FLYING REPORT

THE FLYING DUTCHMAN

DAS OFFIZIELLE ORGAN DER FLYING DUTCHMAN KLASSE

MÄRZ 1995 TRENDS, TRIMM, TECHNIK

- GEBRAUCHTBOOT-MARKT
- CLASS RULES
- RANGLISTE
- BERICHTE
- TERMINE

AUSTRALIAN OPEN

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,

rechtzeitig zur neuen Saison der erste Flying Report in 1995. Wenn alles geklappt hat, wird er zusammen mit dem immer noch sehr beliebten Poster, den Regattaterminen und der Rangliste versandt. Nachdem 1994, in vielerlei Hinsicht für die FD's, ein Jahr der Konsolidierung war, hoffen wir, daß nach den langen Wintermonaten alles auf die neue Regattasaison brennt und wir in '95 – hoffentlich – steigende Teilnehmerzahlen bei Regatten und Training haben.

Termine, die für das Neue Jahr besonders erwähnenswert sind, ist ersteinmal die Weltmeisterschaft in Torbole. Zusammen mit dem Marina Preis, der Italienischen Meisterschaft und der WM können sich die Segler vom 23. August bis zum 03. September auf dem Gardasee einmal richtig austoben. Wir hoffen auf gute Deutsche, aber, ebenso wichtig, auf große Internationale Beteiligung, was für den Ruf unserer Klasse wichtig ist. Weitere Höhepunkte in diesem Jahr ist die, diesmal nach Schwerin vergebene, Deutsche Meisterschaft. Diese findet zusammen mit den O-Jollen statt und ist, auf Wunsch der FD's, wieder verkürzt, nämlich vom 28.06.-02.07.1995. Für den Jahresanfang erhoffen wir wieder stärkere Beteiligung für eine der wenigen auswärtigen Seeregatten, die wir noch haben, nämlich das Easter Criterium in San Remo vom 13.04.-15.04 über Ostern. Zusammen mit den Solings ist dies eine immer noch schöne Saisoneröffnung inmitten des Frühlings und der Blumen in Italien.

Als letzte Regatta möchte ich noch besonders auf die Travemünder Woche hinweisen.

Auf Wunsch der FD's verkürzt, findet sie vom 22. - 25. Juli statt, es wird versucht, an drei Tagen sechs Wettfahrten zu starten. Durch das Einbeziehen des Wochenendes gehen kaum Arbeitstage verloren, und wir hoffen hier auf eine große Beteiligung, weil es nach dem Wegfall der Kieler Woche unsere einzige große Seeregatta ist. (Warnemünde ist noch im Kommen).

Traditionell am Anfang des Jahres fand, gleichzeitig mit der Düsseldorfer Bootsausstellung, auch die jährliche Sitzung der Klassenvereinigungen statt. Interessante Punkte hier, die wir teilweise schon von anderer Seite gehört hatten, waren Neuigkeiten von der IYRU, die in Zukunft ISF - International Sailing Federation - heißen soll. Der neue Präsident Paul Henderson aus Kanada ist ehemaliger FD-Segler, was nach Ansicht unserer IFDCO, unsere Chancen für eine spätere Olympiateilnahme wieder verbessert hat.

Auf der gleichen IYRU - Sitzung sind die Weichen für Verbote für Gewichtswesten generell ab 1997 gestellt worden. Vom DSV war, neben drastischen Kostenreduzierungen, zu hören, daß die Versuche mit veränderten bzw. kürzeren Kursen nicht den erhofften Erfolg bei der Presse und Resonanz bei den Klassen gebracht hat.

Aus den verschiedenen Regionen erkennen wir ungewöhnliche Bewegungen auf dem Gebrauchtbootsmarkt, was zu einer erfreulichen Belebung innerhalb der Deutschen Klassenvereinigung führen dürfte.

Der neue Berliner Regionalsekretär Peter Steidl hatte bei zwei geselligen „Bierabenden" einen durchschlagenden Erfolg, für andere Regionen zum Nachahmen empfohlen.

Euch jedenfalls einen schönen Beginn der Regattatätigkeit und viel Spaß mit unserem FD, wünscht Euch

mit freundlichen Grüßen
Bernd Schreiber
geschäftsführender Vorstand

DEUTSCHE FLYING DUTCHMAN KLASSENVEREINIGUNG

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

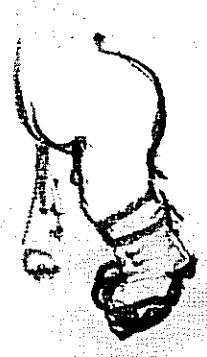
DAS, WAS WIR HABEN, REICHT UNS NICHT!*

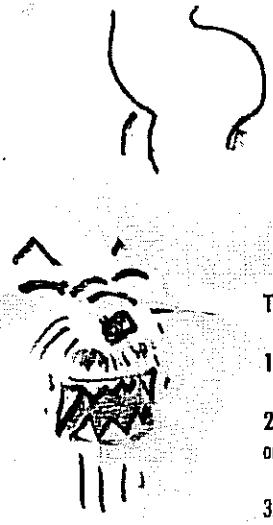
***EINE AKTION WIDER DEN TIERISCHEN ERNST**

