. Kosten Geldverkehr	291,40	41.866,95
III. GEWINN		203,05

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS
ZUM 31. DEZEMBER 1994

	Stand 1.1.1993 DM	Zugänge DM	Abschreibungen DM	Stand 31.12.1993 DM
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1165,00	0,00	387,00	778,00

Dann kommt es zu einer geheimen Wahl. Das von dem Wahlgremium ausgezählte Ergebnis ergibt: Bernd Schreiber wird mit 51 Stimmen wieder gewählt, Ottokar Klein erhält 32 Stimmen, 1Stimme war ungültig.

Nach dieser Neuwahl übergibt Dieter Hansmann dem alten und neuem Vorstand Bernd Schreiber das Wort.

Dieser erklärt kurz, daß er 2 weitere Vorstandmitglieder nachträglich benennen wird und macht den Budgetvorschlag für 1996.

Der Normalbeitrag A soll von DM 130,- auf DM150,- erhöht werden, der B-Beitrag von DM 70,- auf DM 80,- . Dieser Vorschlag wird mit großer Mehrheit genehmigt.

Dann kommt es zum Tagesordnungspunkt 5 - Verschiedenes -.

Hier gibt Bernd Schreiber kurz seine Meinung zum Punkt - Satzung - wieder. Er hält die alte, immerhin über 25 Jahre alte, Satzung nicht mehr für zeitgemäß und bittet die Mitglieder, die ebenfalls mit der Tagesordnung versandte Mustersatzung des DSV zu lesen und Änderungsvorschläge einzubringen. Zur nächsten Hauptversammlung soll dann eine neue Fassung der Satzung besprochen werden.

Zum Tagesordnungspunkt 5b berichtet er noch einmal über den Stand der bisher festgelegten Deutschen-, Welt- und Europameisterschaften. Die Deutsche Meisterschaft 1996 ist an den Tegernsee vergeben worden, die Welt- und Europameisterschaften sind noch nicht entschieden.

Am Tagesordnungpunkt 5c - Olympiastatus - erhitzen sich die Gemüter. Aus den Diskussionsbeiträgen wird ersichtlich, daß die anwesenden Mitglieder Änderungen am Boot, um den Olympiastatus zu erreichen, nicht wünschen aber auch keine erkennbare Mehrheit für irgendwelche Anstrengungen zur Erlangung des Olympiastatus da sind.

Der Vorstand führt aus, daß er mit diesem Punkt bis zum Herbst warten will, wenn die IYRU entscheidet, in welchen Kategorien, die olympischen Segelklassen segeln werden.

Dennoch wird erkennbar, daß die Mitglieder eine allgemeine Mitgliederbefragung zu Punkten, wie Olympiastatus und auch Mach 2, wollen.

Unter dem Tagesordnungspunkt 5 gibt es dann noch mit dem anwesenden Bootsbauer Leonhard Mader, unserem Ex-Bundestrainer Günter Übel und Eddy Eich, als Vertreter eines Segelmachers, heftige Diskussionen zum Olympiastatus und dem Mader - Mach 2.

Nach dieser, teilweise kontrovers geführten, Diskussion wird die Hauptversammlung geschlossen.

Bernd Schreiber
Berlin, den 08. Juni 1995

R E G I O N A L V E R S A M M L U N G

PROTOKOLL DES FD-TREFF AM 17. MÄRZ IN STEINHUDE

TEILNEHMER:
Herr Seehausen, Herr Wellner, Herr Bollweg, Herr Felsske, Herr Schäfer, Herr Wetzig, Herr Möller, Herr Hobein, Herr Meyer, Herr Bosse, Herr A. Forstmann, Herr Prenzler, Herr Genthe, Herr König, Herr Haupt, Herr A. Stahlhut, Herr S. Stahlhut, Herr H. Forstmann, Herr Wesemüller, Herr Kalmus

TOP 1: REGATTEN 1995
Umfrage bei den Anwesenden ergibt, daß bei den Steinhuder Regatten mit vollzähliger Teilnahme zu rechnen ist. Gute Resonanz auch hinsichtlich Ammersee, Marina Preis, WM, Travemünder Woche. Durch Teilnahme von mindestens 10 Steinhuder Booten soll der Senatpreis erhalten werden. Sobald die Meldungen gesammelt sind, wird mit dem HSC die Gestaltung des Rahmenprogramms direkt besprochen.
Rahmenprogramme der Steinhuder Regatten:
1.Trapez: Regattaessen
(H. Forstmann)
2. Pfingsten Freibier und gemeinsames Grillen im SLSV (SLSV)
3. Herbst Seglertreff im HYC
4. Kehraus: Regattaessen
(H. Forstmann)

TOP 2: REGATTA-INFO
H. Genthe verteilt die Flying-Reports. Er bittet um direkte Zusendung von Ergebnislisten und Berichten.

TOP 3: BERICHT ÜBER DIE FD-WM
H. Wesemüller und Chappy halten einen ausführlichen und überaus interessanten Dia-Vortrag über FD-WM und Australien als Urlaubsland, der mit großem Beifall bedacht wird.

TOP 5: VERSCHIEDENES
1. Die Bewerbung Steinhudes (SLSV) um die WM 1997 wird begrüßt. Eine Übernahme der Reisekosten der IFDCO-Funktionäre durch den Veranstalter wird grundsätzlich abgezeichnet.
2. Um neue Segler in die FD-Klasse zu bekommen, wird ein verstärktes Engagement bei regionalen Messen, Segelschulen und Regatten von Jugendbooten angeregt. Es wird eine Arbeitsgruppe gebildet, die Einzelheiten ausarbeiten wird (Herr Wesemüller, Herr König, Herr Bosse, Herr Wellner).

Deutsche FD-Klassenvereinigung
Regionalsekretariat Nord
Dr. Uwe Seehausen

F D - S Ü D - I N F O S

AN ALLE FD-SEGLER IN SÜDDEUTSCHLAND!

Wie wahrscheinlich schon einige von Euch gehört haben, gibt es im Süden bezüglich der Regionalsekretäre eine neue Aufteilung:

Süd: Hermann Seitmann & Crew Süd-West (Rheinland-Pfalz, Hessen, Baden-Württemberg): Michael Freitag Süd-Ost (Sachsen, Thüringen, Nordbayern): Rolf Albert

Daher von mir (Michael Freitag, FD GER 78) gleich mal ein paar Infos:

IDM IN SCHWERIN

Die diesjährige IDM war eine rundum gelungene Veranstaltung. Bei einer Woche Kaiserwetter gab es zwei überragende Sieger: Ulf Lehmann/Stefan Mädicke vom Schweriner YC.

Die weiteren Plätze in den Top 10 belegten: 2. GER 1909 Hanisch/Hallensleben (Berlin), 3. GER 202 BorowskilHobusch (Rostock), 4. GER 40 Schreiber/Bahr (Berlin), 5. GER 99 SteingroßlHermenau (Berlin), 6. GER 51 Kunze/Mayer (München), 7. GER 1775 Ballerstein/Reinecke (Hamburg), 8. GER 78 Freitag/Freitag (Heidelberg), 9. GER 13 Dr.König/Wellensiek (Marburg), 10. GER 177 Schröder/Nackmayr (Berlin).

REGATTABETEILIGUNG VON SÜDDEUTSCHEN FD-SEGLERN

Am Rande der erfolgreichen IDM wurde das fast vollständige Fehlen der süddeutschen FDSegler beklagt. Von den 30 Teilnehmern kamen nur 4 aus Revieren südlich von Hannover: GER 51 (Andi Kunze), GER 97 (Walter Groß), GER 213 (Rolf Albert) und GER 78 (Michael Freitag). Peinlich!

Die Teilnehmer waren darüber ziemlich enttäuscht, trugen doch immerhin 25 FDs aus dem Norden zu dem Riesenfeld beim FD-Cup Ammersee dieses Jahr bei (also ein Drittel der Teilnehmer). Gerade bei überregionalen Regatten sind wir auf unsere norddeutschen Freunde angewiesen, wollen wir nicht zu einer provinziellen „Alpenvorland-Klasse" verkommen. Deshalb ist es wichtig, daß sich im Gegenzug auch ein paar süddeutsche FD-Segler auf den wichtigsten großen Regatten im Norden zeigen.

Eine Wiedergutmachung bietet sich bereits zur diesjährigen 106. Travemünder Woche (TW) vom 22. bis 25.7.95 (Samstag bis Dienstag = 2 Arbeitstage) an. Es liegen bereits 19 FD-Meldungen vor, davon sind wir (GER 78) bislang die einzigen (!), die von einem Revier südlich von Steinhude kommen. Die Veranstalter nehmen gerne noch Nachmeldungen entgegen!

Ich kann Euch die TW nur wärmstens empfehlen. Wir segeln dort zum 7. mal in Folge, jedesmal aufs Neue begeistert von der -unserer Meinung nach schönsten Regatta des Jahres. Die FDs sitzen sozusagen in der ersten Reihe: auf dem Leuchtunfeld, unmittelbar am Trubel der

Travepromenade, mit einem WoMo-Boot-Abstand von unter 100m. Die TW ist nach Kiel die zweitgrößte Segelveranstaltung; den meisten Seglern jedoch sympathischer. Für uns aus dem Süden immer wieder angenehm, mal auf dem Wasser so richtig Platz und einen konstanten Wind zu haben.

Auch für den Eindruck der FD-Klasse bei den potentiellen Umsteigern aus 420, 470, 505, Korsar etc., die alle bei der TW dabei sind, wäre es ungeheuer wichtig, eine starke Klasse zu zeigen. 80 Boote am Ammersee und 120 am Gardasee sind zwar eine tolle Sache, aber unser Image bei Seglern aus anderen Klassen wird v.a. bei den großen gemeinsamen Veranstaltungen geprägt: z.Zt. eigentlich nur noch die TW.

Der Norden ist nach einem kleinen Durchhänger wieder im Aufwind, wir sollten unsere Freunde dabei unterstützen! Auf zur 106. TW!

Dann gibt es noch ein paar sehr erfreuliche Neuigkeiten:

VERGÜNSTIGUNG DES FD'S

Bereits im letzten Jahr gab es Vorschläge und Initiativen (z.B. von Ottokar Klein/Walter Groß und Michael Freitag), den FD zu einem günstigeren Preis anzubieten. Bereits zur Boot 95 bekamen wir von Burschi Mader ein interessantes Angebot. Jetzt ist es endlich für alle soweit:
0Es gibt eine Aktion von der Bootswerft Leonhard Mader, den sog. „FD Limited Edition" für DM 28.650.- (ca. DM 7.000 weniger als bisher) anzubieten. „Limited" deshalb, weil vorerst nur 5 derartige Schiffe vorgesehen sind und Bestellungen erstmal nur bis Ende November 95 möglich sind.

Die standardmäßige Ausstattung könnt Ihr bitte der Original-Bootsbeschreibung entnehmen, die ich am Schwarzen Brett aushängen werde. Es handelt sich keineswegs um eine „Sparversion" des FD's. Wie Ihr sehen werdet, gibt es gar keine schwerwiegenden Änderungen, es bleibt ein schnelles Mader-Schiffl

Es handelt sich hierbei um eine sehr erfreuliche Tendenz von Mader: Statt weiterer Mach 2Propaganda lautet das Motto endlich wieder: „Zurück zum FD, back to the roots!".

Ich kann nur empfehlen, von diesem Angebot Gebrauch zu machen! Die Zeit ist gekommen, um ein Zeichen zu setzen. Alle, die sich sowieso überlegt haben, einen neuen FD zu bestellen, haben jetzt die Gelegenheit dazu. Außerdem belebt es die Klasse, wenn wieder ein paar gebrauchte FD auf den Markt kommen (z.Zt. Ähnlich leergefegt).

Außerdem gibt's
noch eine weitere Aktion:

Banks Sails

Wir (FD GER 78) arbeiten seit dieser Saison mit Banks Sails zusammen. Nach der allgemeinen Kostenexplosion der Segelpreise bemühen wir uns nun, FD-Segel wieder zu vernünftigen Preisen anzubieten. Wir sind mit unseren Banks Segeln sehr zufrieden (und auch angenehm schnell wie unsere bisherigen Ergebnisse zeigen).

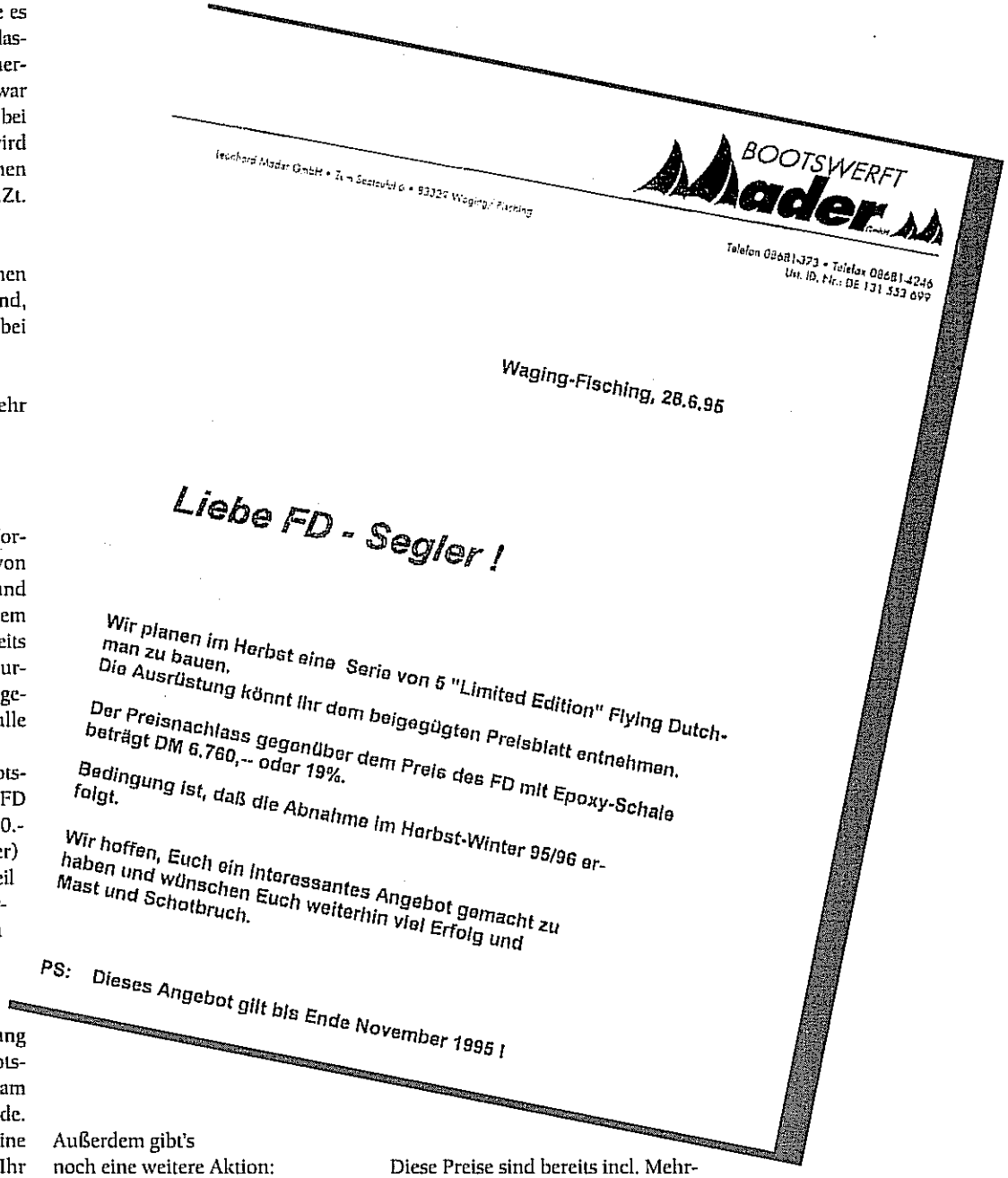
Die Preise liegen derzeit bei:

Großsegel HM2: DM 1.275,–
Genua AP: DM 945,–
Spinnaker MH: DM 1.065,–

Diese Preise sind bereits incl. Mehrwertsteuer, Fenster, Segel-Nr.,Vermessung und Label. (Diese ‚Extras" lassen andere Hersteller meistens weg, erst bei Bestellung kommt es dann zur großen Überraschung, wie z.B. Großsegel kostet auf einmal DM 1.800.-)

Wenn Ihr nochmal genau nachrechnet, stellt ihr fest, daß auch hier sich bis zu DM 1.000.sparen lassen (bei hoher Qualität und erstklassiger Performance).

Soweit so gut für's erste!
Euer Michael Freitag (FD GER 78)



BOOTSWERFT Mader GmbH

Leonhard Mader GmbH • Zum Seetaufel 6 • 83329 Waging/Fisching

Telefon 08681-373 • Telefax 08681-4246
Ust. ID. Nr.: DE 131 553 699

Waging-Fisching, 28.6.95

Liebe FD - Segler !

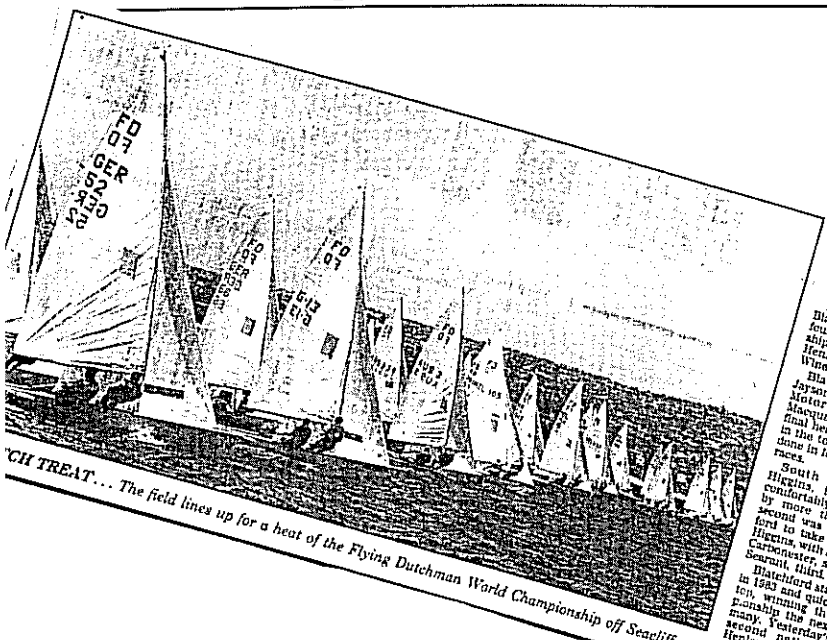
Wir planen im Herbst eine Serie von 5 "Limited Edition" Flying Dutchman zu bauen.
Die Ausrüstung könnt Ihr dem beigegügten Preisblatt entnehmen.

Der Preisnachlass gegenüber dem Preis des FD mit Epoxy-Schale beträgt DM 6.760,-- oder 19%.

Bedingung ist, daß die Abnahme im Herbst-Winter 95/96 erfolgt.

Wir hoffen, Euch ein interessantes Angebot gemacht zu haben und wünschen Euch weiterhin viel Erfolg und Mast und Schotbruch.

PS: Dieses Angebot gilt bis Ende November 1995 !



CH TREAT . . . The field lines up for a heat of the Flying Dutchman World Championship off Seacliff.

Blatchford snares fourth ti

By DAVID VALENTE

New South Wales sailor Dean Blatchford yesterday claimed his fourth national 505 championship after a consistent series at Henley in his boat Saltwater Wing.

Blatchford and his crewman Jeroen Fields, from the Royal Motor Yacht Club at Lake Macquarie, went into yesterday's final heat needing only to finish in the top four, which they had done in four of the previous five races.

South Australia's Sandy Higgins in Bachelor Party comfortably won the final heat by more than a minute, but second was enough for Blatchford to take the title ahead of Higgins, with another NSW boat, Carbonester, skippered by Greg Searnitt, third.

Blatchford started sailing 505s in 1983 and quickly reached the top, winning the world championship the next year in Germany. Yesterday's win was his second national success at Henley. He won his first Australian 505 crown there in 1986-87 — the first of three consecutive titles. "I'm hoping for a similar run this time," Blatchford said.

SA's other frontrunner in the 51-boat field was Wayne Boulsby's Micro Race which, after a 13th placing yesterday, finished seventh overall.

Yesterday's tight conditions allowed only one of the scheduled two world Flying Dutchman championship heats to

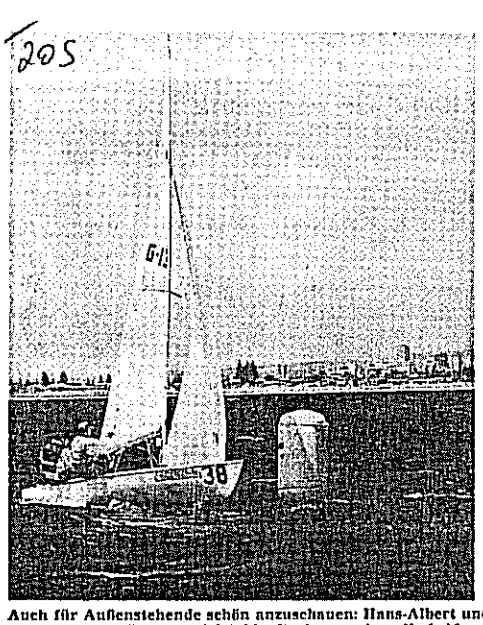
at Seacliff.

When racing began Norm Bridge (NSW) b field home for his first climb to sixth in the standings. He was follow American Dave Fagen Italy's Roberto Cipnani, Hungarian Szabolcs M sixth yesterday — leads the world championsh series overall with 11-1 Poi ahead of NSW sailor McCrossin (16) and Fagen (2 Only three boats remain contention for the Shaplo natio nal championship at Glenelg go ing into the final heat today. Surfers Beach Bowling for Burgess (Gary McLennan, Victo threatened only by West Aust ralian Tim Beger in Mirage Tech nology and Tasmania's Impala (Stuart Hamilton).

SA's best, Atal Higgins in Murderess in a Pastel Dress, is fourth but too far behind on points, despite winning yesterday's heat. to threaten the trio.

The 14-foot skiff Australian title also will be decided today after the final two races at Grange.

Germany's Michael Dorrer and Joseph Seerbauer throw up a spray as they cut through the water. Picture: RAY TITUS



Auch für Außenstehende schön anzuschauen: Hans-Albert und Manfred König an einer Wendemarke während eines Rennens vor der Küste von Adelaide. Rechts machen die beiden Marburger ihre Jolle für ein weiteres Rennen startklar.
Fotos: Privat

Zwei Marburger reisen mit dem Flying Dutchman um die Welt

Segeln: Manfred und Hans-Albert König belegten achten Platz bei der WM in Australien

Marburg. Der Olympia-Boykott von 1980 ist vergessen, für die Königs zählt aber weiterhin der olympische Gedanke „Dabei sein ist alles".

von Götz Schaub

Vor 15 Jahren standen die Brüder Manfred und Hans-Albert König kurz vor dem Abenteuer Olympische Spiele in Moskau.

Der Einmarsch sowjetischer Truppen in Afghanistan hatte nicht nur politische Konsequenzen, sondern auch sportliche. Eine Reihe westlicher Länder, darunter die Vereinigten Staaten von Amerika und Deutschland boykottierten die Spiele in der damaligen Sowjetunion.

Leidtragende waren nicht nur sportbegeisterte Zuschauer, sondern in erster Linie die Sportler selbst, die sich auf Olympia vorbereiteten. Entscheidungswettkämpfe absolvierten, trainierten und sich Chancen ausrechneten.

1980 war der Flying Dutchman, der „Fliegende Holländer", noch eine echte Olympiajolle, in diesen Tagen haben andere kostengünstigere Segelboote die Starterlaubnis für Olympia erhalten, und somit das markante „FD"-Segel vom olympischen Meer verdrängt.

Die beiden Marburger Manfred und Hans-Albert König standen seinerzeit auf dem Sprung in die deutsche Olympia-Auswahl, gehörten somit zu den Sportlern, die sich zähneknirschend der politischen Zerreißprobe unterwerfen mußten.

Den Gedanken des „Dabei sein ist alles" haben sich die Brüder dennoch bewahrt. Wenn schon nicht mehr Olympia, so gibt es immer noch die Weltmeisterschaft in der Flying-Dutchman-Klasse.

Die Weltmeisterschaft des vergangenen Jahres fiel diesmal zum Teil noch ins laufende Jahr. „Down under" - im sommerlichen Australien ist eben alles möglich. Die Brüder König machten auch alles möglich und nahmen mit acht weiteren deutschen Teams an der Weltmeisterschaft vor Adelaide teil.

„Es war für uns nur ein Abenteuer, schließlich mußten wir bereits Mitte Oktober unser Boot in Bremerhaven verschiffen, konnten somit bis unmittelbar vor dem Ereignis nicht mehr trainieren", erzählt Manfred König. Doch darum gehe es ihnen auch nicht.

„Es ist einfach schön zu sehen, daß wir auch ohne viel Training noch mit der Weltspitze mithalten können." Ein achter Platz im Gesamtklassement spricht da für sich.

An sieben Tagen galt es neun Wettfahrten zu absolvieren, von denen die sieben besten Fahrten in die Wertung kamen. Für die Brüder König sprangen als beste Wertung zwei 4. Plätze heraus. Zwei 5., zwei 9. und ein 7. Platz rundeten den Erfolg ab.

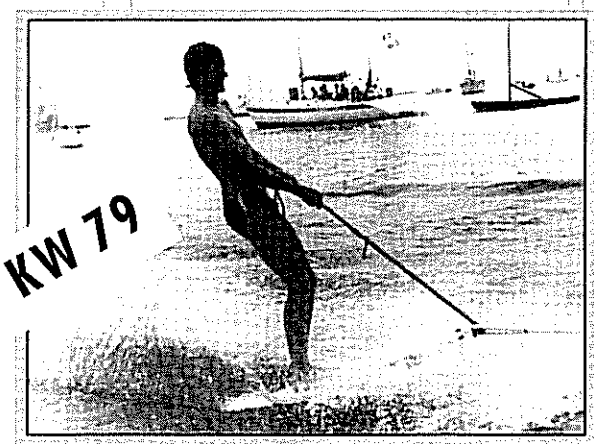
Sieger wurde das Team Majthenyi aus Ungarn vor dem Lokalmatador McCrossin (Australien) und dem Team Francis (Neuseeland).

„Die Australier waren sehr gut in Form, da unmittelbar vor der WM die nationalen Meisterschaften ausgetragen wurden. Letztendlich waren die Bedingungen aber auch für uns recht gut, da der Kurs immer gleich war und der leichte Wind stets von Südwest kam", erläutert Manfred König, dann gerät er ins Schwärmen über die australische Gastfreundschaft.

„Es war schon ein sehr schönes Erlebnis, die Leute dort haben sich sehr viel Mühe gegeben und sich sehr gastfreundlich gezeigt."

Die deutschen Vizemeister von 1974/75 sammeln gerne Eindrücke aus der weiten Welt. Wenn auch die Weltmeisterschaft 1995 „nur" am Gardasee/Italien ausgetragen wird, so werden sie auch dort mit Eifer und Spaß bei der Sache sein, ehe sie sich auf das nächste Abenteuer in Florida/USA vorbereiten.

Kieler Woche 1995



Neue Klasse? Jörg Diesch surft auf einem FD-Schwert um die Flaute auszunutzen.

Liebe FD-Segler!

Die Kieler Woche war und ist immer noch der Höhepunkt der gesamten Regattasaison in Deutschland. Segler aller Klassen treffen sich hier, hier werden endlich Erfahrungen zwischen Seglern verschiedener Klassen ausgetauscht. Dadurch, daß der FD in Kiel nicht mehr vertreten ist, hat unsere Klasse den wichtigsten Ort verloren, um das Interesse neuer Mitglieder zu wecken, und nicht zuletzt eines der schönsten Segelreviere. Ich denke, jeder FD-Segler sollte darum kämpfen, daß wir nächstes Jahr unser ComeBack feiern können, und rechtzeitig, so bald wie möglich für nächstes Jahr formlos melden. Ich würde vorschlagen, die Meldungen an Bernd schreiber zu senden, damit er diese mit einem entsprechenden Begleitschreiben an den Kieler Yacht Club senden kann.

Hans Genthe.

DA WAR DER PLATZ DER FDS.

(WO NUN DIE CONTENDER (!) SIND.)

Lieber Hans,

beiliegend, wie versprochen, die Lageskizze zum Hafengelände während der Kieler Woche 1995. Unseren Platz zwischen den Finn-Dingis und den 505er Jollen haben die Contender eingenommen. Mit einem beeindruckenden Meldeergebnis von 60 Booten dürften sie auch 1996 und den Folgejahren dabei sein. Ein Blick auf die übrigen Bootsklassen zeigt, daß olympische und nicht olympische Klassen hälftig vertreten sind, was auch dem Charakter einer geteilten Kieler Woche entspricht. Längst ist die Kieler Woche nicht mehr ausschließlich Veranstaltung für die olympischen Klassen bzw. Kadersegler. Sie ist zur Mittsommerzeit ein herrliches Segelrevier für alle, die den Ostseewind nicht fürchten.

Ich würde mir wünschen, wenn die Deutsche Klassenvereinigung, insbesondere durch unseren Vorsitzenden, alle Aktivitäten unternimmt, die zur Wiederaufnahme des Flying Dutchman in das Kieler Woche-Programm führen konnte .

Mit freundlichen Grüßen

Hans-Albert.

Flying Dutchman-Gebrüder: Albert (l.) und Rudolf Batzill (Friedrichshafen) hier im Heck ihres Wohnwagens

FD-Gebrüder König

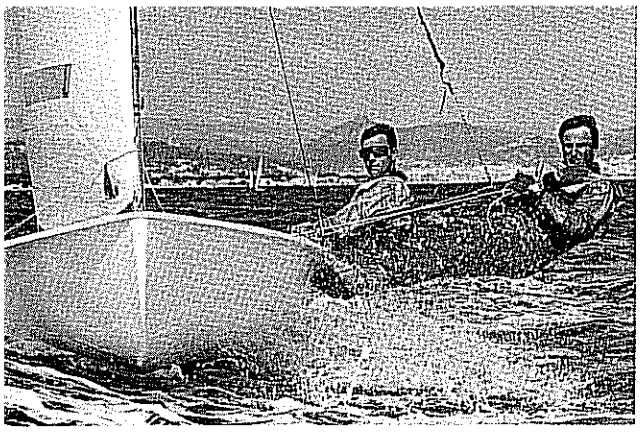
Verkehrslenk
Olympia-Zent

15.6	12.00
16.6	6.00
17.6	6.00
20.6	12.00
21.6	6.00

Während der
Hafenvorfeld

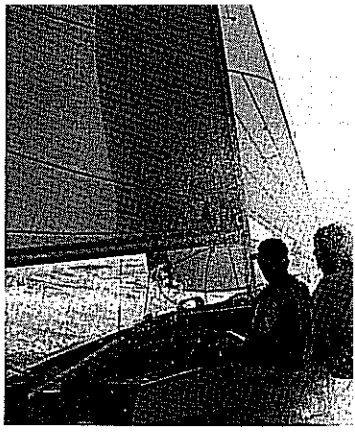
1. Zufahrt für
regatten für An
straße. Tempe
Süd und nur
Pkw und Traile
das Hafenvorf
2. Einbahnregelung in Richtung Norden
Abfahrt nur über Straße Soling.
3. Im gesamten Bereich des Hafenvorfeldes ist Parkverbot angeordnet.
Parkenden Wagen werden abgeschleppt.
4. Bootsliegeplätze, Parkplätze für Pkw sowie Parkplätze für Bootstrailer, wie in der Zeichnung aufgeführt.

afterwards
2. One-way traffic in northerly direction in the whole harbour area. Departure only via "Soling" street
3. No parking permitted in the harbour area. Parking cars will be towed away
4. Meetings and parking areas for cars and trailers, as shown in this drawing



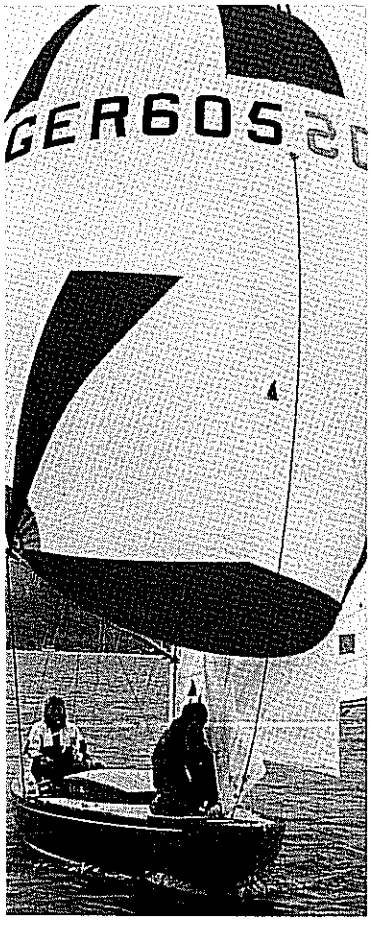
MIT

Spitzensegler vieler internationaler und nationaler Klassen



HYDE SAILS

sind seit 30 Jahren mit Segeln von Hyde Sails auf Erfolgskurs. Ein Beweis dafür, daß unsere ausgereiften Segeldesigns genau richtig sind und sich die hohe Material- und Verarbeitung



ZUM

qualität bewährt hat. Unser Know-How macht Hyde Sails so zuverlässig

ERFOLG!

und gibt Ihnen die Sicherheit, auch nach Veränderungen und Neuerungen in Ihrer Klasse immer up to date zu sein.

hyde sails

PETER FRISCH GmbH
Isar-Ring 11 D-80805 München
Tel.: 089/365075, Fax 365078

Frühjahrs-Cup am Müggelsee am 25.–26. März 1995

Nach dem absolut traurigem Meldeergebnis vom Vorjahr, in diesem Jahr immerhin 13 Meldungen bei den FD's, davon 4 Auswärtige. Am Freitag vor der Regatta noch schönes Wetter, Sonne, leichter Wind und nicht zu kalt, an den Regattatagen, Sonnabend und Sonntag, kam es dann wie gewohnt ziemlich hart.

Am Sonnabend leichte Bewölkung und leidlich noch warm aber sehr böiger Wind mit 5 Windstärken in Böen mehr.

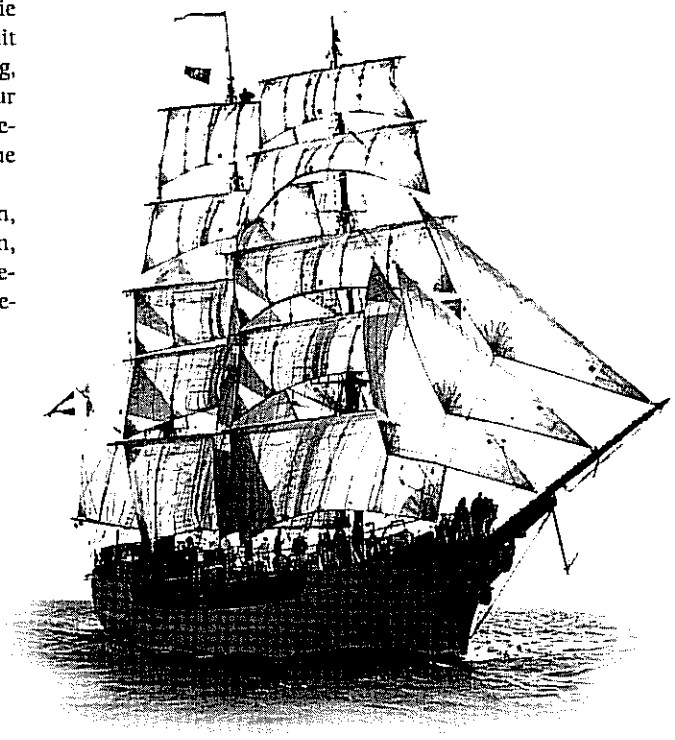
Die Wettfahrleitung schickte dann die insgesamt rund 100 Boote aus den verschiedenen Klassen wieder nach Hause. Insbesondere die FD's hatten die Zeit aber schon reichlich zum Training, sprich Kenterübungen genutzt, was bei dem kalten Wasser nicht alle zum Weitermachen ermunterte.

Am Sonntag bei weniger aber immer noch böigem Wind, deutlich kälterem Wetter, 2 Wettfahrten wobei die zweite nur noch von drei Booten gesegelt wurde. Zur 1. Wettfahrt trauten sich von den Angereisten auch nur 7 an den Start, eine Mannschaft fuhr gleich wieder nach Hause. Mit zwei Tagessiegen gewann die Mannschaft G210 Lehmann/Mädicke aus Schwerin vor den Berliner Favoriten G 206 Kay-Uwe Lüdtke/Ralf Schrappe.

Dritter wurde G 177, Sascha Schröder mit Vorschoter von Klaus Hunger, Martin Romberg, die, nach einem 2. in der 1. Wettfahrt und in der zweiten führend, nach einem Materialschaden aufgeben mußten und somit ein bessere Plazierung vergaben. Der sonnabendliche gut organisierte Grill und die, wie immer, tolle Preisverleihung, mit Buffet und Sachspenden am Sonntag, war für die meisten Beteiligten nur ein schwacher Ausgleich für das wieder mal zu kalte und stürmische Wetter.

Die Klassenvereinigung hat den, immer sehr gut ausrichtenden, SCBG noch einmal schriftlich gebeten, doch einmal über einen späteren Zeitpunkt nachzudenken.

Bernd Schreiber
Berlin, den 25. April 1995



Es wär schon toll, wenn ab und zu mal Bilder kommen würden...

FRÜHJAHRS - CUP **25.03.95-26.03.95**

Nr.	Sail-Nr.	Skipper	Crew	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points
1	GER 210	Ulf Lehmann	Stefan Mädicke	ScYC	1	1						1.50
2	GER 206	Kay-Uwe Lüdike	Ralf Schrappe	SCBG	3	2						5.00
3	GER177	Sacha Schröder	Martin Romberg	VSaW	2	DNF						7.00
4	GER 99	Uwe Steingroßl	Sven Hermenau	BTB	4	3						7.00
5	GER1775	Olaf Ballerstein	Fr. Reinecke	SCDe	5	DNC						19.00
6	GER 40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	VSaW	6	DNC						20.00
7	GER 151	Klaus Gaede	Aeisso Kern	VSaW	DNC	DNC						28.00
8	GER 152	Peter Steidl	Toesten Hardwiger	PYC	DNC	DNC						28.00
9	GER 240	Peter Kleffe	Renate Kleffe	SCW	DNC	DNC						28.00
10	GER	B.Schultz-Kaussm	M.Klingbeil	VSaW	DNC	DNC						28.00
11	GER 52	Martin Krings	Joachim Brodda	HSC/BaSV	DNC	DNC						28.00
12	GER1745	Jürgen Hartwig	Bern Mende	PYC	DNC	DNC						28.00
13	GER163	Franz Kampschlte	Detl. Gröning	DuYC	DNC	DNC						28.00

Eastern Criterium San Remo
San Remo — beinahe eine Katastrophe

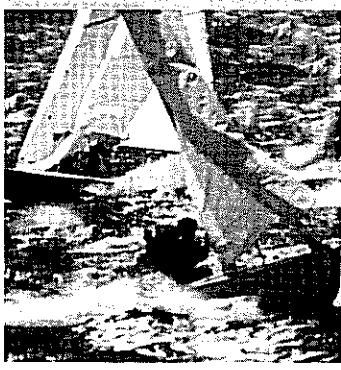
Zur traditionellen Osterregatta in San Remo, für viele Boote der Saisonauftakt, starteten diesmal rund 30 international sehr gut besetzte Solinge, 22 FD´s und ca. 30 Snipes.
Für die Solinge war der 1. Starttag Mittwoch vor Ostern, die Snipes und die FD´s begannen am Gründonnerstag.

Für die FD´s verlief aus deutscher Sicht die erste Regatta mit den Plätzen 1-4, bei ca. 4-5 Windstärken, sehr erfolgreich. Mit Plettner gewann unser Ranglistenerster, dann folgen 3 Ber-liner Boote.
Am Freitag, zur für die FD´s zweiten Regatta, herrschten Leichtwetterverhältnisse mit gerade noch Trapezwind.

Auf dem letzten Schenkel für die FD´s fing es an, leicht zu regnen, und die in der Entfernung den ganzen Tag wartenden Gewitterwolken bewegten sich sehr schnell heran.
Nach 10 Minuten tobte ein Gewitterstürm, der anders als zu früheren Zeiten über mehrere Stunden nicht aufhörte.
Nach offiziellen Angaben herrschten 60 Knoten Wind und die Wellen erreichten ungeheure Höhen, wobei die sich brechenden Kämme von dem starken Wind weggeweht wurden.
Die meisten Solinge schafften es unter Fock in den Hafen zu kommen, eine ist versunken.
Die Jollen waren alle gekentert und nur 4 Boote schafften es mit Hilfe von Rettungsbooten in den Hafen hinein.
Die Regattaleitung ließ alle anderen Crews von den Schiffen abbergen, was etwa 3 Stunden nach Be-ginn des Unwetters erledigt war.
Alle FD´s und Snipes, die nicht im Hafen zurück waren, d.h. ca. 50 Boote, blieben rund 15 Stunden auf See, ehe sie am nächsten Tag, so nach und nach, von Fischern, Rettungs- und Begleitbooten geborgen wurden.

Eigenartigerweise waren die meisten Boote nicht an Land geschleudert, sondern durch Strömung von San Remo weggetrieben worden, die letzten Boote wurden an der französischen Grenze aufgefischt.
Erstaunlich war, daß außer Mastbrüchen und Segelrissen die meisten Boote dieses Inferno recht unbeschadet überstanden hatten, was insbesondere für die FD´s für die gute Bauweise (Leonhard Mader) spricht.
Für die FD´s und Snipes gab es keine weitere Wettfahrt, die Solinge fuhren am Ostersonnabend noch 2 weitere Regatten.

Eine anfänglich nach einer Katastrophe aussehende Wettfahrtserie wendete sich so noch zum besseren.



RESULTS: EASTER CRITERIUM SAN REMO — **DATE FROM TO: 15.04.95-17.04.95**

Organizing Club: YCSR Pointsystem: low-point DSV-Ranking-List-Factor:1,35 Number of Entries: 22 Number of Starters: 16 Number of Finished: 16

Nr.	Sail-Nr.	Skipper	Crew	Club	1	2	3	4	5	Points	DSV-Point
1	GER-92	Andreas Plettner	Stefano Morelli	BYC	1					0.75	135.00
2	GER-99	Uwe Steingroß	Sven Hermenau	BTB	2					2.00	126.56
3	GER-40	Bernd Schreiber	Torsten Bohr	VSAW	3					3.00	118.13
4	GER-194	Georg Knick	Stefan Seidenschnur	PYC	4					4.00	109.69
5	ITA-28	Pierfrancesco Savoia	Federico Savoia	VCT	5					5.00	101.25
6	AUT-17	Gerhard Proksch	Gunter Grigar	SCTWV	6					6.00	92.81
7	ITA-122	Alberto Patrone	Roberto Calos		7					7.00	84.38
8	ITA-25	Claudio Perina	Antonio Turturo	CNB	8					8.00	75.94
9	ITA-12	Carlo Brunelli	Luciano Mercante	ANS	9					9.00	67.50
10	ITA-78	Antonio Loretano	Marco Ungaro	VL	10					10.00	59.06
11	ITA-19	Fulvio Colletti	Corrado Cattabriga	CNAVC	11					11.00	50.63
12	AUT-40	Alexander Schmied-Sie	Armin Graf	KYCPö	12					12.00	42.19
13	GER-1969	Hans Künzler	Stefan v. Sonnenburg	MYC	13					13.00	33.75
14	ITA-13	Carlo de Luca	Maurizio Fraschetti	CVL	14					14.00	25.31
15	ITA-75	Andrea Mariconi	Salvatore Sciuto		15					15.00	16.88
16	ITA-4	Paolo Seganti	Giuseppe Seganti	CNR	16					16.00	8.44
17	AUT-2	Klaus Schober	Martin Neumayr	YCZ	DNC					23.00	
18	GER-152	Peter Steidl	Ingeborg Twesten	PYC	DNC					23.00	
19	GER-1843	Rolf Ortmann	Frank Ristau	ESC	DNC					23.00	
20	GER-213	Rolf Albert	Jens Mehlis	SVP	DNC					23.00	
21	ITA-102	Manuele Gregori	Giulio Destrero	CNC	DNC					23.00	
22	ITA-69	Pierluigi Feltri	Wilder Cavallero		DNC					23.00	

FRÜHLING IN SAN REMO

Während des zweiten Laufs zum 36. Kriterium von SanRemo (Italien), das für Soling, J22, FD und Snipe veranstaltet wurde, brach ein völlig unerwartetes und sich vor allem extrem schnell näherndes Unwetter über die Regatta herein. Die Segler mußten einige Stunden in Riesenwellen und Sturm ausharren. Glücklicherweise wurden alle gerettet, allerdings muûten einige ins Krankenhaus gebracht werden. Am nächsten Tag konnte keine der Jollen zum dritten Lauf starten, weil alle beschädigt oder gar zerstört waren.

Falls Ihr jemals in eine ähnliche Situation kommt, denkt daran: DON'T PANIC..., doch analysiert die Lage so klar wie möglich und rechnet auch mit
Verschlechterungen. Vor allem aber: immer beim Boot bleiben!

Der folgende Text will von diesem Erlebnis einen Eindruck vermitteln.

FRÜHLING IN SANREMO

Das Boot dümpelte im Mittelmeer, wir sonnten uns: Startverschiebung wegen Schwachwind kann sehr gemütlich sein. Irgendwann ging es dann doch los und an der ersten Tonne waren wir sogar im Mittelfeld. Doch die Spimanöver dauerten zu lang, sodaß wir nach der halben Regattastrecke hinter den anderen fuhren. Das Geräusch war unheimlich, nicht laut und doch durchdringend. Es kam von den FDs weit in Lee von uns: die Schiffe standen still, vibrierten stark, sangen metallisch. Hält die Welt den Atem an? Wir konnten gerade noch den Spi einziehen, da hatte der aus fast entgegengesetzter Richtung einsetzende Sturm auch uns erreicht. Bald darauf schwamm unser Schiff durchgekentert und wir saßen auf dem Rumpf.
Wir erleben diese riesigen Wellen, ohne Rhythmus, jede anders, alle mit ungeheurer Gewalt. Unser Boot bewegt sich ständig, wir gleichen mit dem Körper die Bewegung aus und versuchen vor allem, ein Wiederaufrichten zu verhindern. Es ist unglaublich, wie der Wind mit der winzigen Fläche die wir ihm bieten, noch spielen kann.
Ein Krachen erschüttert das Boot: was ist geschehen? Als Peter im Wasser die gerissene Wante entdeckt, sind wir sehr beruhigt. Es gibt guten Grund zu hoffen, daß unser FD noch eine Weile Rettungsinsel sein kann.

Die Chance, aus eigener Kraft festes Land zu erreichen ist sehr klein. Die Küste ist einige hundert Meter entfernt, der Sturm treibt uns. Vor allem aber: wie sollten wir an dieser Felsküste in der meterhohen Brandung überleben? Wir müssen sogar froh sein, daß uns das Unwetter ausreichend weit draußen erreicht hat!

Sabato 15 Aprile 1995

E PROVINCIA

Uffici: Imperia, tel. 270.371/2 - Sanremo, tel. 988.004/4

Tempesta: paura a Sanremo sfiorata la tragedia in mare

Danni anche in pieno centro

Cornicioni pericolanti e incendi di bosco

LE PREVISIONI

Tempo ancora incert

Es ist Nachmittag und wird noch einige Stunden hell bleiben; sehr beruhigend, denn bei Dunkelheit wird uns wohl niemand finden, selbst wenn die umgekehrten FDs wie kleine weiße Wale ihre Rücken aus dem Wasser heben. In den Wellen sind sie jedoch winzig.

WARUM KOMMT NIEMAND?

Nur die Solings stampfen als die wahren Geisterschiffe mit winzigen Focks über das Meer, segeln und schöpfen um ihr Leben. Ich vergleiche und bin sicher, daß ich das nicht sehr lange durchhalten würde und fühle mich recht wohl auf der Jolle - "nur" Festhalten werde ich mich noch eine ganze Weile können.

Die Frauen an Land tun mir leid, die um ihre Männer bangen und nicht wissen, was mit ihnen ge-schehen ist. Wir sind zusammen und noch nicht unmittelbar gefährdet ...

WARUM HOLT
UNS NIEMAND RAUS?

Da taucht ein kleines Motorboot auf, im Auf und Ab des Meeres. Es ist so nah, daß der Fahrer uns sehen muß. Ich winke. Er nimmt ein Schiff in Schlepp und ignoriert uns. Nur die Enttäuschung nicht hochkommen lassen! Wer sich selbst aufgibt ist verloren.

Langsam kriecht die Kälte in den Körper, für solch eine Situation ist der Jollenanzug nicht ge-dacht. Viel Bewegung zum Aufwärmen ist nicht möglich, zum Überleben ist Festhalten am Schwert das oberste Gebot. Peter gibt mir schon die ganze Zeit Windschutz, nun klopft er auf meinen Körper um die Eigenbewegung zu ersetzen. Das Wasser kommt mir inzwischen erstaunlich warm vor.

Wir sitzen nun schon 2 Stunden in diesem gewaltigen Naturschauspiel. Es ist wirklich großartig und unbeschreiblich, wie Wind und Wasser miteinander spielen und immer wieder neue Formen entwickeln, sich in Gischt vermischen, dann wieder steile Wellenberge bilden, sich brechen, weiterlaufen. Nur wir passen da nicht so recht dazwischen.

ABER WARUM KOMMT
NIEMAND UNS ZU HOLEN?
Sind wir schon aus der Gegend abgetrieben, in der gesucht wird? Oder können bei solchem Seegang auch groûe Schiffe nicht aus dem Hafen? Müssen wir womöglich das Ende des Sturms und dann des Seegangs abwarten? Das wäre nicht so gut.

Wir sind schweigsam geworden. Festhalten, Kräfte einteilen, nicht aufgeben: Peter schützt mich gegen den Sturm, ich bedecke seine kalten Hände.
Irgendwann sind seine Handschuhe verloren gegangen.

Plötzlich taucht ein großes weißes Motorboot auf, keine Fata Morgana, und es fährt auch nicht vorbei sondern zu uns. Wir bekommen ein starkes Tau zugeworfen. Das notwendige Auge muß Peter mit klammen Fingern erst mühsam selbst knoten. Vom Motorboot aus beobachte ich dann, wie schwierig bei solchem Wellengang selbst die ausreichende Annäherung der Schiffe und bei solchem Sturm selbst das Werfen eines schweren Taus ist. Erst nach mehreren Versuchen ist auch er an Bord. Wir blicken zurück und verabschieden uns vom FD, der uns gerettet hat. Ihn werden wir wohl nicht mehr wiedersehen.

ERST IM HOTEL NEHME ICH
DIE SONNENBRILLE AB ...

P.S.: Am nächsten Morgen fanden wir im Club eine Nachricht, daû GER-152 von einem Fischer vor Bordighera geborgen wurde. Unser Schiff!

Ingeborg Twesten
Sylter Str. 4, 14199 Berlin

Wannsee - Pokal am 30 April - 1. Mai 1995

Bedingt durch einige Ausfälle fer Berliner Flotte in San Remo sowie überschneidende-Termine, nur 7 Starter bei den FD's zum Wannsee - Pokal.
Zusammen mit den 470er und Finn Dinghis, waren am Sonntag 3 Kurzwettfahrten vorgesehen.
Bei leichten und drehenden 1-2 windstärken nur 2 Kurzwettfahrten, die jeweils von G1924 Strzelecki/-Behrens und G 40Schreiber/Bahr gewonnen wurden, die jeweils auch Zweite wurden.
Duch einen Sponsor bedingt, nach den Regatten reichlich Freibier und ein schönes Buffet, was sich am 1. Mai noch einmal wiederholte.
Am Montag, wieder bei strahlendem Wetter, sehr wechselhafte Winde und eine Wettfahrt, die von der Mannschaft Strzelecki/Behrens gewonnen wurde, die damit knapp den Gesamtsieg errangen. Eine 2. Wettfahrt wurde kurz, vor dem Zeil abgeschossen.