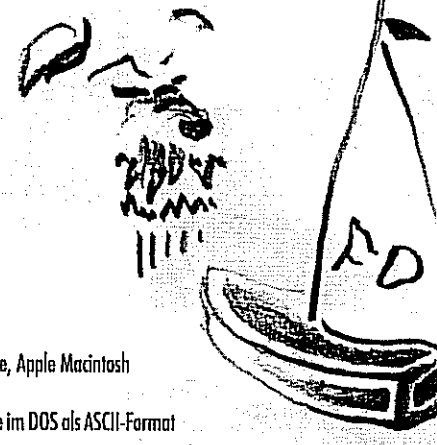
Bitte laßt alle Hemmungen fallen und sammelt sämtlichen Krempel, der Euch auf Regatten oder sonstigen Segelbegebenheiten in die schwieligen Hände fällt und schickt ihn uns! Wir brauchen dringend Material in jeder phantasievollen Form, um den Flying Report lustiger zu gestalten. Es wird alles verwendet, 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 57 68** (tel 0 40 - 86 11 17)

MEN (and Women) **AT WORK, DOCKENHUDENER STRASSE 12A, 22 587 HAMBURG**







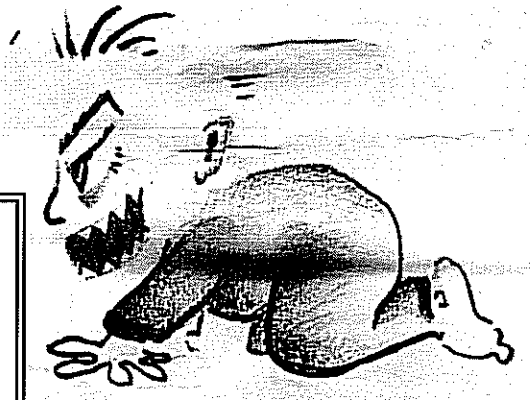
BILDER

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

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

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!!!**



KOSTENBEITRAG

für mehr als 2 Ausgaben Im Jahr

20 SÜSSE MARK,-

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

Danke

I N H A L T

Editorial	3	Seite	22	**Berliner Meisterschaft 94**
Redaktionelles	4	Seite	23	**Nikolausregatta Tegernsee**
Inhalt - **Einladung** - Impressum	5	Seite	24-27	**WM Adelaide 95**
Silberreiher Neusiedl	6	Seite	28	**IFDCO-Meeting**
Ergebnislisten	7-10	Seite	30	**Ranglistenordnung**
Die Talsperre Pöhl in Sachsen	10-12	Seite	31	**Rangliste 94**
Ergebnislisten	12/13	Seite	32/33	**Regattatermine 95**
Warnemünde	14	Seite	34/35	**Album: Der „fliegende Holländer"**
Einladung: Regattasaison 95	15	Seite	36/37	**Trimm-TipsBoots-Börse**
Kehraus Steinhude	16/17	Seite	38-41	**Boots-Börse**
Ergebnislisten - **Nebelpokal Müggelsee**	18	Seite	42	**Kommentar: Widerspruch**
Ganshaut Staffelsee	20/21	Seite	43	**Glosse: Das große Fressen**

E I N L A D U N G

Einladung zum FD-Treff

Liebe FD-SeglerInnen,
hiermit lade ich Euch zum FD-Treff des Winters 1994/95 ein. Aus Kostengründen geht die Einladung nur an Steuerleute [hiermit offiziell und hoffentlich rechtzeitig an alle]. Bitte informiert Eure Crew diesbezüglich [Auf die Füße treten!!!]. Der Treff findet statt am

Freitag, dem 17.03.95 um 19.30 Uhr im Clubhaus des SLSV, Steinhude

Tagesordnung:
1. Regattatermine 95 und Rahmenprogramm der Steinhuder Veranstaltungen
2. Organisation der Regattainfos im Raum Nord/Nordost
3. Bericht über die FD-WM (sofern Referent zur Verfügung steht)
4. Verschiedenes

Ein gemeinsames Essen wurde nicht vorgeplant. Bitte nehmt gegebenenfalls Kontakt mit der Ökonomie des SLSV auf, wenn warmes Essen individuell gewünscht wird.

Mit Bitte um zahlreiches Erscheinen [Bitte erscheinen!] verbleibe ich, Euer
Uwe

(Dr. Uwe Seehausen, Regionalsekretariat Nord)

IMPRESSUM

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

FOTOS
Titel: Ute (Freundin von Martin), Eva Genthe, Kurti Prenzler, Ingeborg Twesten, weitere

ILLUS
Anika Kunze

SATZ, LITHO & PRODUKTION
men at work

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

ANZEIGENPREISE
Privat: kostenlos,
Gewerblich: Anzeigenpreisliste anfordern!