Bernd Schreiber
Berlin, den 03. Mai 1995

WANNSEE - POKAL 30.04.95-01.05.95

Organizing Club:VSaW Pointsystem: low-point DSV-Ranking-List-Factor: 1.0 Number of Entries: 8 Number of Starters: 7 Number of Finished: 7

Nr.	Sail-Nr.	Skipper	Crew	Club	1	2	3	4	5	6	Points
1	GER1924	Ralf Strzelecki	Heiko Behrens	PYC,SVT	1	2	1				3.50
2	GER 40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	VSaW	2	1	2				4.80
3	GER1965	Geerd Anders	Marcus Landgrede	VSaW	3	3	3				9.00
4	GER 1708	Ralf Girrbach	Michael Nadler	PYC	5	5	5				15.00
5	GER1745	Jürgen Hartwig	Bernd Mende	PYC	6	4	6				16.00
6	GER 189	Dr.G.Altenhaien	Steffen Gröning	VSaW	7	6	DNC				17.00
7	GER 37	B.Schultz-Kaussma	Peter Steidl	VSaW,PYC	4	7	DNC				20.00
8	GER 123	Martin Krumhorr		VSaW	DNC	DNC	DNC				27.00

FRANKENPOKAL 22.04.95 - 23.04.95

Organizing Club: Q : 1.11 Pointsystem : low-point VF : 1.00

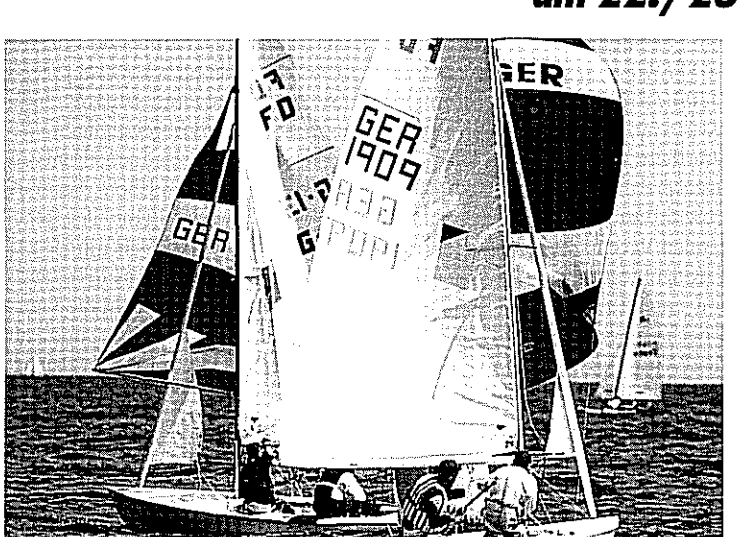
Nr.	Sail-Nr.	Skipper	Crew	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points
1	GER47	Hans Giell	Andreas Bahr	SCNS	2	1						2,75
2	GER54	Andreas Linke	Klaus Amann	SCNS	1	5						5,75
3	GER1929	Hans.P. Schwarz	Roland Kirst	HSC	3	3						6,00
4	GER171	Karl Wein	Herbert Löw	SGE	5	4						9,00
5	GER55	Leo Linke	Guntram Bucher	SCNS	4	6						10,00
6	GER161	Hubert Waibel	Bene Wiedemann	SCAI	10	2						12,00
7	GER1672	Dieter Mader	Werner Funk	WAB	6	10						16,00
8	GER1840	Peter Hertlein	Tauschhuber	YCN	7	9						16,00
9	GER68	Ottokar Klein	Tanja Klein	WAB	9	8						17,00
10	GER1801	Heinrich Brunner	Stephan Lang	SGE	8	11						19,00
11	GERXXX	Thommy Danninger	Josef Seebauer	SCNS	DNF	7						21,00
12	GER1206	Willy Beck	Michael Christ	SGE	DNF	DNS						29,00
13	GER171K	Helmut Kess	Iris Kraft	SGE	DNS	DNS						30,00
14	GER1206K	Roland Kleiter	Waldemar Schieberl	SGE	DNS	DNS						30,00

SCHWERINER FRÜHJAHRSREGATTA 06.05.95-07.05.95

S : 0.70Organizing Club : SYC Q : 1.02 Pointsystem: low-point VF : 0.71 DSV-Ranking-List-Factor: 1.20 Number of Entries: 18 Number of Starters : 15 Number of Finished : 15

Nr.	Sail-Nr.:	Skipper	Crew	Club	1	2	3	4	5	Points	DSV-Point
1	GER-210	Ulf Lehmann	Stefan Mädicke	SCTS	1	1	1	1		2.25	120.00
2	GER-202	Jörn Borowski	Peter Hobusch	RoYC	3	2	2	2		6.00	112.00
3	GER-123	Martin Krumhaar	Gunnar Bahr	VSaW,SCG	2	7	3	3		8.00	104.00
4	GER-151	Klaus Gaede	Aeisso Kern	VSaW	4	5	10	5		14.00	96.00
5	GER-1775	Olaf Ballerstein	Frank Reinecke	SCO	7	4	7	4		15.00	88.00
6	GER-182	Michael Haupt	Stephan Reimers	YCN	5	3	8	10		16.00	80.00
7	GER-94	Ralf Wilkendorf	Stephan Lübbe	YCS	8	9	4	6		18.00	72.00
8	GER-213	Ralf Albert	Jens Mehlis	SVP	6	8	5	7		18.00	64.00
9	GER-189	Dr. Georg Altenhain	Jesko Höller	VSAW	9	6	6	9		21.00	56.00
10	GER-222	Ralph-J. Gehmlich		SVP	11	10	11	8		29.00	48.00
11	GER-83	Andreas Meister	Robert Piechutta	TSV	10	DNC	9	11		30.00	40.00
12	GER-240	Dr.sc.Peter Kleffe	Renate Kleffe	SCW	12	11	DNF	DNC		42.00	32.00
13	GER-211	Jörg Rettig	Andre Budzin	SCTS	DNC	DNC	12	DNF		50.00	24.00
14	GER-200	Gregor Schuchardt	Jens Raben	SCHYC	DNC	DNC	13	DNF		51.00	16.00
15	GER-1574	Mathias Grüne	Christoph Grüne		DNC	DNC	14	DNC		52.00	8.00
16	GER-1922	Gerold Hildebrandt	Jörg Huss	SVH	DNC	DNC	DNC	DNC		57.00	
17	GER-1924	Ralf Strzelecki	Heiko Behrens	PYC	DNC	DNC	DNC	DNC		57.00	
18	GER-99	Uwe Steingraß	Sven Hermenau	BTB	DNC	DNC	DNC	DNC		57.00	

Internationale Trapez-Regatta in Steinhude am 22./23. April 1995



Von rund 40 Meldungen in diesem Jahr, leider nur 32 Starter zum Auftakt in Steinhude. Die nicht Erschienenen dürften es bereut haben, denn endlich war dieses Wochenende der langersehnte Sonnenschein- und Wärmeeinbruch, ohne daß uns der Wind völlig verließ.

Die erste Wettfahrt bei leichtem aber immerhin Trapezwind, gewann die Berliner Mannschaft G 1909 Hanisch/Hallensleben vor G 202 Jörn Borowski mit jüngerem, nicht Standardmann, F. Feller vor G 52 Krings/Brodda.

Die Nachmittagsfahrt begann bei ähnlichem Wind, wurde zum Ende aber immer flauer und konnte nur mit Mühe über die Bahn gebracht werden. Hier gewann die Mannschaft G 13 Vater und Sohn König vor G 29 Gebr. Scharmer und G 40 Schreiber/Bahr. Mit den, zur Halbzeit führenden, Brüdern Scharmer begaben sich die Mannschaften zum traditionellen abendlichen Seglertreffen, diesmal sehr gut durchgeführt im Hannoverschen Yachtclub.

Am Sonntagmorgen über 20° und erst einmal, wie nicht anders bei dieser Wetterlage zu erwarten, ziemliche Flaute. Nach einer Stunde Startverschiebung, ein Start bei leichten Winden, der ab und zu aber auffrischte und Trapezkünste und teilweise schöne Raumgänge zuließ.
G 202 schob sich durch einen Tagessieg ganz nach vorn, vor den vorher schon konstant gefahrenen G 10 Gebr. Pilgram und Hans Albert König.

Vor der letzten Wettfahrt hatten theoretisch immer noch sechs Mannschaften die Möglichkeit, ganz vorn oder zumindestens auf dem Treppchen zu sein.Zur Nachmittagswettfahrt briste es dann, wie im Wetterbericht angekündigt, anständig auf, allerdings nicht konstant sondern immer in "Wellen". Es wurde dennoch eine sehr schöne Wettfahrt mit Trapezwind, bei der Borowski/Feller durch einen weiteren Tagessieg ihren dann doch klaren Gesamtsieg in der Tasche hatten, vor "Schappi" König und dem Berliner Boot G 1909. Letzlich waren alle mit der Wettfahrtserie zufrieden, auch wenn nicht mehr der übliche Starkwind herrschte wie in früheren Jahren gewohnt.

An dieser Stelle herzlichen Dank an die Ausrichter, die es gewohnt souverän verstanden, die vier Wettfahrten über die Runden zu bringen.

Bernd Schreiber
Berlin, den 25.April 1995

INTERNATIONALE TRAPEZ- REGATTA **22.04.95-23.04.95**

Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points
1	G 202	J. Borowski	Fr. Feller	RoYC	2	(9)	1	1				3.50
2	G 13	Dr. H.A. König	M. König	VSaW	(21)	1	3	3				6.75
3	G1909	J. Hanisch	Fl. Hallensleben	PYC	1	(16)	8	2				11.00
4	G10	E.H. Pilgram	U. Pilgram	DKSC	5	5	2	(10)				12.00
5	G40	B. Schreiber	T. Bahr	VSaW	(10)	3	4	9				16.00
6	G29	M. Scharmer	Chr. Scharmer	MiYC	4	2	13	13				19.00
7	G62	R. Barthel	U. Barthel	SCD	9	8	(22)	5				22.00
8	G52	M. Krings	J. Brodda	HSC,BSV	3	(18)	14	6				23.00
9	G44	H. Forstmann	Dr. A. Forstmann	SLSV	11	4	(25)	8				23.00
10	GER 151	Kl. Goede	A. Kern	VSaW,PYC	(17)	6	7	12				25.00
11	G17	Dr. U. Seehausen	B. Elend	SCSIM	(18)	11	5	16				32.00
12	G1665	Dr. D. Kreidel	St. Rindfleisch	SLSV,NRV	8	21	6	(25)				35.00
13	G1775	O. Ballerstein	Fr. Reinecke	SCOe	(14)	14	10	11				35.00
14	G53	A. Klatt	R. Borghart	SVSt	16	(22)	17	4				37.00
15	G1846	Dr. L Hansen	N. Hansen	ASC, KYC	15	(28)	15	7				37.00
16	G177	S. Schröder	J. Nackmayr	VSaW,KYC	6	(DNF)	18	14				38.00
17	GER39	D. Lötzbeyer	D. Höflich	SCW, SCH	(29)	12	9	17				38.00
18	G66	K. Prenzler	S. Deters	HYC	12	(23)	11	18				41.00
19	G20	E. Felske	G. Müller	HYC	13	15	(27)	15				43.00
20	G1906	A. Meyer	H. Bollweg	HYC	(27)	7	20	19				46.00
21	G182	M. Haupt	St. Reimers	YCN	7	(DNF)	21	23				51.00
22	G193	E. Walz	O. Muther	SLSV	24	(26)	12	21				57.00
23	G1777	Ha. Wesemüller	J. Hobein	HYC	26	10	23	(27)				59.00
24	GER153	W. Christ	J. Setzepfandt	SWCV	22	13	(31)	26				61.00
25	GER1849	P. E. Mende	J. Schlittenhard	BSV	(25)	17	24	20				61.00
26	GER139	J. Wanders		KSG	20	24	19	(DNC)				63.00
27	G122	H. Berning	SabinSchedlinski	WSVRH	(28)	27	16	22				65.00
28	G46	J. Schröder	J. Weelensiek	HYC	19	19	(29)	28				66.00
29	G43	A.Stahlhut	St. Stahlhut	HYC	23	20	(26)	24				67.00
30	G30	W.Wellner	N. Möllmann	HYC,WSC	(31)	25	28	29				82.00
31	G1334	M. Lehmann	J. T. Riemenschnei	SVBS	30	(DNC)	30	30				90.00
32	G163	F.J. Kampschulte	D. Gröning	DuYC	DNF	(DNC)	DNC	DNC				110.00

FD Cup Staffelsee

Obwohl sämtliche Wettervorhersagen für Süddeutschland kaum hoffen ließen, daß an diesem Wochenende auch nur eine Wettfahrt - geschweige denn eine Regatteserie von 4. - zustande gebracht werden könnte, entschlossen wir uns, die mit rd. 400km für uns recht weite Reise zum Staffelsee anzutreten. Beim Autobahnkreuz Schnelldorf stellte sich noch einmal kurz die Frage, ob man nicht besser beraten wäre, geradeaus zur wesentlich näher gelegenen Nürnberger Trichter Regatta weiterzufahren, hatte uns doch erst kürzlich ein „ Kundiger" belehrt, daß es am Staffelsee nie Wind gäbe - weder im Frühjahr noch im Herbst, und letzteres hatten wir gerade vor 6 Monaten miterlebt, als dort mit Hängen und Würgen eine Wettfahrt durchgebracht werden konnte.

Wir wollten es aber genau wissen und bogen rechts ab in Richtung Süden, um uns bei unserer Ankunft die schon vor der Ganshaut-Regatte her gewonnte herzliche Gastfreundschaft und die in der SAusschreibung angekündigte Begrüßungs-Brotzeit erwartete. Der See zeigte sich jedoch erwartungsgemäß spiegelglatt.

Der Samstagvormittag verging dann für die 26 Teilnehmer (wegen Schweizer Beteiligung sogar international!) bei schönstem Wetter mit Sicht auf teilweise noch schneebedeckte Alpen berge und auf dem See hin- und herwandernder Brisenmuster sowie den übelichen Unkerein „Das wird nichts!" usw. Jedoch - oh wunder - pünklich zum vorgesehenen ersten Starttermin um 12Uhr 00 stabilisierte sich eine Brise aus Ost, die dann auch tatsächlich die erste Wettfahrt durchielt. Zur 2. legte sie ein wenig zu und drehte in Richtung Nord und wuchs sich zur 3. aus Nordwest zu „strammen" 3 Bf aus.

Der Seglerhock mit Freibier verlief dann inStaffelsee-üblicher Gastfreundschaft eher naß - als nur feuchtfröhlich bei veil Musik (Gesang) und bester Stimmung bis über Mitternacht hinaus.

Am Sonnatgmorgen war der Start für 10 Uhr 00 vorgesehen, und pünklich stellte sich wieder ein ähnlicher Westwind wie am Vortag bei der 3. Wettfahrt ein. Es wurde dem gemäß auch pünklich gestartet- und dies, obwohl der Vorsitzende des ausrichtenden Vereins wegen eines kleinen Erfrischungsbads erst einige Minuten nach dem Startschuß eintraf! Überhaupt zeigte es sich, daß einige den Winter wohl noch nicht restlos aus den Knochen geschüttelt hatten, denn es gab doch zahlreiche Kenterungen, bei denen sich die allzeit bereite Wasserwachte hervorragend bewährte. Verliehen mit der letzjährigen DM, bei der bei deutlich mehr Wind nur die 3 Tonnenbeobachtungsboote zugegn waren, fühlte man sich hier sprichwörtlich geborgen wie in Abrahams Schoß.

Da die 4. Wettfahrt bereits gegen Mittag beendet war, blieb genügend Zeit zum Abbau der Boote sowie eine kleine Ruhe- und Essenspause, bis Peter Stanner gegen 14 Uhr 00 mit seinem über die Landesgrenzen hinaus bekannten Charme und Witz die „Verlierertröstung" vornahm. Gegen 14 Uhr 30 machten wir uns dann nach einer rundum gelungenen Veranstaltung auf die Heimreise, wo uns schon kurz vor Landsberg das erste von zahlreichen weiteren Gewittern ereilte, selbstvertändlich mit akuter Sturmwarnung für sämtliche südbayrische Seen. Wie recht die Wettfahrtleitung doch hatte, uns am Samstag auch noch eine 3. Wettfahrt „aufzudrücken"!

Alles in allem war dies ein perfekter Saisonbeginn, wie man ihn sich besser nicht wünschen kann!

Wolfgang Frank

SEGELCLUB STAFFELSEE **DATE FROM TO :06.05.95-07.05.95**

Organizing Club:VSaW/PYC Pointsystem: DSV-Ranking-List-Factor: Number of Entries: Number of Starters7 Number of Finished: 0

Nr.	Sail-Nr.	Skipper	Crew	Club	1	2	3	4	5	6	Points
1.	G51	Kunze	Hollender	SCSTS	1	1	1	5			2.25
2.	G187	Beichl	Mayer		2	9	2	2			6.00
3.	G1900	Steiner	Müller	YCaT	4	2	4	4			10.00
4.	G1942	Hänle	Preseck	SCSTS	15	8	3	1			11.75
5.	G1941	Kalb	Abele	YCaT	3	5	6	7			14.00
6.	G1871	Volkmann	Schusteb	SCSTS	13	4	11	3			18.00
7.	G1727	Mauer	Ruf		9	3	7	9			19.00
8.	G944	Schrem	Schild		6	10	8	10			24.00
9.	G1984	Müller	Roßley		8	6	25	11			25.00
10.	G86	Frank	Frank		7	11	14	8			26.00
11.	G21	Peter Stanner	Heimüller	SCSTS	5	13	9	15			27.00
12.	G1843	Ortmann	Ristau		16	12	10	6			28.00
13.	G1987	Grohmann	Graba		10	14	5	14			29.00
14.	G31	Dinkelmaier	Stemmer	SCSTS	12	7	17	21			36.00
15.	G1858	Endres	Schmalhofer		11	17	12	20			40.00
16.	G1810	Staib	Staib	YCaT	14	18	15	12			41.00
17.	G58	Ness	Maber		19	19	13	16			48.00
18.	SUI200	Gastel	Ullings		17	16	16	19			49.00
19.	KSI1	Ziegelmaier	Heuer	YCaT	18	15	22	18			51.00
20.	G1931	Loschutza	Adam		20	DNF	20	13			53.00
21.	G1612	Förster	Raabe		23	20	19	17			56.00
22.	G38	Fandrich	Timm	SCSTS	22	21	18	DNS			61.00
23.	G1855	Mayr	Andrä	SCSTS	21	DNF	21	22			66.00
24.	G1800	Hermann	Hermann		25	DNF	21	23			69.00
25.	G1932	Teichmann	Teichmann		24	22	24	DNF			70.00
26.	G1276	Mehl	Hartmann	SCSTS	26	23	DNF	DNS			75.00

Bayerwaldpokal des Neubäu am 13 - 14 Mai 1995

Die Eisheiligen hatten sich termingerecht zu unserem Bayerwaldpokal eingestellt. Da der Wetterbericht Temperaturen um die 10°C, Regen (Schnee bis unter 1000m!) und kräftigen Wind angesagt hatte, zogen es manche FDier wohl vor, ihre Boote nicht zu uns zu bringen.

Den Wetterbedingungen entsprechend gab es sowohl vor den Starts als auch in den Wettfahrten jede Menge Kenterungen, z.T. auch mit Materialschäden, so daß viele Mannschaften vorzeitig an Land fahren mußten.

Die Mannschaften A. Linke/Amann, Wein/Löw und L.Linke/Bucher lieferten sich in allen Wettfahrten aufregende Kämpfe um die ersten drei Plätze, so daß nach den beiden Wettfahrten am Samstag noch alles offen war.

Nach einem ausgiebigen und feuchtfröhlichen Seglerhock am Samstagabend konnten am Sonntagvormittag(7°C) Andreas Linke/Klaus Amann den Heimvorteil und das höhere Vorschotergewicht voll einsetzen und so knapp das letzte Rennen und damit auch erstmals den Bayerwaldpokal des SCNS gewinnen.

Heinz Forster, Sportwart des SCNS

BAYERNWALDPOKAL — 13.05.95-14.05.95

S: 0.70 | Organizing Club: SCNS | Q: 1.00 | Pointsystem: low-point | VF: 0.70 | DSV-Ranking-List-Factor: 1.15 | Number of Entries: 15 | Number of Starters: 15 | Number of Finished: 13

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	Club	1	2	3	4	5	Points	DSV-Point
1	GER-54	Andreas Linke	Klaus Ammann	SCNS	1	3	1			4.50	115.00
2	GER-171	Karl Wein	Herbert Löw	SGE	2	1	2			4.75	106.15
3	GER-55	Leo Linke	Guntram Bucher	SCNS	3	2	3			8.00	97.31
4	GER-47	Hans Gietl	Andi Bahr	SCNS	4	4	4			12.00	88.46
5	GER-68	Ottokar Klein	Descher	SGE	5	6	9			20.00	79.62
6	GER-1902	Heinrich Päs	Ralf Bouchard	WSVH	6	9	6			21.00	70.77
7	GER-1507	Dietmar Will	G. Brune	SCNS	7	8	7			22.00	61.92
8	GER-158	Peter Kreuzer	Thomas Danninger	SCNS	DNS	7	5			28.00	53.08
9	GER-1840	Peter Hertlein	Christ Tauschhuber	YCN	DNF	5	8			29.00	44.23
10	GER-1702	Hans Lösch	Weinzierl	SCNS	9	10	DNS			35.00	35.38
11	GER-158	Peter Kreuzer	Thomas Danninger	SCNS	DNS	7	5			40.00	26.54
12	GER-1614	K.-H. Eichner	Kraft	YCN	10	DNF	DNS			42.00	17.69
13	GER-5	Heinz Förster	Hannes Pöllath	SCNS	DNF	11	DNF			43.00	8.85
14	GER-1966	Bernd Schmits	Christa Schmits	SCNS	DNF	DNS	DNS			48.00	
15	GER-353	Fritz Niedermayer	Wolfgang Metzger	SCNS	DNF	DNS	DNS			48.00	

NÜRNBERGER TRICHTER — 06.05.95-07.05.95

S: 0.70 | Organizing Club: YCN | Q: 1.00 | Pointsystem: low-point | VF: 0.70 | DSV-Ranking-List-Factor: 1.00 | Number of Entries: 15 | Number of Starters: 15 | Number of Finished: 13

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	Club	1	2	34	5	Points	DSV-Point
1	GER-54	Andreas Linke	Klaus Ammann	SCNS	2	2	2		6.00	100.00
2	GER-171	Karl Wein	Herbert Löw	SGE	1	7	1		8.50	92.31
3	GER-55	Leo Linke	Guntram Bucher	SCNS	5	1	5		10.75	84.62
4	GER-1814	Jürgen Preissler	Peter Eichner	YCN	3	5	3		11.00	76.92
5	GER-158	Peter Kreuzer	Thomas Danninger	SCNS	7	4	6		17.00	69.23
6	GER-1840	Peter Hertlein	Chr. Tauschhuber	YCN	4	6	7		17.00	61.54
7	GER-68	Ottokar Klein	Tanja Klein	SGE	6	3	9		18.00	53.85
8	GER-1672	Dieter Mader	Werner Funk	SGE	8	9	12		29.00	46.15
9	GER-1807	Dietmar Schindler	Florian Schindler	HSK	10	10	10		30.00	38.46
10	GER-1902	Heinrich Päs	Ralf Bouchard	WSVH	9	11	11		31.00	30.77
11	GER-1945	Klaus Kuncar	Josef Heise	YCN	DNF	8	8		32.00	23.08
12	GER-47	Hans Gietl	Andi Bahr	SCNS	DNS	DNS	4		36.00	15.38
13	GER-1903	Dieter Koschinski	Gert Kraft	YCN	11	12	13		36.00	7.69
14	GER-1112	Hans-Martin Pfeiffer	K.H. Eichner	YCN	DNF	DNS	DNS		48.00	
15	GER-65	Hans-J. Fischer	Thomas Thiele	YCN	DNF	DNS	DNS		48.00	

FD Cup 1995 am Ammersee

Eine erfreuliche Überraschung, sowohl für die Segler als auch besonders für den Diessner Segelclub unter der Wettfahrtleitung von Dieter Friedrich, gab das Meldeergebnis 1995 her. Mit 80 Meldungen und 78 gestarteten Booten war es das absolute 5 - Jahres Meldehoch, was zuerheblichen Organisationsanstrengungen beim Diessner Segelclub führte, da sowohl Preise als auch Verpflegung und Vor bereitung für das Segleressen, der nicht erwarteten Meldezahl angepaßt werden mußten.

Am Donnerstag, bei strahlendem warmen Sommerwetter nach dem traditionellen Weißwurstessen, das Warten auf Wind, was um 17 Uhr ergebnislos abgebrochen wurde.

Am Abend die Hauptversammlung der FD - Klassenvereinigung, die wegen der guten Meldezahl auch kräftig besucht war und mit der Wiederwahl des bestehende Vorstandes endete, dazu an anderer Stelle mehr.

Am Freitag, bei trübem bedexcktem Wetter, zwei Wettfahrten bei zwischen 1 - 3 Windstärken aus Norden, die 1,. Wettfahrt wurde mit kräftigen Winddrehern voll gefahren, die 2 . abgekürzt. Ein langer Tag für die Aktiven, der mit der Startbereitschaft um 10 Uhr begann und mit dem Wettfahrtende um 19.45 Uhr den Schluß fand.

In der 1. Wettfahrt profitierte einer der Lokalfavoriten G82 Schwarz/Hagenmeyer von der Frühstartdisqualifikation G202 Borowski, mit Nichtstandardvorschoter A. Berlin, und gewann vor G 92 Plettner/Friedrich und G1924 Strzelecki/Behrens aus Berlin.

Die Nachmittagswettfahrt gewann, zur allgemeinen Überraschung, AUT1 Dr. Vogler/Kendler vor G 78 Freitag/Freitag mit neuem Schiff und G1965 Anders/Landgrebe aus Berlin.

Am Sonnabend, bei immer noch bedecktem aber durch Sonne unterbrochenem warmen Wetter mit ausreichend Wind, dann drei Wettfahrten.

Auch diese, durchweg Trapezwettfahrten bei Windstärken 2 - 5 aus Nordwest, hatten es mit erheblichen Drehern in sich und manch einer der Favoriten fand sich schnell auf der falschen Seite wieder.

Heir trumpfte in der 1. Wettfahrt G 202 vor G 92 und G 82 auf. Bei der 2. Wettfahrt des Tages und 4. insgesamt, drehte Plettner den Spieß um und gewann vor Anton Schwarz und Borowski. Zur 5. und letzten Wettfahrt, die nach einigem Warten erst um 17 Uhr gestartet werden konnte, hatten mindestens noch fünf Mannschften Siegeschancen.

Durch einen überzeugenden Ersten, mit reichlich Abstand, gewann die Mannschaft Borowski/Berlin vor Plettner/Friedrich und Schwarz/Hagenmeyer.

Stark auch das Auftrumpfen G 1929 H.Schwarz/Kirst vom Ammersee vor ebenso überraschend 3 Berlinern auf den Plätzen 5,6 und 7, die ihr insgesamt gutes Bild durch drei weitere Boote unter den ersten 16 abrundeten.

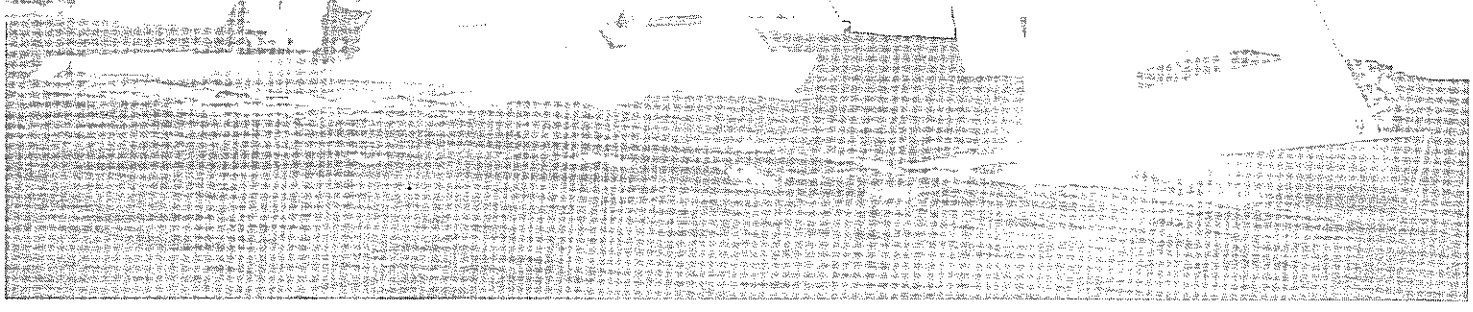
Bemerkenswert auch das Abschneiden der besten Steuerfrau Brigitte Schulz-Kausmann auf dem 26. Platz.

Trotz der schwierigen Windverhältnissr und des zwar erwarteten aber nicht jeden Tag strahlenden Wetters, wieder eine tolle Veranstaltung.

Bei dem insgesamt 33. sten FD - Cup gab es lobende Worte, sowohl für die von Clubmitgliedern organisierte Ökonomie als auch vom Verein, der Dank an viele der älteren Teilnehmer, die teilweise schon 30 Mal am Ammersee gestartet sind.

Eine Flasche Sekt als Sonderbelohnung erhieelt „ Quax" Wellner aus Berlin.

Bernd Schreiber
Berlin, den 31. Mai 1995



FD-CUP AMMERSEE **25.05.95-28.05.95**

S:1.10 Organizing Club: DSC Q: 1.07 Pointsystem: low-point VF: 1.18 DSV-Ranking-List-Factor: 1.45 Number of Entries: 80 Number of Starters: 78 Number of Finished: 78

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	Club	1	2	3	4	5	Points	DSV-Point
1	GER-202	Jörn Borowski	Andreas Berlin	RoYC	PMS	4	1	3	1	8.50	145.00
2	GER-92	Andreas Plettner	Max Friedrich	BYC	2	8	2	1	4	8.75	143.14
3	GER-82	Anton Schwarz	Cristian Hagenmeyer	ASC	1	15	3	2	10	15.75	141.28
4	GER-1929	Hans-Peter Schwarz	Roland Kirst	HSC	11	13	8	4	5	28.00	139.42
5	GER-1924	Ralf Strzelecki	Heiko Behrens	PYC	3	5	18	20	3	29.00	137.56
6	GER-1909	Jens Hanisch	Florian Hallensleben	PYC	8	19	13	10	2	33.00	135.71
7	GER-1965	Geerd Anders	M. Landgrebe	VSAW	22	3	14	13	7	37.00	133.85
8	GER-51	Andreas Kunze	Peter Hollender	SCW	6	20	66	28		38.00	131.99
9	GER-78	Michael Freitag	Stefan Freitag	SVM	10	2	DNF	15	13	40.00	130.13
10	GER-161	Hubert Waibel	Bene Wiedemann	SCAI	PMS	14	417	12		47.00	128.27
11	GER-13	Dr. Hans-Albert König	K. König	VSAW	12	6	944	20		47.00	126.41
12	GER-22	Eddy Eich	Ben Hagenmeyer	WYC	17	10	12	9	32	48.00	124.55
13	AUT-1	Dr. Gerhard Vogler	H. Kendler	YCZ	7	1	28	35	14	49.75	(122.69)
14	GER-91	Helmut Löther	Michael Klawitter	SCAI	4	7	20	21	33	52.00	120.83
15	GER-123	Martin Krumhaar	Gunnar Bahr	VSaW,SCG	16	17	21	5	26	59.00	118.97
16	GER-194	Georg Knick	Stefan Seidenschnur	PYC	39	21	7	11	23	62.00	117.12
17	GER-187	Stefan Beichl	Thomas Mayer	HSC	5	34	10	14	38	63.00	115.26
18	AUT-17	Gerhard Proksch	Christoph Wieland	SCTWV	PMS	22	23	12	8	65.00	(113.40)

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	Club	1	2	3	4	5		Points	DSV-Point
19	GER-10	Ernst-Hermann Pilgram	Uwe Pilgram	DKSC	18	44	27	22	6		73.00	111.54
20	TCH-5	J. Hruby	M. Cap		23	23	37	19	9		74.00	(109.68)
21	GER-1839	Franz Menzer	Dr. Ernst Hiegele	SCE	15	11	40	37	17		80.00	107.82
22	GER-61	Bernhard Keller	Bernd Fischer	SKF	32	24	19	8	39		83.00	105.96
23	GER-1775	Olaf Bollerstein	Frank Reinecke	SCO	13	28	22	23	25		83.00	104.10
24	GER-44	Heiner Forstmann	Alexander Forstmann	SLSV	19	30	5	33	34		87.00	102.24
25	GER-39	Daniel Lötzbeyer	Ulrich Dahlhoff	SCW	21	16	34	46	16		87.00	100.38
26	GER-37	Brigitte Schultz-Kauß	Matthias Klingbeil	VSAW	9	40	15	24	41		88.00	98.53
27	GER-99	Uwe Steingroß	Sven Hermenau	BTB	29	9	42	43	15		95.00	96.67
28	SUI-51	Enrico Ambrosi	Fabio Galante	YCA	14	12	53	26	44		96.00	(94.81)
29	GER-52	Martin Krings	H. Genthe	HSC	24	31	17	27	DNF		99.00	92.95
30	GER-97	Walter Groß	Jürgen Groß	SCO	42	29	16	28	27		100.00	91.09
31	AUT-2	Klaus Schober	Martin Neumayr	YCZ	27	33	30	49	11		101.00	(89.23)
32	TCH-21	Lukas Neumann	R. Dobnerova	TATP	20	27	36	38	22		105.00	(87.37)
33	GER-40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	VSAW	PMS	18	32	45	18		113.00	85.51
34	GER-213	Rolf Albert	Jens Mehlis	SVP	28	43	26	36	24		114.00	83.65
35	GER-1900	Helmut Steiner	P. Müllerr	YCaT	33	38	24	25	35		117.00	81.79
36	AUT-300	Peter Zillner	E. Schober	YCW	50	26	43	7	DNF		126.00	(79.94)
37	GER-1777	Hartmut Wesemüller	H. Bollweg	HYC	37	45	33	55	19		134.00	78.08
38	GER-1871	Walter Volkmann	Herbert Rath	SCSTS	25	25	41	48	45		136.00	76.22
39	GER-20	Egbert Felske	G. Müller	HYC	36	41	29	52	30		136.00	74.36
40	GER-189	Dr. Georg Allenhain	Jesko Hölter	VSAW	60	51	11	42	36		140.00	72.50
41	TCH-6	Pavel Cvach	Radek Cvach	SPOJE	49	71	47	30	21		147.00	(70.64)
42	GER-66	Kurt Prenzler	U. Lage	HYC	35	35	35	47	DNC		152.00	68.78
43	AUT-396	Christoph Holzinger	A. Schmied Siegel	UYCT	44	39	56	29	42		154.00	(66.92)
44	GER-86	Wolfgang Frank	Tobias Frank	SVH	48	37	44	64	31		160.00	65.06
45	GER-17	Dr. Uwe Seehausen	Bernd Elend	SCSTM	34	DNF	31	18	DNC		164.00	63.21
46	GER-153	Joachim Setzepfand	Ulrich Kelm	SWCV	38	56	46	31	56		171.00	61.35
47	GER-944	Gunther Schrem	F. Schild	NSSC	55	70	25	50	43		173.00	59.49
48	GER-1987	Jürgen Grohmann	Graba	MRSV	31	46	48	57	48		173.00	57.63
49	GER-193	Eckart Wolz	Olaf Muther	SLSV	43	36	54	63	40		173.00	55.77
50	GER-1843	Rolf Ortmann	Frank Ristau	ESC	26	61	52	59	37		174.00	53.91
51	GER-76	Leander Weintz	Karl Lösch	KCF	30	50	50	54	51	181.00	52.05	
52	GER-1807	Dietmar Schindler	Florian Schindler	HSK	41	49	62	34	57		181.00	50.19
53	GER-1762	Friedl Buhl	Adalbert Netzer	SCAI	51	47	38	53	49		185.00	48.33
54	GER-176	Wolf-Diedrich Seidel	Helga Seidel	PYC	47	52	63	32	58		189.00	46.47
55	GER-120	Karl-Heinz Wolf	Robert Piechulla	SSVEP	45	48	61	41	55		189.00	44.62
56	GER-1941	M. Kolb	A. Koppany	YCaT	40	54	58	62	50		202.00	42.76
57	GER-259	Olaf Mönnicke	R. Bundel	SGR	59	42	57	61	47		205.00	40.90
58	GER-211	Marco Lieberth	Björn Fischer	SVM	61	32	45	68	DNF		206.00	39.04
59	GER-11	Ralph Zieglmeier	Susan Heuer	YCaT	65	67	55	58	29		207.00	37.1
60	GER-30	Wolfgang Wellner	Jürgen Habein	HYC	PMS	64	67	16	62		209.00	35.32
61	GER-1803	Dr. Hanns Lohner	Dr. Michael Lohner	WVF	DNC	DNC	39	40	53		213.00	33.46
62	AUT-9	Heinz Waerder	Thomas Kainz	UYCNS	62	55	DNF	39	61		217.00	(31.60)
63	SUI-511	Fabrizio Saudino	S. Wezel	YCA	46	60	60	67	52		218.00	(29.74)
64	GER-1810	Dieter Staib	Renate Staib	YCaT	56	62	65	69	46		229.00	27.88
65	GER-372	Elmar Seidler	G. Kartini	SGS	64	68	51	51	63		229.00	26.03
66	SUI-6	Christoph Baumann	M. Koller	SCR	53	58	49	71	DNC		231.00	(24.17)
67	GER-83	Meister	Meister	TSVÖ	57	57	64	72	64		242.00	22.31
68	SUI-200	Eric Gastel	Bernd Ullings	SCH	67	72	59	70	54		250.00	(20.45)
69	SUI-379	Peter Leemann	R. Maischen	SCOZ	66	73	66	56	65		253.00	(18.59)
70	GER-163	Franz-Josef Kampschul	D. Göning	DUYC	63	66	DNF	66	59		254.00	16.73
71	GER-58	Robert Ness	Marco Mooser	ESC	PMS	74	69	60	60		263.00	14.87
72	SUI-408	Dieter Isler	R. Fehr		68	63	68	65	DNC		264.00	(13.01)
73	GER-34	Kurt Hergenröther	S. Frank	KCF	52	53	DNF	DNC	DNC		267.00	11.15
74	GER-1915	Bernhard Kögel	Roland Jörg	HSK	58	59	70	DNC	DNC		268.00	9.29
75	GER-1727	G. Hauer	T. Reeke	ASC	54	65	DNF	DNC	DNC		281.00	7.44
76	GER-1292	Thomas Traub	Johannes Remoundos		70	75	72	DNC	DNC		298.00	5.58
77	GER-1827	B. Höfle	S. Wirsching	DSC	69	69	DNF	DNC	DNC		300.00	3.72
78	GER-1991	Achim Herrmann	P. Kolling		DNC	76	71	DNC	DNC		309.00	1.86
79	GER-45	Michael Dorrer	Josef Seebauer	NYCE	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC		324.00	
80	TCH-2	J. Janalka	J. Raubicek	YCCL	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC		324.00	

FD-CUP ALTMÜHLSEE

20.05.95-21.05.95

Organizing Club: WAO Pointsystem : low-point DSV-Ranking-List-Factor: 1.30 Number of Entries: 27 Number of Starters: 27 Number of Finished: 27

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	Club		1	2	3	4	5		Points	DSV-Point
1	GER-91	Helmut Löther	Michael Klawitter	SCAI		2	1					2.75	130.00
2	GER-213	Rolf Albert	Jens Mehlis	SVP		1	6					6.75	125.19
3	GER-78	Michael Freitag	Stefan Freitag	SVM		3	5					8.00	120.37
4	GER-944	Gunther Schrem	F. Schild	NSSC		6	4					10.00	115.56
5	GER-97	Walter Groß	Jürgen Groß	SCO		8	3					11.00	110.74
6	GER-1839	Franz Menzer	Dr. Ernst Hiegele	SCE		7	7					14.00	105.93
7	GER-76	Leander Weintz	Karl Lösch	KCF		5	10					15.00	101.11
8	GER-51	Andreas Kunze	M. Liebl	SCW		16	2					18.00	96.30
9	GER-21	Peter Stanner	Bernd Furtmeier	SCSTS		10	9					19.00	91.48
10	GER-68	Ottokar Klein	Tanja Klein	SGE		15	8					23.00	86.67
11	GER-1814	Jürgen Preissler	Peter Eichner	YCN		4	21					25.00	81.85
12	GER-55	Leo Linke	Georg Birner	SCNS		11	14					25.00	77.04
13	GER-171	Karl Wein	Herbert Löw	SGE		13	12					25.00	72.22
14	GER-1807	Dietmar Schindler	Florian Schindler	HSK		9	17					26.00	67.41
15	GER-47	Hans Gietl	Andi Bahr	SCNS		19	11					30.00	62.59
16	GER-1810	Dieter Staib	Renate Staib	YCaT		12	18					30.00	57.78
17	GER-34	Kurt Hergenröther	B. Avkiran	KCF		20	13					33.00	52.96
18	GER-222	Ralph-J. Gehmlich	Frank Gützold	SVP		18	15					33.00	48.15
19	GER-241	Hartwig Hessel	Uwe Hessel	HWPL		14	20					34.00	43.33
20	GER-86	Wolfgang Frank	Tobias Frank	SVH		17	19					36.00	38.52
21	GER-58	Robert Ness	Marco Mooser	ESC		22	16					38.00	33.70
22	GER-1672	Dieter Mader	Alexander Mack	SGE		21	27					48.00	28.89
23	GER-	Elmar Seidler	Gerd Kraft	SGS		26	22					48.00	24.07
24	GER-1843	Rolf Ortmann	Sebastian Frank	ESC		23	25					48.00	19.26
25	GER-79	Fred Damss	C. Vock	SKGF		25	24					49.00	14.44
26	GER-1915	Roland Järg	Berhard Kögel	HSK		27	23					50.00	9.63
27	GER-1840	Peter Herlein	Chr. Tauschhuber	YCN	24	26						50.00	4.81

SUPER SPARS

SEGELSPORT HOLGER JESS

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

Das erfolreichste 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, ...

Bayern Cup

Möglicherweise wegen der schlechten Wettervorhersage für die Pfingsttage („Regen, Regen, Regen"), sicher aber auch wegen der beim Ammersee Cup heftig beworbenen Veranstaltung in Ascona nahmen am diesjährigen Bayern Cup in Starnberg nur 17 Mannschaften teil.

Wie in den beiden vorangangenen Jahren konnte am Pfingstsamstag bei herrlichem Sonnenschein und Windstille keine Wettfahrt gestarted werden.

Dafür entschädigte jedoch das vom Club-Wirt gezauberte bayrische kalte Büffet nebst Suppe und Nachspeise.

Am Sonntag näherte sich dann die angekündigte Tiefdruckrinne, die erfreulicherweise nur wenig Regen und einen schönen 2 - 3er Wind aus W, später SW brachte. Wie am Starnberger See bei diesen Windrichtungen üblich, wurden die Wettfahrten auf dem Mittelteil des Sees abgehaalten und in Konkurrenz zu der von Tutzing aus veranstalteten Drachen-Regatta.

Leider hatte die Wettfahrtleitung mit dem drehenden Wind und besagter Drachen-Regatta einige Schwierigkeiten, so daß zum Verdruß der meisten Teilnehmer an diesem Tag nur 2 Wettfahrten ausgesegelt werden konnten - diese jedoch bei nahezu optimalen Windbedingungen.

Am Pfingstmontag zeigte sich der Starnberger See wolkenverhangen und mit einer leichten Brise aus Süd, was eine Startlinie direkt vor dem Clubgeläne ermöglichte. DieWettfahrtleitung nahm sich denn auch vor, noch 2 Kurzwettfahrten durchzuführen, gab dieses Vorhaben aber wohl zur Freude aller Teilnehmer gegen Mittag nach der 1. Wettfahrt auf. Sie hatte zureffenderweise vorhergesehen, daß mit Beginn des schon für Samstag angekündigten Dauerregens auch der Wind wegbleiben würde. Dieses Timing ermöglichte allen, noch bevor während derSiegeerehrung eine Art Sintflut hereinbrach, die Boote im Trockenen abzubauen.

Es ist äußerst bedauerlich, daß die Teilnehmerzahl am Bayern Cup von Jahr zu Jahr geringer wurde, denn weder der Verein noch der Wirt haben dies verdient. Auch wenn die Wettfahrtleitung hie und da Anlaß zu Beanstandungen gab, muß man doch feststellen, daß sie im großen und ganzen ihre Sache gut gemacht hat und es ganz gewiß nicht Schuld der freiwilligen Helfer ist, wenn sie das hohe Niveau der Wettfahrtleitung beim zeitnahen Ammersee Cup (noch) nicht erreichen. Es wäre allzu schade, wenn der Bayern Cup mangels entsprechender Beteiligung in den nächsten Jahren wegfiele und dann irgendwann einmal wie die Silberne Kanne von Tutzing mühsam reaktiviert werden müßte!

Wolfgang Frank

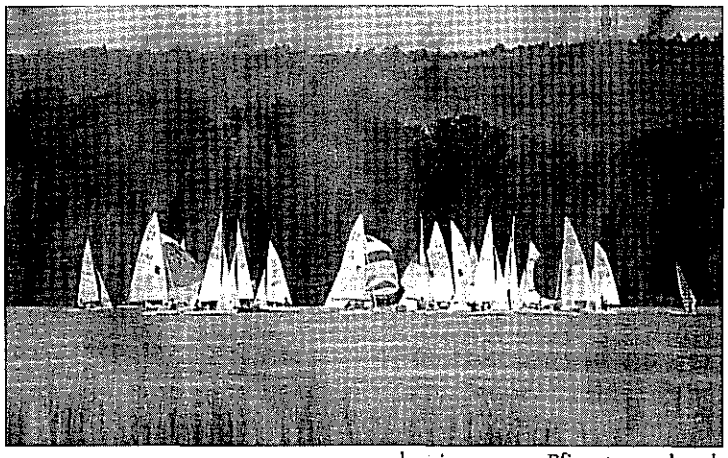
BAYERB CUP 1995

DATE FROM TO:03.06.95 05.06.95

Organizing Club: Pointsystem: low-point DSV-Ranking-List-Factor: 1.20 Number of Entries: Number of Starters: Number of Finished:

Nr.	Sail-Nr.	Skipper	Crew	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points
1.GER187		S.Beichl	T.Mayer	HSC/SVBB	1	1	2					3.0
2.GER101		M.v.Linde	H.Schuster	MRSV	2	3	1					8.7
3.GER1984		K.Müller	R.Aicher	MRSV	3	2	5					18.7
4.GER1843		R.Ortmann	F.Ristau	ESC	8	6	3					31.4
5.GER97		W.Groß	J.Groß	SCO	4	5	8					32.0
5.GER1871		W.Volkmann	L.Schmalhofer	SCSTS	5	8	4					32.0
7.GER86		W.Frank	T.Frank	SVH	dnc	4	6					45.7
8.GER58		R.Ness	M.Mooser	ESC	10	11	7					46.0
9.GER1825		R.Schneider	K.Niels	ASV	9	13	10					50.0
10.GER1900		H.Steiner	G.Kouderer	YCaT	6	7	dnc					50.7
11.GER1991		Dr.A.Herrmann	J.Höbl	MYC	12	12	11					53.0
12.GER1987		J.Grohmann	S.Graba	MRSV	7	9	pms					54.0
13.GER1292		T.Traub	J.Remoudos	KADSV	14	14	12					58.0
14.GER1883		E.Zbil	J.Koch	CYC/MYC	11	10	dnc					59.0
15.GER93		J.Dahrmann	J.Dahrmann	YCaT	dnc	dnc	9					67.0
16.GER1464		Dr.M.Seyfarth	Dr.C.Kutschker	NRV	15	15	dnc					68.0
17.GER1907		P.Miederer	D.Wiesner	YNC	13	dnf	dnc					71.0
18.GER1941		M.Kolb	F.Abele	YCaT	dnc	dnc	dnc					78.0
18.SUI6		C.Baumann	M.Koller		dnc	dnc	dnc					78.0

SCHARMÜTZELSEE WOCHE



Eine Premiere gab es für die FD's bei einer Traditionsregatta, die es seit ewigen Zeiten gibt, die aber durch ihre Lage im ehenaligen Osten von Berlin, für die Westsegler nicht mehr vorhanden war. Der Scharmützelsee liegt idyllisch etwa 30km südöstlich von Berlin und gehört zu den schönsten Seen, die wir im Berliner Umland haben.
Aufopferungsvoll durch Uwe Steingroß vorbereitet, mit hohem organisatiorischem Aufwand z.B. ein Wildschweinessen am Pfingstsonnabend, kamen auf Anhieb immerhin 18 FD's in dieses neue Revier.

Leider spielte der Wind nicht ganz mit, so daß am Sonnabend nur eine Wettfahrt gesegelt werden konnte, die dazu noch recht tückisch war.
Sie wurde von G 1922 Gerald Hildebrandt mit Vorschoter Jörg Huss gewonnen, vor G 210 Ulf Lehmenn/Mädicke, die die weite Anreise machten, um noch für die Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft zu punkten. Dritter an diesem Tag, Uwe Steingroß mit Sven Hermenau, nicht nur als Organisator sondern auch mit neuem Mader Schiff, was er dann auch gebührend taufte.

Die Zweite Wettfahrt, bei etwas mehr Wind aber immer noch sehr schwierig, von der unsicheren Wettfahrtleitung auch zu lang ausgelegt, sah G210 vor G1909 und F1922.

Bei der dritten, dann abgekürzten, Wettfahrt gab es den besten Wind aber immer noch mit einigen Löchern. Lehmann/Mädicke führten von Anfang an und wurden klareer Gesamtsieger. G1922 konnte sich einen sechsten leisten und wurde dennoch klar Zweiter, durch einen Tageszweiten schob sich die Mannschaft G40 Schreiber/Bahr noch auf den dritten Platz. Uwe Steingroß wurde punktgleich Vierter, was ihn aber sicherlich angesichts der insgesamt gelungenen Veranstaltung nicht besonders schmerzte.

Großer Dank gilt hier Uwe, der zusammen mit seiner Frau viele Arbeitsstunden in die Organisation der Veranstaltung gesteckt hatte - von einigen Sponsoren, die kräftig zuschießen mußten ganz zu schweigen - aber auch dem Veranstalter, daß er die FD's zusätzlich hereingenommen hatte.

Uwe Steingroß, Peter Steidl

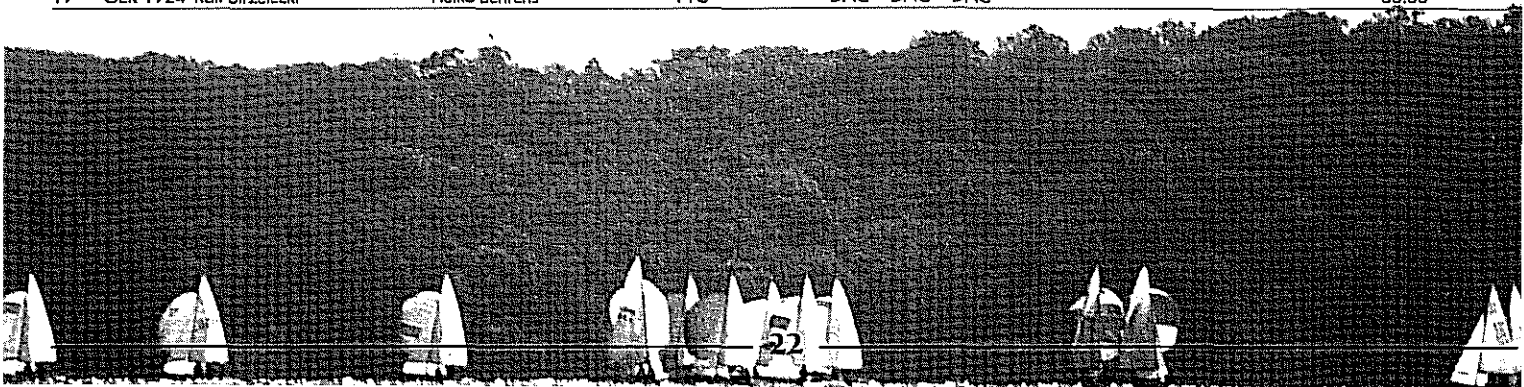
Ich hoffe, daß auch im nächsten Jahr wieder viele zu diesem wunderschönen Revier kommen werden.