AUFLAGE
1000

VIELEN DANK FÜR DIE HILFE VON
Peter Raikovsky (Scannen & Bildbearbeitung)
Eva Genthe /Anika Kunze (Satz & Layout), BigMac, ColourMac, SpartaMac, Sensibelchen, Mac the Ripper, PostscriptMac, Seitenstürmer, Druckfuzzy, Bürohengst, Big Sister is watching you!

SILBERREIHER NEUSIEDL

Besser spät als nie

Die erste österreichische Schwerpunktregatta dieses Jahres wurde gemeinsam mit den drei olympischen Einmannbootsklassen (Finn, Laser, Europe) durchgeführt. Für fast alle FD´s war es die Premiere mit dem neuen, großen Spinnaker. Das Wochenende war infolgedessen geprägt durch die Diskussion über die verschiedenen Möglichkeiten der Beschlägeanordnung. Durch die wechselnden Wetterverhältnisse hatten wir dann an den beiden Tagen die Möglichkeit bei den verschiedensten Windbedingungen zu testen.

Am Samstag war sehr leichter Wind, der das Beenden einer Weiterfahrt nicht erlaubte. Gerhard Proksch Sen. hat diese Wettfahrt mit seinen Vorschoter bis zum Abbruch beherrscht.

Am Sonntag zeigte sich der Neusiedlersee von seiner ganz anderen Seite, mit ca. fünf Windstärken aus West. Wie bei dieser Windrichtung gewohnt, war der Wind böig und bei der Luvtonne stark drehend. Jetzt zeigte sich die Souveränität der jungen ungarischen Mannschaft, die beide Wettfahrten gewinnen konnte und damit Gesamtsieger war. Gerhard Ulrich mit Vorschoter Andreas Iltner haben an ihre starken Leistungen aus dem Vorjahr angeknüpft und belegten den 2. Gesamtrang.

Der neue Spinnaker dürfte sich als richtig herausstellen, da er auch bei Starkwind ganz gut gesegelt werden kann. Natürlich gab es mehrere Kenterungen, aber das gehört bei diesem Wind einfach dazu.

Walter Aberger und Erich Hutter hatten kurz vor der 2.Wettfahrt einen Rettungseinsatz bei einer jungen Europe-Seglerin und kamen dadurch zu spät zum Start. Deshalb konnten sie ihren guten Platz aus der ersten Wettfahrt nicht in eine entsprechende Gesamtplazierung umsetzen. Diesen Sportsgeist möchte ich hier nochmal ganz besonders hervorheben und mich bei beiden herzlich für ihre Reaktion bedanken.

Markus Hiebeler

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 2165,-
PROCTOR Mast E-Special, Nimbus kompl. geriggt		DM 2349,-
PROCTOR Baum 2633		DM 456,-
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,-
	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

NÜRNBERGER TRICHTER

DATE FROM TO: 07.05.94-08.05.94

Organizing Club: YCN | Pointsystem: low-point | DSV-Ranking-List-Factor: | Number of Entries: 16 | Number of Starters0: 16 | Number of Finished: 16

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points
1	GER 1840	P. Hertlein	Ch. Tauschhuber	YCN	2	3	2					7.00
2	GER 171	Karl Wein	Herbert Löw	SGE	7	1	1					8.50
3	GER 55	Leo Linke	G. Bucher	SCNS	4	2	5					11.00
4	GER 47	Hans Giell	R. Lutner	SCNS	5	4	4					13.00
5	GER 68	Ottokar Klein	Tanja Klein	SCE	6	5	6					17.00
6	GER 158	Peter Krentzer	Th. Denninger	SCNS	9	6	3					18.00
7	GER 1679	Martin Pfeiffer	R. Hertlein	YCN	8	8	8					24.00
8	GER 1945	K. Kunear	B. Ellenberger	YCN	10	7	11					28.00
9	GER 1530	H. Kogerer	A. Kogerer	NSSCSR	11	11	7					29.00
10	GER 1801	H. Brunner	St. Lang	SGE	12	9	9					30.00
11	GER 1814	J. Preißler	Kai Hoffmann	YCN/SGE	1	DNS	DNS					34.00
12	GER 79	Fred Damms	Isabel Klein	TSVR/SGE	13	DNF	10					36.00
13	GER 65	H-J. Fischer	B. Thiele	YCN	3	DNS	DNS					37.00
14	GER 1902	H. Päg	R. Boachard	WHK	15	10	12					37.00
15	GER 1098	H-J. Ringlein	W. Stecher	YCN	14	12	13					39.00
16	GER 1903	D. Koschinski	N. Konopatzki	YCN	DNS	DNS	DNS					51.00

KIELER WOCHE

DATE FROM TO: 18.06.94-21.06.94

Organizing Club:KYC | Pointsystem: | DSV-Ranking-List-Factor: | Number of Entries: | Number of Starters: | Number of Finished:

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points
1	DEN 21	Jörgen Boysen-Möller	Jacob Boysen-Möller	HS