Bernd Schreiber
Berlin, den 12. Juni 1995

SCHARMÜTZELSEE-WOCHE **03.06.95-04.06.95**

S: 0.80 Organizing Club : VSAW Q : 1.00 Pointsystem: low-point VF : 0.80 DSV-Ranking-List-Factor: 1.25 Number of Entries : 19 Number of Starters: 18 Number of Finished: 18

Nr.	Sail-Nr	Skipper	Crew	Club	1	2	3	4	5	Points	DSV-Point
1	GER-210	Ulf Lehmann	Stefan Mädicke	SCTS	2	1	1			3.50	125.00
2	GER-1922	Gerald Hildebrandt	Jörg Huss	SVH	1	3	6			9.75	118.06
3	GER-40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	VSAW	5	8	2			15.00	111.11
4	GER-99	Uwe Steingroß	Sven Hermenau	BTB	3	5	7			15.00	104.17
5	GER-52	Martin Krings	Joachim Bradda	HSC	6	6	9			21.00	97.22
6	GER-19	Andreas Gillwald	Markus Landgrebe	BYC	4	12	8			24.00	90.28
7	GER-1965	Geerd Anders	Ulrike Segelmann	VSAW	9	15	3			27.00	83.33
8	GER-1854	Karl-Heinz Fricke	Oliver Hyzyk		7	7	13			27.00	76.39
9	GER-194	Georg Knick	Stefan Seidenschnur	PYC	DNC	4	4			28.00	69.44
10	GER-100	Jan Lechler	Jens Salow	ASSCBG	13	11	5			29.00	62.50
11	GER-60	Dr. Karl-W. Kuenen		KSGH	8	10	11			29.00	55.56
12	GER-240	Dr.sc.Peter Kleffe	Renate Kleffe	SCW	12	9	12			33.00	48.61
13	GER-152	Peter Steidl	Torsten Hardwiger	PYC	11	14	10			35.00	41.67
14	GER-1909	Jens Hanisch	Florian Hallensleben	PYC	DNC	2	DNF			42.00	34.72
15	GER-123	Martin Krumhaar	Jens Hannemann	VSaW,SCG	10	13	DNC			43.00	27.78
16	GER-1756	Dr. P. Brandewinder	Ludger Heringer	SCO	16	17	14			47.00	20.83
17	GER-189	Dr. Georg Altenhain	Jesko Hölter	VSAW	14	16	DNF			50.00	13.89
18	GER-1745	Jürgen Hartwig	Bernd Mende	PYC	15	DNC	DNC			55.00	6.94
19	GER-1924	Ralf Strzelecki	Heiko Behrens	PYC	DNC	DNC	DNC			60.00	



MÜRITZ-CUP 95

23 Meldungen beim Röbeler Seglerverein zeigten, daß der Müritz-Cup sich als neue Regatta im ehemaligen Ostdeutschland fest etabliert hat. Allerdings lieb der Veranstalter insgesamt sieben Klassen gleichzeitig starten, so daß sich das Wochenende, auch von seiner Seite aus, lohnte.

Der wundwerschöne und sehr große See, eine Anfahrtszeit wie an der Ostsee bedingt, bot an diesem Wochenende leider nicht ausreichend Wind.So kamen am Sonnabend zwei Wettfahrten mit leichten unddrehenden Winden zustande, am Sonntag half auch das Warten auf Wind überhaupt nichts mehr.

Sieger nach zwei Wettfahrten G 1924 Strzelecki/Behrens mit einem 1. und 2. vor G202 Jörn Borowski, wiederum mit anderem Vorschotmann Jan Jastram und G 40 Schreiber/ Bahr.

Inzwischen hat sich im Austragungsort Röbel auch erfreulich viel getan und auch die Umgebung des Müritzsee - überwiegend Naturschutzgebiet - bietet für alle möglichen Ausflüge ausreichend Gelegenheit.

Bernd Schreiber
Berlin, den 13 Juni 1995

MÜRITZ - CUP 1995 **10.06.95-11.06.95**

Nr.	Sail-Nr.	Skipper	Crew	Club	1	2	Points
1.	GER1924	Ralf Strzelecki	Heiko Behrens	PYC	2.0	0.75	2.75
2.	GER202	Jörn Borowski	Jan Jastram	ROYC	5.0	2.0	7.00
3.	GER40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	VSaW	0.75	8.0	8.75
4.	GER52	Martin Krings	Joachim Brodda	HSC	4.0	6.0	10.00
5.	GER19	Andreas Gillwald	Martin Romberg	VSaW	9.0	3.0	12.00
6.	GER152	Peter Steidl	Torsten Hardwiger	PYC	10.0	4.0	14.00
7.	GER215	Marko Müller	UTZ Müller	ROYC	7.0	7.0	14.00
8.	GER1909	Jens Hanisch	Florian Hallensleben	PYC	3.0	13.0	16.00
9.	GER194	Georg Knick	Stefan Seidenschnur		15.0	5.0	20.00
10.	GER1854	Karl-Heinz Fricke	Oliver Hyzyk	SCF	12.0	10.0	22.00
11.	GER99	Uwe Steingroß	Sven Hermenau	BTB	14.0	9.0	23.00
12.	GER177	Sascha Schröder	Jens Nackmayr	VSaW	8.0	17.0	25.00
13.	GER151	Klaus Gaede	Aeisso Kern	VSaW	16.0	12.0	28.00
14.	GER1777	Hartmut Wesemüller	Jürgen Habein	HYC	13.0	15.0	28.00
15.	GER176	Wolf Seidel	Helga Seidel	PYC	18.0	11.0	29.00
16.	GER29	Michael Schormer	Christian Schormer	MiYC	6.0	24.0	30.00
17.	GER240	Dr.Peter-Uwe Kleffe	Renate Kleffe		20.0	14.0	34.00
18.	GER60	Dr.Karl Wilhelm Kuenen	Harry Brandt	HSC	11.0	24.0	35.00
19.	GER1846	Dr. Lorenz Hansen	Nicolai Hansen	KYC	19.0	16.0	35.00
20.	GER1334	Mathias Lehmann		SVBS	21.0	19.0	40.00
21.	GER95	Axel Eggert	Johannes Rieck	NRV	17.0	24.0	41.00
22.	GER1745	Jürgen Hartwig	Bernd Mende	PYC	23.0	18.0	41.00
23.	GER1627	Thomas Heinze	Holger Jannack	YCN	22.0	20.0	42.00

VESTING & SIEGMUND

FD ZUBEHÖR & ERSATZTEILE

PERSENNINGE

Oberpersenning PVC extra dick, flach	DM 499,-
Oberpersenning Baumwolle, atmungsaktiv	DM 678,-
Hochpersenning PVC extra dick	DM 558,-
Hochpersenning Baumwolle, atmungsaktiv	DM 728,-
Unterpersenning Nylon	DM 478,-
Unterpersenning PVC	DM 458,-

RIGGS

PROCTOR Mast Standard komplett geriggt	DM 2098,-
PROCTOR Mast E-Special, Nimbus kompl. geriggt	DM 2349,-
PROCTOR Baum 2633	DM 456,-
SUPERSPAR-Mast M5 o. M8 ungeriggt	DM 1700,-
SUPERSPAR-Mast M5 o. M8 komplett geriggt	DM 2050,-
Spinnakerbaum ø 38mm, 2,5 m	DM 159,-
Lager-Mast Z-SPAR komplett geriggt	DM 1890,-

DIAMOND `95

Groß	DMU-9 / DMU-10	DM 1590,-
Genua	DG 1-6-S / DG 2-8	DM 1220,-
Spinnaker	ST-5	DM 1370,-

VOGEL & MEIER `95

Groß	CD 4 Rad. / DM 2 All.	*DM 1548,-
Genua	A 2 / B 6	*DM 1198,-
Spinnaker	Sphärisch	DM 1148,-
Spinnaker	Radial	DM 1248,-

HYDE SAILS `95

Groß	Code 2	DM 1485,-
Genua	Code 2 / Code 3	DM 1120,-
Spinnaker	Polyant	DM 1235,-

BRUCE BANKS `95

Groß	DM 1349,-
Genua	DM 998,-
Spinnaker	DM 1095,-

NORTH `95

Groß	DM 1489,-
Genua	DM 1144,-
Spinnaker	DM 1138,-

Class Label DM 50,- / DSV-Vermessung DM 18,- / DSV-Label DM 12,-
* zweites Fenster DM 60,- / Aufpreis Segel gerollt DM 30,-

DIE SEGEL-FUNDGRUBE FÜR NEUE LAGERSEGEL:

GENUAS

DIAMOND	DG 2-8	DM 1070,-
VOGEL & MEIER	A 2	DM 1050,-
BRUCE BANKS	Trainingssegel Light	DM 590,-
	Working	DM 690,-
MUSTO & HYDE	Light Wind (gebr. DM 560,-)	DM 995,-

GROß

BRUCE BANKS	Trainingssegel	DM 780,-

SPINNAKER

HYDE SAILS	(gelb)	DM 1050,-
BRUCE BANKS	Sherical Cut Dynac (weiß)	DM 790,-

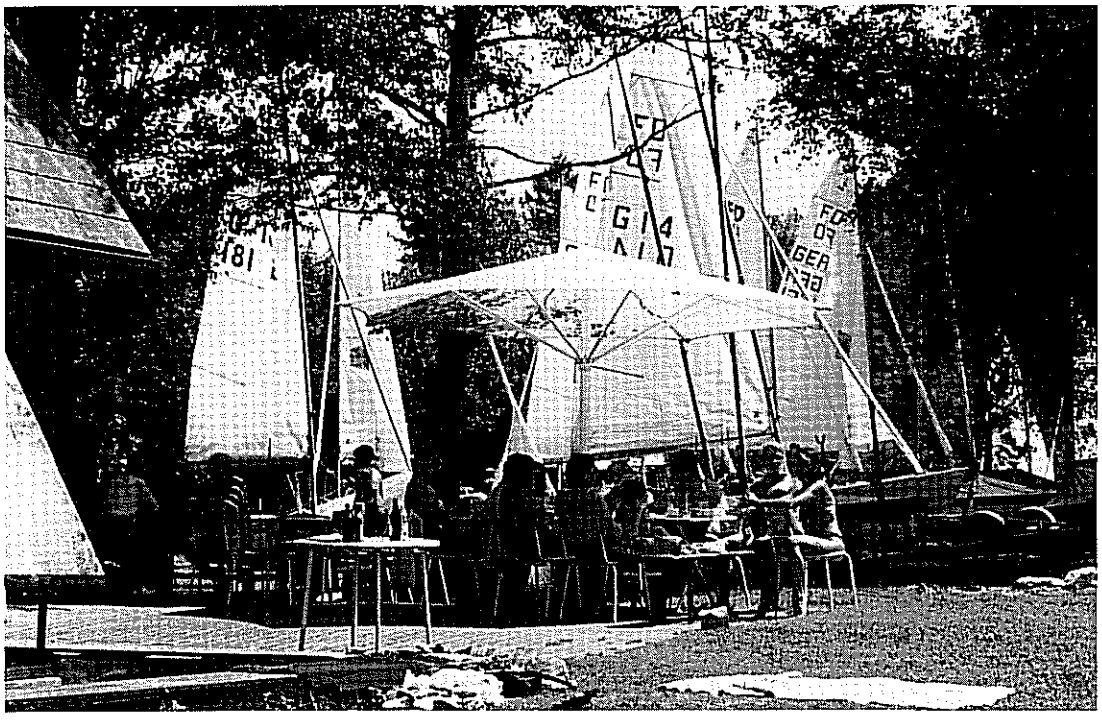
WIR LIEFERN ZUBEHÖR UND BEKLEIDUNG VON ALLEN NAMHAFTEN HERSTELLERN.

Vesting & Siegmund
Reinhard-Rube-Str. 10 / 37 077 Göttingen
Tel.: 05 51 - 3 40 51 / Fax.: 05 51 - 3 16 13

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT 1995

vom 28.6. bis 1.7.1995 im Schweriner Yacht-Club

30 Starter sah die diesjährige Deutsche Meisterschaft, erstmalig in Schwerin ausgetragen, Leider gab es nur minimale Beteiligung aus dem Süden unseres Landes, was sehr negativ vermerkt worden ist. Die Besetzung der DM war aber trotzdem erstklassig, immerhin waren 12 Segler der "top-twenty" der Rangliste anwesend.



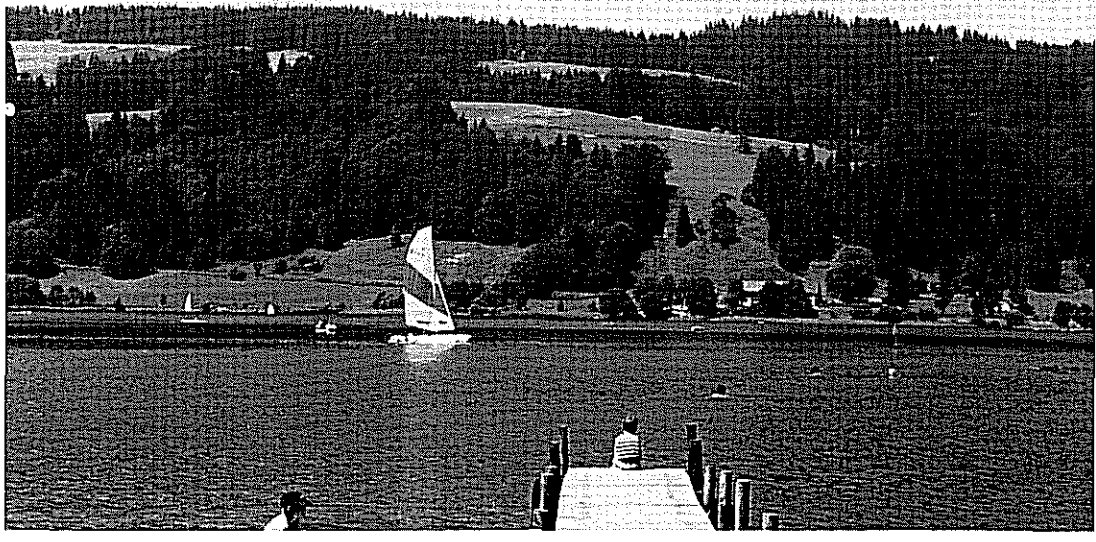
Auf die erste Regatta am Mittwoch mußte lange gewartet werden. Zu der ungewöhnlichen Zeit von 18.30 Uhr wurde gestartet, fertig war die Regatta dann tatsächlich erst um 20.00 Uhr. Bei dieser ersten Wtfahrt zeigt der einheimische Lokalmatador GER 210, Ulf Lehmann/Stefan Mädicke, daß er heißer Anwärter auf den Titel war. Zeiter waren die Berliner GER 1909, Jens Hanisch/Florian Hallensleben, vor einem weiteren Favoriten GER 202, Jörn Borowski/Peter Hobusch. Bei einer zünftigen Begrüßungsfete am naturgemäß späteren Abend gab es eineige Reden und reichlich Freibier.

Am Donnerstag dann zwei Wettfahrten bei Trapez-Wind. Es zeigte sich, daß der Wind aus nordwestlicher Richtung äußerst tückisch war, und man die Dreher nie richtig einschätzen könnte. Wieder siegte bei der ersten Wettfahrt GER 210 vor GER 1909, dritter eismal der Berliner GER 1922, Gerald Hildebrandt mit dem Einheimischen Jörg Huss.

Bei der Nachmittagswettfahrt – bei gleichen Windverhältnissen – drehte GER 1909 den Spieß um, verwies Lehmann auf den zweiten Platz; und GER 1775, Olaf Ballerstein/Frank Reinecke, zeigten, daß sie eine gute Serie hinlegen wollten. Am Freitag dann bei - wie an den Vortagen - schon strahlendem Sonnenschein nur eine Wettfahrt. Der späte Beginn um 13.00 Uhr erlabute es mehreren Teilnehmern, kräftig an Schwertern, Rudern und ihrem Spiegel zu basteln, da die gefürchteten - allerdings gut gekennzeichneten - Steine mitten im See eineige Opfer gefordert hatten. Diese vierte Wettfahrt sah nach zwei schächeren Ergebnissen Jörn Borowski vorne, vor Uwe Steingroß (GER 99) und Andreas Gillwald (GER 19) mit dem Hunger-Vorschoter Martin Romberg, beide aus Berlin. Die Favoriten auf den vorderen Plätze hatten sich durch Decken auf den Vierten (Lehmann) und Fünften (Hanisch) gesegelt. Freitagabend gab es dann eine dicke Fete im Club mit life Rock'nRoll-Musik, die sehr gut ankam, und ausreichende Getränke.

Vor den letzen beiden Wettfarhten am Sonnabend lagen die beiden Erstplazierten noch sehr beisammen, von den Plätzen 3 bis 9 war noch alles von der Reihenfolge her möglich.

Die erste Wettfahrt am Sonnabend, bei dem bestenWind der Wettfahrtserie, gewann Lehmann/Mädicke, zweiter wiederum Hanisch/Hallensleben vor Gebrüder Freitag (GER 78), die eine bis dahin nicht so starke Serie hatten. Die Konstellation vor der letzen Wettfahrt war, daß Hanisch /Hallenswären und Lehmann schlechter als den vierten Platz segelte. In der Tat verrannte sich GER 210 in der Startphase und mußte durch einige Ausweichmanöver relativ weit hinten anfan-



gen. Hanisch/Hallensleben waren auf der dritten Position; bei dem Versuch, die beiden Ersten, die bereits eingeteilt waren, einzuholen, machten sie taktischerweise richtig aber extreme Schläge , die zu nichts führten.

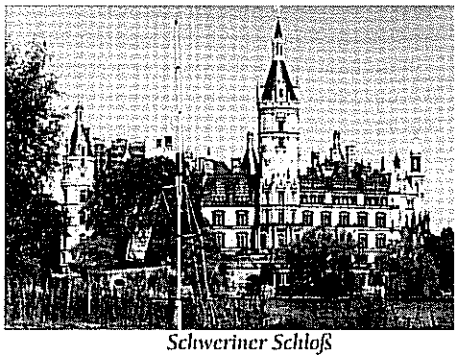
Die Eingangsreihenfolge der letzten Wettfahrt war GER 78, Gebrüder Freitag, und Lehmann auf dem elften Platz besiegelten den neuen Deutschen Meister, nämlich GER 210, Ulf Lehmann und Stefan Mädicke. Hanisch/Hallensleben hatten einen klaren Zweiten, Borowski/Hobusch wurden Dritte, eine ganze Phalanx von Berliner folgten auf den Plätzen Vier, Fünf, Neun, Zehn und Elf. Mehrere bis zum letzten Tag auch gut plazierte Boote, wie GER 62, Gebrüder Barthel, fingen sicheinen zweiten Streicher ein und landeten weiter hinten.

Insgesamt waren alle Teilnehmer mit der DM sehr zufrieden; es gab ausreichend Freibier, der Wind drehte zu sehr, aber die Idee, mit den O-Jollen zusammen zu feiern und zu segeln, erwies sich als richtig. Wir hoffen, daß der Schweriner See für zukünftige Regatten durch die DM einen richtigen Auftrieb bekommt.

Berlin, den 5.7.1995

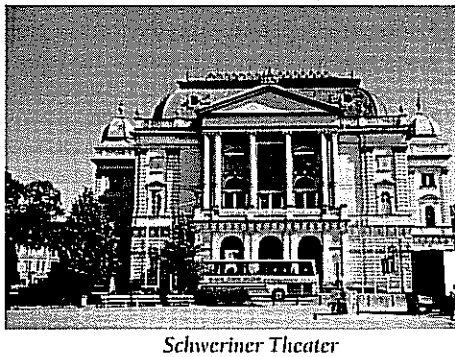
Platz	Segelnr.	Steuermann	Vorschoter	Club	1.	2.	3.	4.	5.	6.	Punkte	Rl.Punkte
1.	G 201	Ulf Lehmann	Stefan Mädike	SYC	1	1	2	4	1	11	8,25	150,00
2.	G 1909	Jens Hanisch	Florian Hallersleben	PYC	2	2	1	5	7	10	11,75	145,00
3.	G 202	Jörn Borowski	Peter Hobusch	RoYC	3	11	7	1	9	4	23,75	140,00
4.	G 40	Bernd Schreiber	Thorsten Bahr	VSaW	10	6	19	7	5	2	30	135,00
5.	G 99	Uwe Steingroß	Sven Hermenau	BTB	12	10	8	2	6	5	31	130,00
6.	G 51	Andreas Kuntze	Thomas Mayer	SCSTS	4	4	11	17	4	14	37	125,00
7.	G 1777	Olaf Ballerstein	Frank Reineke	SCOe	6	18	3	6	22	6	39	120,00
8.	G 78	Michael Freitag	Stefan Freitag	SVM	5	13	18	21	3	1	39,75	115,00
9.	G 13	Dr. Hans-Albert König	Jobst Wellensiek	VSaW	11	5	5	10	13	13	44	110,00
10.	G 177	Sascha Schröder	Jens Nackmayr	VSaW	18	8	9	11	10	12	50	105,00
11.	G 1922	Gerald Hildebrandt	Jörg Huss	SVH	17	3	14	14	11	9	51	100,00
12.	G 62	Rainer Barthel	Uwe Barthel	SCD	8	7	4	15	24	DNF	58	95,00
13.	G 44	Heiner Forstmann	Dr. Andreas Gerlach	SLSV	13	20	16	8	14	8	59	90,00
14.	G 52	Martin Krings	Joachim Bradda	HSC	7	15	17	18	8	16	63	85,00
15.	G 19	Andreas Gillwald	Martin Romberg	VSaW	14	DNF	13	3	19	15	64	80,00
16.	G 213	Rolf Albert	Jens Mehlis	SCHP	9	16	6	23	18	17	66	70,00
18.	G 152	Peter Steidl	Thorsten Hardwiger	PYC	16	14	27	13	16	19	78	65,00
19.	G 29	Michael Schormer	Christian Schormer	MIYC	20	21	21	22	12	7	81	60,00
20.	G 97	Walter groß	Jürgen Groß	SCO	15	12	23	16	21	18	82	55,00
21.	G 1849	Paul Mende	Matthias Himmel	BSV	24	24	29	28	7	3	86	50,00
22.	G 39	Daniel Lötzberger	Dr. Ullrich Dahlhoff	SCW	22	28	26	12	17	25	102	45,00
23.	G 176	Wolf Seidel	Helga Seidel	PYC	23	17	24	20	26	21	105	40,00
24.	G 139	JosephWanders	Arno Winkel	KSG	25	23	12	24	23	DNS	107	35,00
25	G 94	Ralph Wilkendorf	Stephan Lübbe	YCS	29	19	15	25	28	22	109	30,00
26.	G 189	Gerarg Altenhein	Jesko Hölter	VSaW	19	27	22	DNS	15	27	110	25,00
27.	G 153	Wolfgang Christ	Joachim Setzepfandt	SWCV	28	25	20	26	20	24	115	20,00
28.	G 1665	Dr. Detlef Kreidel	Felix Kreidel	NRV	DNC	22	25	19	29	23	118	15,00
29.	G 240	Peter Kleffe	Renate Kleffe	SCW	26	26	28	27	25	26	130	10,00
30.	G 37	Brigitte Kaussmann	Harry Brandt	VSaW	27	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	155	5,00
31.	G 199	Lars Hidde	Jan von Borstel	SCU	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	160	

Schweriner Museum

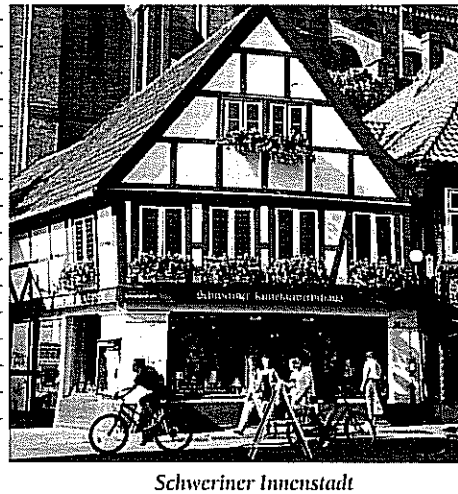


Schweriner Schloß

Schweriner Schloß



Schweriner Theater



Schweriner Innenstadt

Übersetzung: Dr. jur. Andreas Pochhammer, Martin Krings, Hans Genthe
(Im Streitfall gilt die englische Original-Fassung!)

ALLGEMEINES:

1. Durch diese Vorschrift soll sichergestellt werden, daß die Boote dieser Klasse so einheitlich wie möglich sind, und zwar in Bezug auf Form und Gewicht des Bootskörpers, Form des Schwertes und des Ruderblattes, Segelriß und Gewicht des Mastes. Es soll ferner sichergestellt werden, daß die Boote jederzeit den Regeln entsprechen.

2. Um das Ziel der Regel 1 zu erreichen, behält sich das General Committee das Recht vor, ein Boot von Regatten auszuschließen, selbst wenn es nach den Buchstaben dieser Regeln vermessen werden kann, wenn der Eigner oder Erbauer eine Lücke der Vermessungsregeln ausgenutzt hat, um ein Boot zu bauen, das in der Form von Bootskörper, Schwert, Ruderblatt oder Segelriß von den Planen der Klasse abweicht (vgl. Regel 11.6, 11.7).

Dieses Recht wird nicht ausgeübt, wenn der Sekretär der I.F.D.C.O. vor der Vermessung des Bootes informiert worden ist und das General Committee die Abweichung von den Plänen genehmigt hat."

3. Änderungen der Klassenregeln erfordern die Zustimmung der IYRU, ausgenommen, es würde im Interesse der Klasse eine sofortige Änderung durch das gesetzgebende Comittee der I.F.D.C.O. für nötig gehalten.

Diese Maßnahme sollte sogleich durchgeführt werden, aber nur als vorläufig angesehen werden. Wenn eine vorläufige Regeländerung vorgenommen wurde, soll diese sofort der IYRU zur endgültigen Entscheidung auf deren nächster Sitzung vorgelegt werden.

4. Bei Streitigkeiten über die Auslegung dieser Regeln haben die Vorschriften den Vorrang vor den Plänen. Der englische Text ist maßgebend. Die Worte „soll" und „muß" sind zwingend, das Wort „sollte" ist beratend und nicht zwingend, die Worte „können" und „dürfen" geben eine Erlaubnis.

5. Die I.F.D.C.O. gibt die Pläne, Regeln, Vermessungsanweisungen und das Vermessungs-material heraus, kann aber niemals für Fehler, Irrtümer, Auslassungen und Abweichungen verantwortlich gemacht werden.

6. ERBAUER

Schiffe der Flying Dutchman-Klasse können von jeder Werft gebaut werden, die von der IYRU Holdings Limited für die geforderte Jahresgebühr eine Lizenz erworben hat.

Erbauer, die nicht mehr als zwei Boote pro Jahr bauen, sollen von der IYRU Holdings Ltd. auf Anfrage und nach Zustimmung der I.F.D.C.O. eine gebührenfreie Lizenz erhalten. Werften und Amateure, die nur schalen bauen, benötigen keine Lizenz.

7. INTERNATIONALE KLASSEN-GEBÜHR

(zahlbar seitens der lizenzierten Erbauer): (Lizenzgebühr, building fee)

Die internationale Klassen-Gebühr wird von der I.F.D.C.O. festgesetzt. Zahlung ist an die IYRU Holdings Ltd. zu leisten. Als Quittung für die Zahlung der internationalen Klassen-Gebühr wird von der IYRU ein „numerierter internationale Klassen-Gebühr-Aufkleber" zugesandt, der am Boot angebracht werden soll, entweder:

a) auf der Steuerbordseite des hinteren Schotts des Doppelbodens oder wenn dort nicht möglich:
b) auf der Steuerbordseite des Kielschweins, etwa 300 mm vom Spiegel entfernt oder - wenn dort nicht möglich:
c) auf dem Doppelboden, etwa 300 mm vom Spiegel entfernt oder wenn dort nicht möglich:
d) an der hinteren Abschottung des Cockpits.

(Anweisung: Die internationale Klassen-Gebühr ist an die International Yacht Racing Union Holdings Ltd., National Westminster Bank Ltd., Konto-Nr.:1832 020 1, 1 High Street, Woking, Surrey, England, zu zahlen, und zwar engl. Pfund 65.- von der lizenzierten Werft.)

8. MESSBRIEF

Meßbriefe werden von den nationalen Seglerverbänden oder den nationalen FD Klassen-Vereinigungen oder der I.F.D.C.O. nach Vermessung durch einen offiziellen Vermesser und nach Bezahlung der internationalen Klassen-Gebühren ausgegeben.

VERMESSUNGSFORMULARE

Der Meßbrief wird nur nach Vorlage von 3 Vermessungsformularen ausgegeben, die vom Bootsbauer und vom amtlichen Vermesser unterschrieben worden sind. Diese Vermessungsblätter zeigen, daß das Boot mit allen Regeln voll übereinstimmt. Wenn das Boot außerhalb seines Herkunftslandes vermessen wird, ist es wünschenswert, aber nicht verbindlich, die Unterschrift des Bauherrn zu haben.

Zeigt sich, daß das Boot in jeder Hinsicht den Regeln entspricht, sind die 3 Formulare durch die herausgebende Stelle zu unterzeichnen.

Ein Formular ist an die I.F.D.C.O. zu schicken, eines bei der herausgebenden Stelle in die Akte zu nehmen, eines dem Eigner, zusammen mit dem Meßbrief auszuhändigen, von dem es einen Teil bildet. Der Meßbrief oder eine Fotokopie davon ist auf Verlangen bei offiziellen FD-Regatten vorzulegen.

9. VERANTWORTLICHKEIT DES EIGNERS

Ein Boot darf an Regatten der Klasse nur teilnehmen, wenn es vorweisen kann:

a) Gültigen Meßbrief nebst Vermessungsformular, aus welchem Segel-, internationale Klassen-Gebühr- und Werft-Nummer ersichtlich ist;
b) Eintragung im Namen des Eigners;
c) numerierten building fee-Aufkleber, der im Boot an der vorgeschriebenen Stelle angebracht ist;
d) den in das Boot geklebten Aufkleber für die Zahlung des laufenden Jahresbeitrages.
e) Die Teilnehmer an jeder Regatta der Klasse müssen Mitglieder der I.F.D.C.O. sein (Gründungs-Regel 4 (e)) und müssen die internationale Klassen-Gebühr und den Jahresbeitrag für das laufende Jahr bezahlt haben.
Der Steuermann muß Mitglied der I.F.D.C.O.. sein, muß jedoch nicht notwendigerweise sein eigenes Boot segeln.

JAHRESBEITRAGS-AUFKLEBER

9.1 Ein Jahresbeitrags-Aufkleber muß von dem nationalen FD-Sekretär an jedes Mitglied als „Quittung" versandt werden, welches seinen Jahresbeitrag bezahlt hat.

Der Jahresbeitrag beträgt hfl. 30.- und ist an den nationalen FD-Sekretär zu zahlen.

Der Jahresbeitrags-Aufkleber soll in das Boot an gut sichtbarer Stelle in der Nähe des building fee-Aufklebers oder an der Rückseite des Spiegels aufgeklebt werden.

9.2 Es unterliegt der Verantwortlichkeit des Eigners, daß ein an Wettfahrten teilnehmendes Boot vollständig vermessen ist und daß es mit diesen Regeln sowohl wie mit dem Geist der Klasse in jeder Hinsicht übereinstimmt und daß nach jeglicher Art von Änderung das Boot an den in Frage kommenden Stellen nachvermessen wird.

WARNUNG

In Verbindung mit Regel 9, die sich auch auf bedeutendere Wettfahrtveranstaltungen bezieht, werden die Eigner strengstens angewiesen, mit dem I.F.D.C.O.Committee jeden Punkt zu klären, der dem Geist dieser Regel widersprechen könnte.

Der Meßbrief eines Zweithandbootes ist ungültig, bis der Name des neuen Eigners eingetragen ist und die ausgebende Stelle gegengezeichnet hat.

10. SEGELNUMMER

10.1 Jedes Land muß Segelnummern herausgeben, die mit den Landes-Buchstaben beginnen und bei Nr.1 anfangend fortlaufen. Eine Segelnummer darf erst nach Vorlage des Vermessungsformulars ausgegeben werden, aus dem hervorgeht, daß das Boot den FD-Klassenregeln entspricht. Die Werftnummer sowie die Nummer auf dem building fee-Aufkleber müssen auf dem Vermessungsformular stehen.

10.2 PERSÖNLICHE SEGELNUMMERN

Nationale Seglerverbände können „persönliche Segelnummern" herausgeben (Segelnummer, die beim Eigner für jedes Boot, das er besitzt, so lange er FD's segelt, bleibt). Diese Nummer muß in der persönlichen IFDCO Mitgliedskarte eingetragen sein. Nach Verkauf des Bootes muß der neue Eigner die offizielle Segelnummer (10.1) in seinen Segeln führen.

11. VERMESSER UND VERMESSUNGSVORSCHRIFTEN

11.1 Vermesser müssen vom nationalen Segler-Verband oder der nationalen FD-Organisation und/oder der I.F.D.C.O. in enger Zusammenarbeit anerkannt werden.

11.2 Der Vermesser darf weder sein eigenes Boot vermessen, noch ein Boot, das er selbst gebaut hat oder an dem er in irgendeiner Weise eine interessierte Partei ist.

11.3 Bei einer größeren Wettfahrtveranstaltung dürfen nur der Eigner und die Besatzung des Bootes, der Vermesser, die Vermessungsgehilfen sowie Mitglieder der Jury und des technischen Ausschusses der I.F.D.C.O. bei der Vermessung anwesend sein.

11.4 Boote müssen in jeder Hinsicht mit aller erforderlichen Ausrüstung versehen sein, wenn sie zur Vermessung vorgeführt werden mit der Ausnahme, daß Segel separat vermessen werden

dürfen. „Der numerierte internationale Klassen-Gebühr-Aufkleber (vgl. Regel 7) soll im Boot an der vorgeschriebenen Stelle angebracht sein, bevor die Vermessung durchgeführt wird."

11.5 Zum Teil fertiggestellte Boote können auch insoweit teilweise vermessen werden. Der Vermesser muß jedoch unter seiner Unterschrift hinzufügen: „teilweise vermessen", außerdem soll er auf dem Vermessungsformular die noch nicht vermessenen Positionen auflisten. Bei solchen Booten muß auch der Name des Vermessers, der die Vermessung vervollständigt hat, auf dem Meßbrief stehen.

11.6 Wenn Vermesser Abweichungen feststellen, die zwar nicht den Buchstaben dieser Regeln entgegenstehen, die jedoch nicht mit dem Sinn dieser Regeln übereinstimmen könnten, müssen sie den Fall dem Executive Committee der I.F.D.C.O. mitteilen, bevor sie das Vermessungsformular unterschreiben.

11.7 Nur die I.F.D.C.O. kann über den Verzicht auf eine Regel, von der ein Boot abweicht, entscheiden. Die Abweichung und der Verzicht müssen von der I.F.D.C.O auf dem Meßbrief und allen Kopien des Vermessungsformulars vermerkt und gegengezeichnet werden, bevor der Meßbrief ausgegeben und wirksam wird.

Die Vermessungsanweisungen in diesen Regeln sowie der Vermessungsplan sind Teil dieser Regeln. Zweck dieser Anweisungen ist es, sicherzustellen, daß die Boote in allen Teilen der Welt auf die gleiche Weise vermessen werden.

12. VORNAHME DER VERMESSUNG

12.1 Boote dürfen nur mit offiziell bestätigten Schablonen vermessen werden.

12.2 Die offiziellen Schablonen werden ausschließlich von der I.F.D.C.O. herausgegeben und bestehen aus 6 Rumpfformschablonen mit Querbalken, einer Stevenschablone, einer Spiegel-, Winkel-, Höhen- und einer Scheuerleistenschablone. Jede Schablone trägt eine Seriennummer und muß als stimmend bestätigt werden mittels einer speziellen Markierung durch die von der I.F.D.C.O. zur Prüfung von Schablonen befugten Personen.

12.3 STEMPEL

Ist die Vermessung zur Zufriedenheit des nationalen Segler-Verbandes durchgeführt worden, so ist ein vom nationalen Segler-Verband oder der nationalen FD Organisation herausgegebener spezieller Stempel an einer Stelle in der Nähe des Building Fee-Aufklebers anzubringen (eingepreßt, eingeschnitten oder eingebrannt auf einer eingelassenen Plakette). Der Stempel ist ebenfalls auf Korrektur-Gewichten, dem Schwert und auf allen Segeln (vgl. Regel 86) anzubringen.

Werden Segel später vorgelegt, so müssen sie nach der Vermessung ebenfalls von einem Vermesser gestempelt werden. Segel ohne Stempel dürfen nicht benutzt werden.

Anmerkung – Für die Vermessung erforderliche Ausrüstung:

a) ein 10 m Stahlmeßband
b) ein 2- oder 3 m Stahlmeßband
c) Tasterzirkel für den Innen- und Außengebrauch
d) 7 m dünne, starke Schnur
e) selbsthaftendes Papier o. a. (Filzschreiber), um einzelne Punkte zu markieren
f) eine genaue Waage bis zu 180 kg
g) 2 Böcke
h) 1 Satz bestätigter, offizieller Schablonen
i) 1 Exemplar der Klassenvorschriften und des Vermessungsplanes
j) Stempel zur Markierung von Boot und Ausrüstung
k) 3 Exemplare des Vermessungsblattes
l) 2 mm Taster
m) 150 mm Lineal
n) 1000 mm lange, gerade Meßlatte

12.5 Abweichungen von Toleranzen, die auf normale Abnutzung und Beschädigung zurückzuführen sind und die Leistung des Bootes nicht beeinflussen, sollen einen Meßbrief für eine einzelne Wettfahrt nicht ungültig machen, sollen aber repariert und in Ordnung gebracht werden.

13. bis 19. frei.

RUMPF

20. Die Bauweise ist freigestellt. Die Zeichnung gibt nur einen empfohlenen Bauvorschlag zusammen mit Vorschlägen für die Materialstärken.

21. Im Rahmen der zugelassenen Toleranzen muß die Rumpfform dem Original-Spantriß, dem Stevenriß und Spiegelriß in voller Größe und der maßgeblichen Zeichnung für Linien und Senkrechte entsprechen, die durch das Vermessungsdiagramm kontrolliert werden.

21.a Hohlstellen von mehr als 1 mm Tiefe in der Oberfläche des Kiels oder des Bootskörpers sind achterlich von Sektion 7 verboten.

Anweisung: Die Vermessung ist mit einer 1.000 mm langen geraden Meßlatte durchzuführen. Auch kleine Beulen oder Ausschnittstellen sind nach dieser Regel verboten

22. LÄNGE ÜBER ALLES

Ohne Beschläge, Steven- und Spiegelscheuerleiste 6057 mm, gemessen entlang der Deckslinie. Das Stevenband ist einzuschließen. Toleranz +/- 12,5 mm.

23. Die Sektion Spiegel, 1, 3, 5, 7 und 9 sind mit den offiziell numerierten Schablonen zu kontrollieren, die in der im Vermessungsplan und den Vorschriften dargestellten Art und Weise anzulegen sind.

Toleranzen:

Für die Sektionen Spiegel, 1, 3, 5 und 7 ist eine negative Abweichung von nicht mehr als 12,5 mm pro Sektion erlaubt. Bei Sektion 9 ist eine positive Abweichung von nicht mehr als 12,5 mm erlaubt.

Schiffe, die nach dem 1. November 1981 gebaut worden sind, müssen mit dieser Regel übereinstimmen

Anweisungen: Vgl. Vermessungsplan. Für Sektion Spiegel, 1, 3, 5 und 7 darf der Abstand zwischen Schablone und Bootskörper höchstens 25 mm und muß mindestens 12,5 mm betragen. Für Sektion 9 darf der Abstand Schablone und Bootsköper höchstens 12,5 mm und muß mindestens O mm betragen (das bedeutet, daß die Schablone den Bootskörper berührt).

24. SEITENHÖHE DES RUMPFES

Die Toleranz beträgt + 12 mm und - 6 mm.

a) Nach der Längenmessung wird das Boot auf den Böchen über Kopf gelegt. Die Vermessungspunkte an Kiel und Scheuerleiste sind durch das Nehmen folgender Maße von der Außenkante des Spiegels, entlang dem Kiel und entlang der Außenhaut an der Scheuerleiste zu bestimmen. (Maße in mm)

Station	*1*	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*
für Kielmarke	*732*	*1283*	*1835*	*2385*	*2936*	*3486*	*4036*	*4587*	*5137*
für Scheuerleistenmarke	*745*	-	*1856*	-	*2958*	-	*4065*	-	*5210*

b) Prüfe gleichzeitig die Lage und Breite des Schwerthastenschlitzes (Regel 31).

Die Vermessungsschablonen werden an den Kiel- und Scheuerleisten-Meßpunkten angelegt, wie sie nach dem obigen Verfahren festgestellt worden sind. (3 Meßpunkte für jede Meßstelle). Die einstellbaren Öffnungen der Schablonen nahe der Scheuerleiste müssen derart eingestellt werden, daß auf beiden Seiten zwischen Außenhaut und Schablone gleiche Zwischenräume entstehen und Mitte Schablone auf Mitte Kielband ruht. Oder man stellt gleiche Seitenhöhen ein, je nachdem, was das bessere Resultat ergibt. Die Vorsprünge einer Schablone, nahe beim Kiel, müssen mit einer Tolerranz von 2 mm mit der Außenhaut in Berührung stehen.

c) Beim Vermessen des Abstandes zwischen Bootskörper und Schablone dürfen die Unterschiede in der Weite dieses Abstandes nicht mehr als 12,5 mm betragen (Einzelheiten siehe Vermessungsplan).

d) Das Vorhandensein von hohlen Stellen achterlich von Sektion 7 ist mit einer geraden Latte von annähernd 60 cm Länge zu prüfen(vgl.21.a).

e) Die Seitenhöhe ist an der Stelle zu messen, wo die Außenhaut die Oberkante Deck trifft, und zwar indem man die Entfernung zu dem Querbalken der Schablone nimmt. Ein Unterschied darf um nicht mehr als + 6 mm oder - 12 mm von der Entfernung der Decklinienmarke auf der Schablone zu diesem Querbalken abwei-chen.

25. STEVEN: PROFIL UND HÖHE

Die Toleranz für die Form (Profil) beträgt +/- 3 mm, die Toleranz für die Höhe beträgt +/- 6 mm.

26. SPIEGEL

Höhe des Spiegels in der Mittschiffslinie, das Kielband ausgeschlossen, beträgt 290 mm +/- 6 mm.

27. Der Spiegel soll sich am äußersten Ende des Bootes befinden und senkrecht zur Wasserlinie stehen mit einer Toleranz von +/- 5 mm am Boden.

28. Innerhalb einer Distanz von 20 mm von Außenkante Rumpf dürfen keine hervorragenden Teile oder Öffnungen am Spiegel vorhanden sein, ausgenommen Ruderbeschläge und zwei Ablauflöcher, jedes nicht größer als 20 mm Durchmesser. Korken oder normale Beschläge für Ablauflöcher, die über den Spiegel hinausragen, sind erlaubt. Die Verbindung von Außenhaut und Spiegel darf keinen Radius haben, der 10 mm überschreitet.

29. KIEL-VERMESSUNG

Die Form der Kiellinie ist zu kontrollieren, indem man die Entfernung zu der Grundlinie mißt. Dieses ist die Linie, mit einer Schnur von einem Punkt 100 mm unterhalb des Kiels am Spiegel zu einem Punkt 120 mm unterhalb des Kiels bei Sektion 9 gezogen. Diese Entfernungen, H-Maße, sind an den Sektionen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 8 zu nehmen und betragen 72, 56, 45, 40, 40, 46, 59 und 80 mm jeweils.

Toleranz: Der absolute Wert des algebraischen Unterschiedes der größten positiven und der größten negativen Abweichungen darf 12,5 mm nicht überschreiten.

Anweisungen: Vermessungsmethode:

a) Man lege die Steven-Schablone mit ihren Vorsprüngen auf den Steven selbst, nicht auf das Stevenband und das hintere Ende der Schablone, so weit vorlich oder achterlich von Sektion 9 wie das Boot länger oder kürzer als 6057 mm über alles ist (gemessen nach Ziffer 22). Die Lücke zwischen Schablone und Steven darf nirgends mehr als 6 mm betragen. Um die Stevenhöhe zu messen, müssen die Vorsprünge der Schablone an den Steven selbst gehalten werden, nicht auf das Stevenband. (Falls das Stevenband nicht zu erkennen ist, sollen 3 mm dafur angenommen werden.) Die Oberkante Steven muß zwischen den Höhenmarken auf der Schablone liegen.

b) Man lege die Spiegel-Höhen-Winkel-Schablone unmittelbar neben dem Kielband auf den Boden des Bootes. Die Oberkante des Spiegels muß nunmehr zwischen den Höchst- und Mindest-Höhenmarken auf der Schablone liegen. Man lege nun die Schablone zusammen mit der Stevenschablone auf den Kiel (nicht auf das Kielband). Unter Benutzung der dreiecksförmigen Löcher in den Schablonen ziehe man jetzt eine Schnur straff zwischen den Schablonen. Dieses ist die Basislinie. Die Lücke zwischen dem Vorsprung auf dem Arm der Spiegelwinkelschablone und der Schnur muß zwischen 5 und 15 mm betragen (Richtungen s. Vermessungsplan).

c) Man nehme nun die H-Maße zwischen Basislinie und Kielband.

d) Ist die Stärke des Kielbandes gleichmäßig, können Steven- und Spiegelschablone auf das Kielband gesetzt und die H-Maße zwischen Basislinie und Kielband genommen werden.

30. Es sind Kielbänder aus Metall, Hartholz, Kunststoff oder aus glasfaser-verstärktem Kunststoff anzubringen, die zwischen 3 und 10 mm stark und zwischen 6 und 15 mm breit sind. Das Kielband muß auf die ganze Länge des Bootes am Kiel entlang verlaufen, einschließlich des Stevens.

Das Kielband muß mindestens 3 mm überstehen. Ist das Kielband in den Rumpf so eingearbeitet, daß seine Stärke und Breite nicht festgestellt werden können, wird eine Verbindung zwischen Rumpf und Kielband dort unterstellt, wo der Rumpf 6 mm stark ist. Über die Strecke des Schwertkastenschlitzes muß es verdoppelt werden und muß das zentrale Kielband an beiden Enden um max. 50 mm überlappen. Kielbandverbindende Anschlußstücke sind zulässig.

31. Eine Schwertkastenöffnung ist in Außenhaut und Kielschwein einzuschneiden. Das vordere Ende muß 3.402 mm von der Station Spiegel +/- 6 mm Toleranz entfernt sein.

Das hintere Ende muß zwischen 2.106 und 2.000 mm von der Station Spiegel entfernt sein. Die Breite der Öffnung darf nicht größer als 40 mm sein.

32. (gestrichen)

33. Das Deck darf an keiner Stelle höher sein als die Deckslinie. Die Deckslinie ist die imaginäre Linie zwischen der Oberkante Spiegel mittschiffs und der Oberkant Steven am höchsten Punkt. (Stevenbeschläge bleiben unberücksichtigt.) Die Maststütze in Deckshöhe wird als Teil des Decks angesehen, jedoch darf ein Spinnaker-Trichter und Spritzwasser-Abweiser über die Deckslinie herausragen.

Eine Maststütze (Verstrebung) oberhalb des Decks ist nicht erlaubt.

Anweisung:

Man setze die Steven-Schablone an ihren vorgeschriebenen Platz mit der TopSteven-Marke an der Oberkante Steven. Man setze dann die Spiegel-Höhe-Winkel-Schablone in die Position mit ihrer größten Höhenmarke in Decksebene an. Man benutze die dreiecksförmigen Löcher 150 mm oberhalb der Decksebene an beide Schablonen, um eine gespannte Schnur zwischen den beiden Schablonen zu spannen.Das Deck muß sich überall 150 mm unterhalb dieser Linie befinden.

34. Die Tiefe von Sektion 9 muß 609 mm +/- 6 mm betragen. Sie wird durch Anlegen der Schablone für Sektion 9 und Messen des Abstandes zwischen dem Querbalken der Schablone und der Schnur ermittelt, die für die Kontrolle der Deckshöhe benutzt wird. Vergleiche auch das Vermessungsdiagramm.

35. COCKPIT

Die nicht vom festen Deck bedeckte Fläche des Bootes muß mehr als 1,5 m^2, aber weniger als 1,2 m^2 betragen, und zwar einschließlich der Spinnakerlöcher. Ein festes Deck ist ein Deck, das geschraubt, genagelt, geleimt oder mit dem Rumpf fest vergossen ist und während der Wettfahrt nicht entfernt werden kann und welches oberhalb oder in gleicher Höhe mit der der Seitenhöhe liegt. Das Deck kann aus jedem Material einschließlich Tuch sein.

Anweisung: Um die Grenzen der Cockpit-Fläche zu ermitteln, wäre ein gerader Stab quer über das Cockpit zu legen und die Entfernung zwischen dem geraden Stab und der Seitenhöhe zu ermitteln. Die Cockpitgrenze befindet sich an der Stelle, wo die Innenkante des Seitendecks sich in gleicher Entfernung von dem geraden Stab befindet wie in Seitenhöhe. Es kann sich als notwendig erweisen, die „Simpsons" Formel zur Ermittlung der Fläche zu benutzen (vgl. Meßplan).

36. Alle Boote sind über die volle Bootslänge mit Scheuerleisten auszurüsten, die horizontal nirgends mehr als 50 mm oder weniger als 5 mm, vertikal mehr als 35 mm oder weniger als 10 mm messen dürfen. Die Breite der Scheuerleiste am Spiegel darf max. 12,5 mm betragen. Die Scheuerleiste ist entlang der Oberkante Schandeck anzubringen. Die Scheuerleisten-Schablone ist zur Kontrolle der Höchstmaße zu benutzen. Schiebelehren sind zur Ermittlung der Mindestabmessungen anzulegen.

37. Der Holepunkt der Vorsegelschot auf seinem Beschlag muß sich vorlich in einer Linie von 2000 mm von und parallel zum Spiegel befinden. Es muß unmöglich sein, den Holepunkt der Vorsegelschot mit seiner Leitose weiter achterlich zu befestigen. Ebenso muß es unmöglich sein, das Vorsegel oder die Genua weiter achterlich als bis zu diesem Punkt zu strecken. Die Hinterkante eines schwarzen Bandes von annähernd 50 mm Länge, das mindestens 10 mm breit auf das Deck gemalt ist, muß mindestens 2000 mm vom Spiegel entfernt sein. Der Holepunkt der Vorsegelschot auf seiner Leitöse muß sich weniger als 60 mm von Oberkante Deck befinden. Der Holepunkt der Vorsegelschot ist der hinterste Punkt in der Ausbuchtung einer Umlenkrolle oder die Vorderseite der Öffnung einer Leitöse für die Vorsegelschot.

38. Die Größe des Vorsegels ist freigestellt, doch soll, wenn das Boot voll aufgetakelt ist, die Segel im Wettsegeltrimm gesetzt und für „Am-Wind-Segeln" geschotet sind, kein Teil des Vorsegels über eine imaginare Linie herausragen, die von einem Punkt Mitte Boot in Deckshöhe 5450 mm von Achterkante Spiegel bis zu einem Punkt am Mast unterhalb des schwarzen Bandes Nr. 4 gezogen ist.

GEWICHT

39. Das Mindestgewicht des nackten Rumpfes in trockenem Zustand beträgt 125 kg. Ein nackter Rumpf schließt ein: die dauernd befestigten Beschläge, Auftriebseinrichtung (herausnehmbar oder fest) und den Schutzanstrich. Ausgeschlossen ist alle Ausrüstung, Segel, Spieren, Ruder, Schwert, bewegliche Beschläge, Bodenbretter, es sei denn, die letzteren sind mit der Schale verleimt.

40. (gestrichen)

41. Der Rumpf muß sich bei der Wägung in einem trockenen Zustand befinden, der den Ansprüchen des Vermessers Genüge leistet.

42. Wiegt der nackte Rumpf weniger als 125 kg, so sind Bleiausgleichsgewichte, gleichmäßig verteilt nach vorn und achtern, an der Unterseite des Decks dauerhaft zu befestigen und von dem Vermesser zu stempeln. Das tatsächliche Gewicht ist auf dem Meßbrief und auf dem Vermessungsblatt einzutragen. Kein Boot darf mehr als 15 kg Ausgleichsgewichte tragen.

Ausgleichsgewichte dürfen nur bei einer Nachvermessung durch einen offiziellen Vermesser geändert werden, um sie mit dem vorgeschriebenen Mindestgewicht des nackten Rumpfes in Einklang zu bringen. Die Menge des herausgenommenen Gewichtes ist dann im Meßbrief und auf dem Meßblatt zu vermerken.

AUFTRIEB

44. Das Boot muß, wenn alle Auftriebstanks oder Säcke entfernt oder mit Wasser gefüllt worden sind, genug Auftrieb haben, um zu schwimmen.Deshalb müssen Boote,die aus nicht schwimmendem Material gebaut sind, feste Auftriebskörper haben,die aus Schaumstoff mit geschlossenen Zellen oder ähnlichem Auftriebsmaterial bestehen und dauernd mit dem Rumpf verbunden sind.

Auftriebstanks oder -säcke müssen mindestens 220 kg tatsächlichen Auftrieb erbringen. Jeder Sack oder Tank muß mindestens 50 kg tatsächlichen Auftrieb haben. Das Fassungsvermögen der Auftriebskörper sollte 0.22 m^3 Luft oder 0.28 m^3 Styropor oder eines ähnlichen Materials betragen. Ein einziger Tank oder ein einzelner Sack sind nicht erlaubt.

45. (frei)

46. Auftriebsvorrichtungen müssen zu jeder Zeit sicher befestigt und voll wirksam sein. Ein

Tank allein oder ein Luftsack allein sind nicht erlaubt.

47. Die Auftriebskörper sind derart im Rumpf anzubringen, daß das Boot in völlig gefülltem Zustand annähernd eben schwimmt und ein tatsächliches Gewicht von nicht weniger als 220 kg an einem Punkt zwischen Mast und einer Stelle von 1500 mm achterlich vom Mast trägt.

TRAPEZ

48. Außenbordgestützte Mannschaft: Der Gebrauch jeglicher Apparatur oder Einrichtung außenbords oder nach Außenbord ragend und am Rumpf angebrachte Spieren, Takelage oder außenbord befindliche Mannschaft ist verboten mit Ausnahme des fliegenden Trapezes.

Diese Einrichtung besteht aus 2 Drähten, die unmittelbar oder mittelbar, jeweils eine auf jeder Seite, am Mast befestigt sind und an einem Leibgurt befestigt werden können, um die Besatzung dazu zu befähigen, außen auf der Scheuerleiste zu stehen. Das Trapez darf nur von einem Mann zur selben Zeit benutzt werden.

Das Gewicht von Trapezhaken, Ringen und Beschlägen und Tauen, die nötig sind, um den Abstand zwischen Trapezgurt und Trapezdrähten einzustellen, darf nicht mehr als 1 kg wiegen.

49. Die Trapezhose darf nur mit einem schnell lösbaren Haken (2 Sekunden) direkt oder indirekt an dem Trapezdraht befestigt sein. Die Trapezhose darf naß nicht mehr als 2,5kg wiegen (IYRU-Zusatz 10 gilt).

50. SCHWERT

50.1 Die Form des unter dem Rumpf liegenden Teils des Schwertes muß in der tiefsten Stellung mit dem entsprechenden Teil des 1:1 Original-Spantrisses (mylar plan) übereinstimmen. Dabei muß die Vorderkante genau an die Linie des Risses gelegt werden, wobei kleine Abstände nicht mehr als 3 mm betragen dürfen; die Toleranz an der Unter- und an der Hinter-Seite (ausgenommen Kielbänder) beträgt +/- 6 mm, an Kurven an der Unterseite des Schwertes +/- 12 mm. Am Schwert muß eine Vorrichtung angebracht sein, die es verhindert, daß das Schwert tiefer heruntergelassen werden kann als 1060 mm unterhalb des Rumpfes. Die Markierung gem. Regel 12,3 muß direkt dort angebracht sein. Der Gebrauch und die Positionen von Schwertbolzen, Einkerbungen und Löchern ist freigestellt.

50.2 Die Konstruktion und das Material des Schwertes ist freigestellt.

50.3 Das Gewicht des gesamten Schwertes darf nicht unter 5,5 kg liegen.

50.4 Die Stärke des unter dem Rumpf liegenden Teils des Schwertes darf 23 mm nicht überschreiten.

50.5 Es muß möglich sein, das Schwert durch Drehen so in den Schwertkasten zu ziehen, daß die Vorderkante des Schwertes dicht am und fast parallel zum Kiel liegt. Wenn das Schwert vollständig oder teilweise heruntergelassen ist, darf kein Teil des Schwertes hinter der Verlängerung der Hinterkante unterhalb des Rumpfes sein.

51. RUDERBLATT

51.1 Die Form des Teils des Ruderblattes in der tiefsten Stellung, der unter der nach hinten verlangerten Kiellinie liegt, muß mit dem entsprechenden Teil des 1:1 Original-Spantrisses (mylar plan) übereinstimmen. Dabei muß die Vorderkante genau an die Linie des Risses gelegt werden, wobei örtliche Abweichungen nicht mehr als 3 mm betragen dürfen; die Toleranz an der Unter- und an der Hinterseite beträgt +/- 6 mm, an den Kurven an der Unterseite des Ruderblattes +/- 12 mm.

51.2 Doppelte Ruderblätter und Ruderblätter, die sich vollständig oder teilweise unterhalb des Bootes befinden, sind verboten.

51.3 Der unterhalb des Rumpfes liegende Teil des Ruderblattes ist derjenige Teil, der unter der verlängerten Kiellinie liegt, er darf nicht mehr als 810 mm unter diese Linie hinausragen. Die Vorderkante des unter dem Rumpf liegenden Teils des Ruderblattes darf mit der Kiellinie keinen größeren Winkel als 105 haben. Boote mit beweglichen Ruderblättern müssen die Position der Vorderkante wie vorstehend während einer Regatta mit einem Stift befestigen, sofern in den Segelanweisungen nicht eine besondere Ausnahme vorgesehen ist. Der Abstand zwischen dem Schnittpunkt der Vorderkante des Ruderblattes und der verlängerten Kiellinie zum Spiegel darf nicht größer als 60 mm sein. Das gesamte Gewicht der vollständigen Ruderanlage einschließlich Beschläge, Pinne und Pinnenausleger darf nicht unter 4 kg liegen.

51.4 Es ist eine Sicherungsvorrichtung anzubringen, so daß das Ruder nicht unbeabsichtigt herausfallen kann, wenn das Boot umgedreht ist.

51.5 Bauweise und Zeichnung der Pinne sind freigestellt. Die Pinne darf über den Spiegel max. 1000 mm hinausragen.

52. bis 56. frei

57. MAST

Ständig gebogene Masten und drehende Masten sind verboten. Die Bauweise des Mastes ist freigestellt.

58. Das Mindestgewicht des Mastes mit Takelage, Trapez-Drähten, Ringen und Fallen, entlang dem Mast gestreckt und festgebunden, muß ohne Spannschrauben 12 kg betragen, und zwar muß dann die Mindesthöhe des Schwerpunktes 2500 mm über dem schwarzen Band Nr. 1 liegen.

59. Nähe dem Kopf und dem Fuß sind Löcher in den Mast zu bohren, die einen Wasserabfluß erlauben. Die Summe der Durchmesser dieser Löcher am Kopf und Fuß des Mastes soll nicht weniger als 10 mm betragen, insgesamt also mindestens 20 mm.

60. Die Entfernung von Vorderkante zu Achterkante Mast – gemessen parallel zur Deckslinie – darf nicht mehr als 100 mm betragen.

61. MASTSTELLUNG

Lotrecht von der Deckslinie auf 3600 mm vom Spiegel soll ein Stopper angebracht werden, der verhindert, den Mast achterlicher als diesen Punkt zu stellen.

62. MASTTAKELUNG

Das stehende Rigg ist freigestellt, jedoch muß ein Draht-Vorstag von mindestens 2 mm Durchmesser vorhanden sein. Ein starres Vorstag, Läufer und laufende Backstagen sind verboten, jedoch ist ein einzelnes, mittschiffs angebrachtes und verstellbares Achterstag erlaubt. Die Wanten müssen so geführt sein, daß sie während der Regatten nicht nach vorne oder hinten bewegt werden können. Ein flexibles oder festes Babystag, das nicht höher als 800 mm über Oberkante von Band Nr. 1 (vgl. Regel 68) angebracht ist, ist erlaubt.

63. Die Position des Vorstags auf der Mittellinie ist freigestellt, muß jedoch vorlich vom Vorlieck des Vorsegels liegen. Das Vorstag muß unabhängig vom Segel sein, soll aber dem Mast Halt geben, wenn das Vorsegel geborgen ist oder wenn Vorsegelfall oder Hals in starkem Wind gebrochen sind. Der Vermesser muß von einer seemännischen Arbeit überzeugt sein, ebenso unter dem Vordeck.

64. Typ und Material allen laufenden Gutes ist freigestellt, doch muß es möglich sein, das Großsegel und das Vorsegel vom Cockpit aus zu fieren, während der Mast in normaler Segelstellung steht.

65. DER BAUM

Ständig gebogene Bäume sind verboten. Die Bauweise des Baumes ist freigestellt; die maximale Länge beträgt 3100 mm.

66. Der Baum einschließlich Segelgöhle muß ohne weitere Beschläge in der Lage sein, einen Kreis mit einem Durchmesser von 150 mm zu passieren.

67. SPINNAKERBAUM

Die Länge beträgt einschließlich der Beschläge 2500 mm. Durchmesser und Bauweise sind freigestellt, Spinnakerbaumbeschläge am Mast dürfen nicht mehr als 50 mm über die Außenkante des Mastes hervorragen.

68. BÄNDER

Es müssen Bänder von einer Mindestbreite von 10 mm auf dem Mast in Kontrastfarbe zum Mast wie folgt angebracht sein:

Nr. 1 - dessen Oberkante unterhalb des Decks liegt,
Nr. 2 - dessen Oberkante höchstens 800 mm oberhalb der Oberkante von Nr. 1 liegt,
Nr. 3 - dessen Unterkante höchstens 6400 mm über der Oberkante von Nr. 2 liegt,
Nr. 4 - dessen Unterkante höchstens 5250 mm über der Oberkante von Nr. 1 liegt.

69. Die Position der Spinnakerfallrolle oder Führung muß unter und hinter einer Linie am vorderen Rand des mastes 500mm oberhalb des unteren Endes von Band Nr. 4, zu einem Punkt 160mm vor (gemessen wird lotrecht zur Vorderkante des Mastes) dem unteren Rand von Band Nr. 4.

70. Auf dem Baum soll ein Band in Kontrastfarbe angebracht sein, dessen Vorderkante höchstens 2840 mm von der Hinterkantei des Mastes entfernt ist. Auf dem Baum muß eine Vorrichtung angebracht sein, die es verhindert, daß das Großsegel hinter diesen Punkt gezogen werden kann.

71. Bänder können aufgemalt oder geklebt werden, jedoch muß die maßgebliche Kante des Bandes mit einem spitzen Dorn markiert werden.

72 bis 75. frei

BESCHLÄGE UND AUSRÜSTUNG

76. Typ und Material aller Beschläge ist freigestellt, ausgenommen die, die der Regel 77 und 79 unterliegen.

77. Vorrichtungen, und zwar elektronische, mechanische, hydraulische, pneumatische und nicht nur diese, die Werte übertragen oder in Übereinstimmung bringen, die sich auf die Windgeschwindigkeit und die Windrichtung beziehen oder auf die Bootsgeschwindigkeit und Bestimmung des Schiffsortes oder auf die Wassertiefe, sind verboten.

78. Folgende Ausrüstung muß immer an Bord geführt werden:

- 2 brauchbare Paddel, Mindestlänge 1000 mm,
- 2 Lenzer oder Selbstlenzer, (in Booten mit selbstlenzendem Cockpit sind Lenzer freigestellt),
- 2 angemessene Rettungswesten von denen jede 5kg Blei im wasser tragen muß,
- 1 Schleppleine von 6 mm Durchmesser und 20 m Länge.

79. Maximal sind 6 Lenzer erlaubt, deren Gesamtbreite querschiffs 200 mm nicht überschreiten darf. Kein Lenzer darf länger als 110 mm sein.

SEGEL

80. Die Abmessungen auf dem Segelplan sind Höchstmaße, ausgenommen das Maß, das die Länge der obersten Latte angibt (Mindestmaß). Material und Gewicht des Segeltuchs sind freigestellt.

81. Alle Segel müssen biegsam, weich und leicht zu verstauen sein. Ob aus gewebtem oder ungewebtem Material bestehend, muß das Segel - ausgenommen die in Regel 83. beschriebenen Fenster - so beschaffen sein, daß es in jeder Richtung flachgefaltet werden kann, und zwar anders als in der nachfolgend beschriebenen Weise für die Eckenversteifungen. Verstärkungen mit dem Zweck, das Segel zu versteifen, sind innerhalb eines Abstandes von 450 mm von jeder Ecke erlaubt, es muß jedoch möglich sein, sie in jeder Richtung mit der Hand bis zu einem Durchmesser von 4 mm zu falten.

Alle Doppelungen oder Mehrlagen von Segeltuch, die von größerer Ausdehnung als normale Nähte sind, werden als Verstärkung angesehen. Geklebte Nähte dürfen nicht zur Versteifung gedacht sein.

Für die Lattentaschen-Versteifungen vgl. Regel 100.

82. Segel, die um das Vorstag oder um den Mast herumgehen und wieder in sich selbst zurückkehren, werden als Segel mit doppeltem Liek angesehen und sind nicht zugelassen.

83. Je ein ungewebtes Fenster sowohl im Großsegel als auch im Vorsegel ist erlaubt. Derartige Fenster dürfen nicht größer sein als 1m2 und dürfen nicht näher an der Vorder-, Hinter- oder Achterkante sein als 150 mm bzw. 5 % der Länge des Fußlieks, je nachdem, welches Maß größer ist. Es muß möglich sein, die Segel in Segelsäcken normaler Größe zu stauen.

84. Außer den Normalkauschen und Reffkauschen dürfen in den Segeln keine absichtlichen, zusätzlichen Öffnungen sein.

KLASSENZEICHEN - SEGELBUCHSTABEN - NUMMERN

85. Das Klassenzeichen müssen die Buchstaben „FD" sein. Die Segelnummer, Buchstaben und Klassenzeichen müssen so angebracht sein, wie es Regel 25 der IYRU Wettsegelbestimmungen entspricht. Entgegen Wettsegelbestimmung 25.1 (e) muß auf dem Großsegel und auf dem Spinnaker das Nationalitätenzeichen auch auf heimischen Gewässern gefahren werden.

Die Nummern, Buchstaben und das Klassenzeichen müssen folgende Mindestgröße haben:

Höhe 300 mm

Breite 200 mm (ausgenommen Nr. 1 und Buchstabe I)

Stärke 45 mm.

Abstände zwischen aufeinanderfolgenden Buchstaben und Ziffern 60 mm.

86. Alle Segel sind in vollkommen trockenem Zustand zu vermessen und sind mit einer Spannung auf den Boden zu legen, die ausreichend ist, alle Falten im Bereich der Vermessung zu entfernen. Jedes Segel ist nach der Vermessung mit dem Spezialstempel (Regel 12) zu stempeln sowie mit Datum und Unterschrift des Vermessers zu versehen.

VORSEGEL

87. Die Größe des Vorsegels ist freigestellt; aber wenn das Boot voll aufgetakelt ist, die Segel im Regattatrimm gesetzt und in Am-Wind-Stellung geschotet sind, soll kein Teil des Vorsegels über eine gedachte Linie hinausragen, die von einem Punkt in Deckslinienhöhe Mitte Boot 5450 mm von Achterkante Spiegel zu einem Punkt am Mast, unterhalb des schwarzen Bandes Nr. 4 verläuft (Regel 38).

88. Der Holepunkt der Vorsegelschot in seiner Leitöse muß vor einer Linie liegen, die 2000mm vor dem Spiegel und parallel zum Spiegel verläuft. Es muß unmöglich sein, den Holepunkt der Vorsegelschot in der Leitose weiter achterlich zu fixieren; ebenso muß es unmöglich sein, das Vorsegel oder die Genua über diesen Punkt hinaus zu strecken. (s. Regel 37).

89. Der Holepunkt der Vorsegelschot in seiner Leitose muß weniger als 60 mm von Oberseite Deck entfernt sein.

90. Kein Vorsegel darf mit seinem Hals anders als in der Mittellinie des Bootes gesetzt sein.

90.a Ein „Blooper" oder „Big boy" als Vorsegel sind verboten. Die Spinnaker-(Lee-) Schot darf nicht in Luv eines anderen Vorsegels gefahren werden.

91. Weder elastische Bänder aus anderem Material als demjenigen des Segels, noch Regulierleinen sind im oder am Fuß vom Vorsegel oder der Genua zugelassen.

92. Kein Kopfbrett, keine Latten oder ein Fußholz sind im Vorsegel erlaubt.

GROSS-SEGEL

93. Ein doppeltes Vorliek oder ein loses Fußliek des Großsegels sind verboten.

94. Das Achterliek des Großsegels darf, wenn es nicht unter Spannung steht, an keiner stelle konkav sein.

95. Das Kopfbrett des Großsegels darf in keiner Richtung das Maß von 120 mm überschreiten. Es darf an keiner Stelle höher sein als die Oberkante Vorliek.

96. Das Vorliek des Großsegels muß, wenn es gesetzt ist, zwischen den farbigen Bändern Nr. 2 und Nr. 3 sein. Die Verlängerung der Fußliek-Gohle im Baum darf den Mast nicht an einem Punkt kreuzen, der niedriger liegt als die Oberkante des Bandes Nr. 2. Das Fußliek des Großsegels darf nicht über die Vorderkante des Bandes auf dem Baum hinausragen.

97. Die Länge des Achterlieks für den Zweck dieser Vermessung ist die gradlinige Entfernung zwischen dem niedrigsten Punkt des Segels, direkt unter dem Mittelpunkt der Schothornkausche und dem hochsten Punkt des Kopfbrettes, unmittelbar am Vorliek. Diese Entfernung darf 6800 mm nicht überschreiten.

98. Die Mittelbreitenvermessung ist der Abstand zwischen dem Mittelpunkt des Achterlieks und dem Mittelpunkt des Vorlieks und soll einschließlich des Liektaus max. 1900 mm betragen, wenn das Segel auf dem Boden ausgebreitet ist und gerade so gespannt ist, daß alle Falten entfernt sind.

Anweisung:
Der Mittelpunkt des Vorlieks soll bestimmt werden, indem man das Segel folgendermaßen faltet: Der oberste Punkt des Kopfbrettes an der Vorliekkante soll genau auf der untersten Ecke des Liektaus des Großsegelhalses aufliegen. Der Mittelpunkt des Achterlieks soll bestimmt werden, indem der höchste Punkt des Kopfbrettes an der Achterliekkante genau auf den untersten Punkt des Segels direkt unter dem Mittelpunkt des Schothorns gelegt wird. Wenn der Hals des Großsegels nicht klar ermittelt werden kann, soll der Mittelpunkt des Vorlieks folgendermaßen gefunden werden: man strecke das Vorliek mit der Hand in seiner ganzen Länge, um sorgfältig alle Falten im Tuch zu entfernen und messe vom Top entlang des Vorlieks einen Abstand, der so groß ist wie das halbe Maß zwischen den inneren Enden der Mastbänder (höchstens 3200 mm).

SEGELLATTEN

99. Die Oberkante der obersten Latte muß vom Achterliek zur Achterkante Mast auf einen Punkt treffen, der 1500 mm von der Oberkante des Kopfbrettes des Segels entfernt ist (das Vorliek muß so gestreckt werden, daß alle Falten aus dem Segel entfernt sind).

100. Im Großsegel sind nicht mehr als vier Segellatten erlaubt. Die Segellattentaschen sollen die Achterkante in gleiche Teile +/- 100 mm teilen. Lattentaschen dürfen nicht breiter als 60 mm sein. Die größte Innenlänge der Lattentaschen, gemessen von der Achterkante des Segels, darf 1000 mm nicht überschreiten.

Segelverstärkungen an den Lattentaschen angrenzend sind erlaubt, es muß jedoch möglich sein, die Verstärkungen in jeder Richtung mit der Hand bis zu einem Durchmesser von 4 mm zu falten (wie in Regel 81).

Alle Segel, die nach dem 1. November 1981 vermessen werden, müssen dieser Regel entsprechen.

SPINNAKER

101. Die Spinnaker sollen vermessen werden, indem sie in ihrer Mittellinie gefaltet werden und die Lieken aufeinandergelegt werden. Sie sollen flach auf dem Boden liegen, gerade so ausreichend gespannt, daß die Falten entfernt sind. Wenn die Segel sphärisch geschnitten sind und keine Mittelnaht haben, soll das Segel mit einem Minimum an Falten oder losem Tuch hingelegt werden.

102. Die Spinnaker müssen in ihrer Form und im Schnitt symmetrisch sein.

103. Die Länge der Lieken soll 5500 mm nicht überschreiten. Die Länge ist entlang der Kanten des Segels zu messen vom obersten Punkt des Segels oder vom Kopfbrett zum untersten Punkt des Segels direkt unterhalb des Zentrums des Halses oder des Schothorns.

104. Die Länge der Mittelfalte muß entlang der Rundung gemessen werden und soll 6600 mm nicht überschreiten.

105. Die halbe Länge des Unterlieks muß entlang der Rundung gemessen werden und soll 2050 mm nicht überschreiten.

Das Unterliek muß eine völlig gleichmäßige Kurve beschreiben, d. h. es muß Teil eines Kreises sein.

Es muß möglich sein, jede beliebigen zwei Teile des Unterlieks so übereinander zu legen, daß sie sich flachliegend genau abdecken (Toleranz 20 mm).

106. Die Quervermessung aber die halbe Höhe darf 2080 mm nicht überschreiten und wird entlang der Außenkante der Falte gemessen. Diese Falte wird ermittelt, indem man die Oberkante des Segels oder des Kopfbrettes auf den untersten Punkt des Segels direkt unterhalb des Zentrums des Halses oder des Schothorns legt.

107. Die Quervermessung in 3/4 Höhe soll 1750 mm nicht überschreiten und wird entlang der Außenkante der Falte gemessen. Diese wird ermittelt, indem man den Kopf des Segels zur Querfalte der halben Höhe zurückfaltet.

108. Das Kopfbrett darf nicht breiter als 120 mm sein.

109. Während einer Regatta dürfen nicht mehr als 2 Spinnaker an Bord sein.

110. Eine Segeltuchversteifung, wie in Regel 81, nicht größer als 250 mm in jeder Richtung, ist irgendwo in der Mitte des Spinnakers erlaubt, um die Öse zu befestigen, an der der Spinnakerniederholer angeschlagen wird.

111. BESATZUNG

Die Besatzung besteht aus 2 Personen, beide Amateure, wie von der IYRU festgelegt.

TEURE MATERIALIEN

112. Ungewöhnlich teures Material oder Ausrüstung sind als im Widerspruch zum Geist der Klasse stehend anzusehen und können verboten werden. Bevor solches Material oder Ausrüstung gebraucht werden, soll die Erlaubnis des General Committee der I.F.D.C.O. eingeholt werden. Zusammengesetztes Material wie solches, das Boron oder anderes nur begrenzt erhältliches Material enthält, ist verboten. Jedoch ist Kohlefaser (fibres of graphite) und/oder Aromatische Polyamide wie zum Beispiel „Kevlar" als verstärkendes Material im Bootskörper, im Ruderblatt und im Schwert, nicht aber im Mast oder in den Segeln erlaubt.

113. BEGRENZUNG DER AUSRÜSTUNG

a) In Regattaserien sollten bestimmte Begrenzungen für die Ausrüstung in Kraft treten, wenn die Ausschreibung und die Segelanweisungen folgende Bestimmungen enthalten: Diese Regattaserie (Name) ..... von ..... bis ..... hat eine Begrenzung in der Ausrüstung im Einklang mit der Regel 113 der I.F.D.C.O.

b) Definition des Begriffs „Regattaserie"
Eine Regattaserie ist eine Zahl von Wettfahrten, die an aufeinanderfolgenden Tagen gesegelt werden müssen (ein oder zwei freie Tage oder Ruhetage oder Tage an denen nicht gesegelt werden kann, durchbrechen nicht die Folge der Serie) oder an zwei aufeinander folgenden Wochenenden oder verlängerten Wochenenden, für einen Punktpreis oder einen Titel.

c) Die Begrenzungen hinsichtlich der Ausrüstung für eine Serie sind:
2 Großsegel, 3 Spinnaker, 3 Genuas, 1 Mast, 1 Baum, 2 Spinnakerbäume, 1 Schwert, 1 Ruder oder 2 Ruder, wenn ein festes Ruder gebraucht wird.

d) Tritt irgendein Schaden an der unter c erwähnten Ausrüstung auf, so steht es im Belieben der Jury, Ersatz zu erlauben.

e) Zeichnung der begrenzten Ausrüstung: Die Ausrüstung, die unter c erwähnt wurde, soll durch eine klar sichtbare Markierung gekennzeichnet werden, die nicht auf andere Ausrüstungsgegenstände übertragen werden kann.

KLEIDUNGSGEWICHT

114.1 Wettsegelbestimmung 22.3 (a) (1) ist nicht anzuwenden. Der Gebrauch von Stoff- oder Gewebe-Gewichtsjacken ist erlaubt.

114.2 (IYRU RR 61.1(b)). Das Wiegen soll wie folgt durchgeführt werden: Vorschoter und Steuermann sollen während der Regatten vergleichbare, komfortable und wärmende Kleidung tragen. Normale Segelschuhe und Socken werden nicht gewogen. Wassersäcke in Naß- oder Trockenanzügen sind nicht erlaubt.

Vorschoter: Das Gewicht von Gewichtsweste, Trapezhose, Handschuhen und Mütze darf nicht mehr als 7 kg betragen und soll entgegen IYRU Zusatz 10 gewogen werden. Der Vorschoter wird mit Kleidung gewogen, die vollständig mit Wasser abgespritzt worden ist und 1 Minute abtropfen konnte. Nachdem er seine Kleidung abgelegt hat, wird er noch einmal gewogen. Die Differenz ist das Kleidungsgewicht.

Steuermann: Das Gewicht von Kleidung und getragenem Zubehör darf nicht mehr als 7kg betragen, und wird wie beim Vorschoter gewogen.

115. Im Gegensatz zur IYRU-Regel 54.2 ist ein Beschlag erlaubt, der max. 60 mm vom Rumpf absteht und nicht mehr als 500 mm von den Wanten entfernt ist, um die Spinnaker-Luvschot zu führen.

116. Es sind Fußhalterungen erlaubt, die die Füße des Vorschotmannes nicht weiter außenbords stützen als die Scheuerleiste.

117. Die Sohlen der Fußbekleidung der Mannschaft (Trapezmann) dürfen nicht dicker als 30 mm sein.

119.WERBUNG

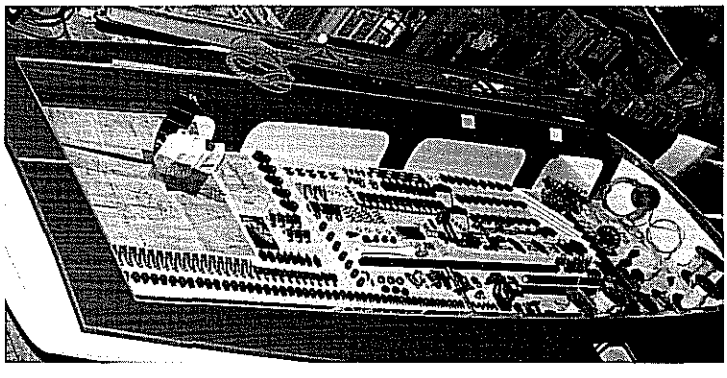
In Übereinstimmung mit Regel IYRU RR 26 und Anhang 14 ist Werbung verboten, außer in Regatten der Kategorie B, wobei keine Werbung im Großsegel oder Genua gezeigt werden darf(außer es ist wie im Anhang 14 1.8 erlaubt).

120. SEGELANWEISUNGEN

Für Welt- und Europameisterschaften sowie die FD-Woche darf nur die letzte Version der IYRU Standard Sailing Instruktions, erweitert durch die IFDCO in Kooperation mit der IYRU, und die FD Championship Rules benutzt werden.

121. VORTRIEB

Ein nicht mehr als dreimaliges schnelles Dichtholen und Lösen der Segel (Pumpen) ist unter folgenden Bedingungen erlaubt: Auf den freien Schenkeln des Regattakurses für die alleinige Absicht des Beschleunigens des Bootes auf der Welle (surfen), oder wenn Gleitbedingungen herrschen als Reaktion auf eine einzelne Böe. Innerhalb dieser Boe oder Welle dürfen keine weiteren Pumpbewegungen stattfinden.



So viel Krempel ist wirklich in einem FD

B O O T S - B Ö R S E

SEGEL-NR.	WERFT & BAUJAHR	RUMPF & DECK	ZUSTAND	ZUBEHÖR	SEGEL
G 70	Mader '87		regattaklar und komplett	Holepunkte höhenverstellbar	2 Groß, 8 Genuas, 3 Spis
S106	L.Mader 87	Kevlar	Schwedisches Olympiaboot 92 (6. Platz)	überkomplett, alle Ausrüstung der Olympiade im Preis inklusive. Seit 94 nicht mehr gesegelt	viele
D 21	L. Mader 7.'90	Kohle-Kevlar Epoxy	1. WM 1990, etc, regattaklar, sehr geplegt	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
G 1453	MADER 76	Karbonschale	regattaklar, techn.+ opt. top, wenig gesegelt	Karbonschwert, O.-& U-persenning, 2 Karbonruderanlagen, starr, Harkenbeschläge	2 Satz Segel 1Ruderanl. hochholbar
K 350		Karbon/Kevlar	nur 5 mal gesegelt	Proctormast, Ober und Unterpersening	Großsegel
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 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 Ruderanlagen (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, 2Ruderanlagen	2 Satz Segel
FD G 1516	Bj. 1977	Holz mit Doppelboden		Proctormast, Ober und Unterpersenning, 2 Ruderanlagen	4 Segel
FD	Gerlach 1980	Holz, Halbdoppelboden	Seit 1986 nicht gesegelt, aber segelklar.	Ober und unterpersenning	1 Satz Spinnaker
FD G 1845	L.Mader '87	weiß mit Holsdeck, Glasfaser-vorstarkt		Ober und unterpersenning	komplett 2 Satz Segel, V.M. Diamond
				Proctor E Mast kpl.geriggt, neu incl Spirobeschlag	Ersarzwanten,Trapezwanten, Saling incl.Beschlage, Mastfuß
GER 0186	FES Berlin 1981	GFK-Holzdeck	regattaklar	Ober- und Unterpersenning	viele Segel
				FD-Ruder, Kohle-Epoxy fest mit Pinnet Ausleger, Mader-Beschläge, neuwertig	
				Viele gebrauchte Segel, Gewichtswesten	
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 1682	L.Mader Bj. 1981	Weißer Rumpf, Holzdeck	lag lange unbenutzt im DSV-Schuppen	Profilruder, Schwert, komplett ausgerüstet	diverse Segel
FD G 1868	L.Mader Bj. '87	GFK-Kevlar Holzdeck		Superspar-Mast	1Groß, 2Genuas

B O O T S - B Ö R S E

TRAILER	PREIS IN DM	ANSPRECH-PARTNER	ADRESSE	TELEFON PRIVAT	TELEFON BÜRO	FAX
	14.000,–	Peter Schweer		040-6560652		
Trailer auf Wunsch 1800 -,	VHB 12.000,–	Hans Genthe Mats Nyberg	Bock Gatan 43A 21614 Malmö,Sweden	Nats: 0046-(0)40-158303	040 - 86 11 17	040 - 86 57 88
Trailer	DM 22.000,–	Hans Genthe J. Boysen-Møller		040-823307	040 - 82 33 07	
Slipwagen	3.900,–	Herr Priewe	Marienweg 38 4230 Wesel	0281-60488		
Hänger und Slipwagen	VHB 9800,–	Friedrich Ott		0911-6492555		
Hänger und Slipwagen	9950,–	Rodney Pattison	England			0044-(0)202-673843
Hänger und Slipwagen,	VHS 20.000,–	Holger Jess		04351-87237		
	DM 15.000,–	Gian Noldin	CH-Schweiz	0043-(0)192339 04		0043-(0)151-87137
Hänger und Slipwagen	22500,–	Richard Westwood	UK-England	0044-(0)252391280		0044-(0)252372139
Harbeck Sliptrailer	8.800,–	Horst Schäfer		0511-90 55 092		
	11.000,–	Holger Jess		0435 1-87237		
Trailer, Slipwagen	VHB 16000,–	Roland Heinrich	Münchnerstraße 19a 85604 Zorseding			
Slip-Trailer	VB 6000.–	Sebastian Vorberg	Süllbergterrasse 35 22587 Hamburg			
incl. Trailer, Slipwagen	VHB: 4.500,-	Peter Schmidt	A. d. Emmenberge 30 30169 Hannover	0511 - 804952		
Sliptrailer	VB: 6500,-	A.-K. La Graauw	Waldstraße 24 32120 Hiddenhausen	05221 - 64798		
Slipwagen	VHB 2900 -,	Lothar Hubatschek		0375-472015	0375-472015	0375-472015
Sliptrailer mit breiten Formauflagen	14.500 -,	Ingo Seldensticker		0521 - 237445	0521-2088842	0521 - 237445
	VHB	Ewald Kostler	Am Einfang 8 82131 Ganting	089 - 8506393		0043-5266-87311
Slipwagen	5900-,	Frank Gützholz			0375-58959-0	0375-25007
	600,-	Hans Genthe	Docken Hudener Str12a 22587 Hamburg	040-861117		040-865768
	ab DM 100,-	Hans Genthe	Docken Hudener Str12a 22587 Hamburg	040-861117		040-865768
	VB 6.000,-	Iris Vent	Dr Mauserstr. 2a 34513 Waldeck	05623-6139		05623-6061
SlipTrailer von 1991, fast unbenutzt	VB 7500,–	Christian Siman	Zehntwerder Weg 184b 13469 Berlin/Lübars	030 - 4033468	030-4023468	
	DM 10.000,–	Brigitte Kauffmann	Krottauer Straße 57 14129 Berlin	030 - 803 68 50	030 - 803 37 99	

B O O T S - B Ö R S E

SEGEL-NR.	WERFT & BAUJAHR	RUMPF & DECK	ZUSTAND	ZUBEHÖR	SEGEL
FD G 81	Mader'88	Karbon / Kevlar	sehr guter Zustand, wenig gesegelt	Ober- und Unterpersenning	
—				komplettes Rigg Proctor 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 Finisch	
—					neuer Spinnaker / Hyde, orginal verpackt
FD	Mader 2/87		guter Zustand, vermessen	komplett ausgerüstet	
FD 1909	L.Mader 5.89	Kohlefaser-Epoxy	1994 nicht gesegelt, einwandfreier Zustand	Proctor-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 1636	Hans Mader '80	Holz, Halbdoppel boden	technisch & optisch sehr guter Zustand	Rake, großes Spisystem m. Spiro, modifizierte Wantenansatzpunkte	
FD 1410	Mader	GFK mit Kohlefaser, Holzdeck	regattaklar	komplett ausgerüstet,neustes Spisystem	1 Satz
FD G 1615	Hadler 1979	Holz (Leichtbau)		Ober- und Unterspenning	2 Satz Segel
FD G 1876	Lindsay	Honeycomb - Epoxy - Carbon	Olympiaboot	Ober- und Unterspenning 2 Ruderanlagen	div. Segel
				FES Ruderanlage: Carbon-Sandwich, neu, superleicht, weißes Blatt, Aluminiumpinne, letzter Entwicklungsstand der Forschungsstelle, Berlin.	
FD G1682	Mader, Bj 1981	Rumpf weiß, Holzdeck	Das Schiff lag lange Jahre unbenutzt im DSV Schuppen	Oberpersenning, Profilruder und Schwert, komplett ausgerüstet	div. Segel
	Baujahr 1992	FD-Ausbauschale mit Holzdeck		kompletten Formsatz	
211	April 1990		segelklar	Super SparM5, Proctor	Diamond,Hyde Segel

Bitte

gebt uns Bescheid, sobald Euer Inserat nicht mehr aktuell ist.
Telefon 0 40 - 86 60 66 0 – Fax 0 40 - 86 60 66 25
Danke !

B O O T S - B Ö R S E

TRAILER	PREIS IN DM	ANSPRECH-PARTNER	ADRESSE	TELEFON PRIVAT	TELEFON BÜRO	FAX
komlett mit Sliptrailer	VB 15.000,-	Heinz Schuster	Volkartstr. 76 80636 München	abends: 089-1298607	tags. 089-281421	
	VHS	Gian Noldin		0041-(0)19233904		0041-19235414
	beides zusammen 1.200,-	Holger Jess		04351-87237		
	1.100,-			abends 089-1298607	tags. 089-281421	
mit Trailer	VHB 10.500,–	Roger Sitko	Gerberstraße 2a 25335 Elmshorn	04121-25720		
Harbeck-Doppeltrailer Bj.92	DM 16.800,–	Niels-Ansgar Maisch	Reitgasse 13-15 35037 Marburg/Lahn	06421-27158		
Kufer-Trailer und Slip-wagen	VHDM 9.800,–	Siegfried Köbisch	Dudenstraße 10 109656 Berlin	030-7855645	030-7866029	030-786 60 28
Harbeck-Sliptrailer	VHB 8.500,–	Horst Schäfer		0511-9055092		
auf Wunsch 92er Harbeck mit TÜV 4/96	VB 6.800,- inkl. Trailer	Peter Roth	Düsseldorf	0211-459778	0161-5504851	0211-4707985
Trailer, TÜV 9/96	7000,-	Wolfram Pilgrim	Hans-Böckler-Str. 6 31535 Neustadt	05032-3128		
Trailer	VHB DM 10.500,-	Carsten Bühre		04502-72402		
	Für DM 700,- abzugeben	Carsten Happel		040-4306541	oder: Holger Jess 04351-87237	
Slipwagentrailer Bj. 1991(fast unbenutzt)	VB: 7500,-	Christian Simon	Zehntwerderweg 184b, 13469 Berlin - Lübars	02501-27112 (bis 30.06.95) oder 030-4023468		
	VB 10.000,-	Frau Aniszewski	Werftstraße 9 15751 Niederlehme		(03375) 6021-22	(03375) 3735
		Ulf Lehmann	SchwerinerYachtClub Franzosenweg 17b 19061 Schwerin		0385-5812016	

INFOMATERIAL
bei uns anfordern:

MACK & GENTHE Grafik & Design
Betr.: FLYING REPORT
Dockenhudener Str. 12A
22 587 Hamburg

R E G A T T A T E R M I N E

Termin	Regattaname	Meldeadresse	R.F.
22.07.-23.07.	FD-Cup Simssee	(SCS) c/o Gerhard Niessen, Edlinger Str. 140, 83071 Stephanskirchen	1,20
27.07.-30.07.	Holland Week Loosdrecht	Koninklijke Watersport Vereniging Loosdrecht, Leeuwenlaan 22, 1243 KB Ôs Gravelaland	
29.07.-30.07.	Cuspidor	(?), Casenovia, U.S.A.	
29.07.-30.07.	Pannonia Cup	(MHRT), Siofok, Ungarn	
05.08.-06.08.	Miles River Regatta	(?), St. Michael, MD, U.S.A.	
05.08.-06.08.	Silberner FD Tegernsee	Yacht-Club am Tegernsee (YCaT), Seestr. 42, 83684 Tegernsee	1,30
12.08.-13.08	Benelux Championship	Watersport vereniging Brouwershaven, Veerdijk 9, 4316 AV Zonnemaire	
19.08.-20.08.	Ammerlander Sommerregatta	Ammerlander Segelclub e.V., Berg-Isel-Str. 11, 81547 München	
19.08.-20.08.	Oldie-Cup Zellersee	Yacht-Club Zell am See (YCZ), Postfach 46, A - 5700 Zell am See	
23.08.-26.08.	It. Champ., Marina Preis Torbole	Circulo Vela Torbole (CVT), Via Lungo Largo 6, I - 38069 Torbole	1,50
27.08.-03.09.	Weltmeisterschaft	Circulo Vela Torbole (CVT), Via Lungo Largo 6, I - 38069 Torbole	1,60
02.09.-03.09.	Herbstwettfahrten FD	Schaumburg Lipp. Seglerverein (SKM), Großenheidorner Str. 49, 31515 Wunstorf	1,20
08.09.-10.09.	Festo Cup	(SVE), Balatonfoldvár, Ungarn	
09.09.-10.09.	FD-Regatta Warnemünde	Rostocker Yacht Club (RYC), Uferpromenade 5, 18147 Rostock	1,25
16.09.-17.09.	Goldener FD Pöhl	(HWPL) c/o Helmar Neubauer, Beethovenstr. 9, 08124 Cainsdorf	
16.09.-17.09.	Klaussee Pokal	(SSCK), Hans Kagerer, Glätzlstr. 49; 92421 Schwandorf	
16.09.-17.09.	Seglerhauspreis	Verein Seglerhaus am Wannsee (VSaW), Am großen Wannsee 24-26, 14109 Berlin	1,20
16.09.-17.09.	Int. Sieben Schwaben Regatta	Segelclub Alpsee Immenstadt e.V. (SCAI), PF 1434, 87504 Immenstadt	1,35
23.09.-24.09.	Na Braassem	(NFDO), Braasemermeer, Holland	
23.09.-24.09.	Sandler Regatta Eixendorf	(NYCE)	
23.09.-24.09.	Klausensee-Regatta	Hans Kagerer, Glätzlstr. 49, 92421 Schwandorf	
23.09.-24.09.	Senatspreis FD	Hamburger Segel-Club eV., An der Alster 47 a, 20099 Hamburg	1,20
30.09.-01.10.	Int. Kehrausregatta FD, 470	Hannoverscher Yacht-Club (HYC), Fischerweg 41-43, 31515 Wunstorf	1,40
30.09.-01.10.	Silberne Kanne Starnberg	Deutscher Touring Yacht Club e.V. (DTYC), Seestr. 18, 82327 Tutzing	1,20
01.10.-02.10.	ELMÜ Cup	(ELMÜ), Alsóörs, Ungarn	
01.10.-02.10.	Grog-Regatta Talsperre Pirk	(TSVÖ) c/o Rolf Albert, Reichenbacher Str. 5, 08468 Rotschau	
07.10.-08.10.	Int. Nebelpokal	AS Sportclub Berlin Grünau (ASSCBG), Müggelseedamm 72, 12587 Berlin	1,25
07.10.-08.10.	Herbstregatta am Silbersee	Kanu Club Frankenthal e.V. (KCF), c/o Kurt Hergenröther, Eichenstr. 33, 67067 Ludwigshafen	
07.10.-08.10.	FD Cup Xanten	Niederrhein, Joachim Setzepfandt, Bogenstraße 40, 47799 Krefeld	
14.10.-15.10.	End of Season	Hungarian Y.A., Balatonfüred, Ungarn	
14.10.-15.10.	Gulcher Memorial	(NFDO) -?-	1,20
14.10.-15.10.	Ganshaut Regatta	Segelclub Staffelsee, Postfach 28, 82449 Uffing	1,30
21.10.-22.10.	Berliner Meisterschaft	Verein Seglerhaus am Wannsee (VSaW), Am großen Wannsee 24-26, 14109 Berlin	1,35
18.11.-19.11.	Die letzten Helden	Blankeneser Segel Club, Hamburg	
02.12.-03.12.	Nikolaus Regatta Tegernsee	Yacht Club am Tegernsee (YCaT) Seestr. 42, 83684 Tegernsee	

DAS, WAS WIR HABEN, REICHT UNS NICHT!*

***EINE AKTION WIDER DEN TIERISCHEN ERNST**

Bitte laßt alle Hemmungen fallen und sammelt sämtlichen Krempel, der Euch auf Regatten oder sonstigen Segelbegebenheiten in die schwieligen Hände fällt und schickt ihn uns! Wir brauchen dringend Material in jeder phantasievollen Form, um den Flying Report lustiger zu gestalten. Es wird alles verwendet, ob es Bons, Kronkorken, bekritzelte Bierdeckel oder sonstwas (Regatta-)typisches ist, was die Bericht-Ergebnislisten-Landschaft auflockert. Nur Mut, Jungs (und Mädels), wir machen was Nettes draus!!! Information über Euer Treiben ist sowieso von uns heiß begehrt, ganz generell gesehen. Wir sind für jeden ernsthaften Mist zu haben, sind bereit, alles aufzunehmen, was Post und Fax hergeben, Ihr könnt uns völlig zwanglos schicken, was Ihr wollt! Information und Spaß sind alles!!!!!! Unsere Hotline nach Hamburg:

(fax) **0 40 - 86 60 66 25**

MACK & GENTHE WERBEAGENTUR GMBH
DOCKENHUDENER STRASSE 12A, 22 587 HAMBURG

TEXT

1. Auf 3,5" Diskette, Apple Macintosh
2. Auf 3,5" Diskette im DOS als ASCII-Format oder Text mit Tabs
3. Irgendwie auf 3,5" Diskette
4. Als **saubere** Schreibmaschienenseite oder **guter** Computerausdruck (wird über Scanner eingelesen), **bitte nicht als Fax!!!**

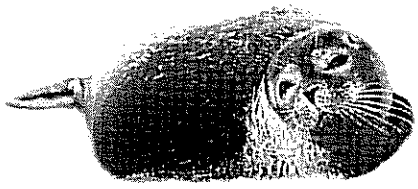
BILDER

1. Als **Dias**
2. Als Abzüge
3. Als Negative

Die ersteren Formale sind mit weniger, die lezteren mit mehr Aufwand für die Redaktion verbunden.

REGIONAL-SEKRETÄRE

Region	Sekretär Anschrift	Telefon/Fax
NORD - OST	Hans Genthe, Mack & Genthe Dockenhudener Straße 12a 22587 Hamburg	pr : 040/82 33 07 gs : 040/866066-0 fax: 040/866066-25
NORD - WEST	Dr. Uwe Seehausen G.-Friedr.-Händelstr. 1 31655 Stadthagen	gs : 05721/5061
WEST	Ulrich Kelm Schwarzwaldstr. 52 58093 Hagen	pr : 02331 / 56050
SÜD	Hermann Seltmann & Crew Seestraße 18 87509 Immenstadt	pr : 08323 / 6293
SÜD - WEST	Michael Freitag Zähringer Str. 8 69115 Heidelberg	pr : 06221 / 567509 gs : / 20508 fax: / 20508
SÜD - OST	Rolf Albert Reichenbacher Str. 5 08468 Rotschau	pr : 03765 / 12886 fax: 03765 / 12886
BERLIN	Peter Steidl Sylter Str. 4	pr : 030 / 8244497 gs : 030 / 8385184



AUF BALD

IMPRESSUM

TEXT
Joachim Dahrmann, Michael Freitag, Hans Genthe, Markus Hiebeler, Aeisso Kern, Hans-Albert König, Martin Krings, Vivian Schleich, Bernd Schreiber, Peter Steidel

FOTOS
EvaGenthe, Kurti Prenzler, Ingeborg Twesten, Michael Freitag und viele weitere

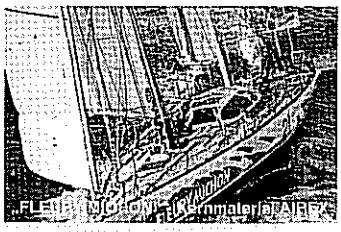
SATZ, LITHO & PRODUKTION
MACK & GENTHE GmbH

REDAKTIONSADRESSE
FD-KV Regional Nordost
Hans Genthe,
Mack & Genthe Werbeagentur GmbH
Dockenhudener Straße 12A,
22 587 Hamburg

ANZEIGENPREISE
Privat: kostenlos,
Gewerblich: Anzeigenpreisliste anfordern!

AUFLAGE
1000

VIELEN DANK FÜR DIE HILFE VON
Uwe Sörensen, Iris Funk
(Scannen & Bildbearbeitung)
Uwe Sörensen, Eva Genthe (Satz & Layout), BigMac, ColourMac, SpartaMac, Sensibelchen, Mac the Ripper, PostscriptMac, Seitenstürmer, Druckfuzzy, Bürohengst, Big Sister is watching you!



Ganz gleich, ob IMS- oder ILC-Yacht, Multihull, BOC-Renner oder Cruiser/Racer -

Gaugler & Lutz

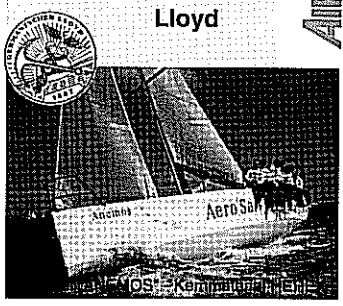
hat

- die richtigen Sandwich-Schäume
- hochwertige Gewebe und Gelege
- wirtschaftliche Baumethoden
- anwendungstechnische Beratung

für Ihr Projekt!

- nur bewährte Markenfabrikate
- großenteils mit Zertifikat vom Germanischen Lloyd

SEAL COTECH® STRONG-PLANK® rohacell® AIREX®



Gaugler & Lutz oHG

Habsburger Straße 12
73432 Aalen
Tel.: 07367 /9666-0
Fax: 07367 /9666-60

Am Schiffbeker Berg 4
22111 Hamburg
Tel.: 040/7327996
Fax: 040/7327781

...Kompetenz in Schäumen!

Antrag auf Mitgliedschaft

bitte deutlich schreiben!

1	**Boot**			
1.1	Segelnr. (nicht pers. SN!)			
1.2	Bauwerft			
1.3	Baujahr			
1.4	Bootsname			
2	Personalien			
2.1	Mitglied als *)	Steuermann	Vorschoter	Förderer
2.2	Status *)	Vollmitglied incl. IFDCO		nur DFDKV
2.3	Name, Vorname			
2.4	Beruf			
2.5	PLZ			
2.6	Ort			
2.7	Straße und Hausnr.			
2.8	Tel. priv. mit Vorwahl			
2.9	Tel. Büro mit Vorwahl			
2.10	Fax mit Vorwahl			
2.11	Verein (DSV-Schl.+Abk.)			
2.12	Segelführerschein			
2.13	Geburtsdatum JJ MM TT			
2.14	Körpergröße in cm			
2.15	Gewicht in kg			

*) Zutreffendes bitte ankreuzen

Datum/Unterschrift

Deutsche Flying Dutchman Klassenvereinigung
Geschäftsführender Vorstand
Dipl.-Kfm. Bernd Schreiber
Pariser Straße 53
10719 Berlin

Wünsche an die Klassenvereinigung:

Antrag auf Mitgliedschaft

bitte deutlich schreiben!

1	**Boot**			
1.1	Segelnr. (nicht pers. SN!)			
1.2	Bauwerft			
1.3	Baujahr			
1.4	Bootsname			
2	Personalien			
2.1	Mitglied als *)	Steuermann	Vorschoter	Förderer
2.2	Status *)	Vollmitglied incl. IFDCO		nur DFDKV
2.3	Name, Vorname			
2.4	Beruf			
2.5	PLZ			
2.6	Ort			
2.7	Straße und Hausnr.			
2.8	Tel. priv. mit Vorwahl			
2.9	Tel. Büro mit Vorwahl			
2.10	Fax mit Vorwahl			
2.11	Verein (DSV-Schl.+Abk.)			
2.12	Segelführerschein			
2.13	Geburtsdatum JJ MM TT			
2.14	Körpergröße in cm			
2.15	Gewicht in kg			

*) Zutreffendes bitte ankreuzen

Datum/Unterschrift

Deutsche Flying Dutchman Klassenvereinigung
Geschäftsführender Vorstand
Dipl.-Kfm. Bernd Schreiber
Pariser Straße 53
10719 Berlin

Wünsche an die Klassenvereinigung: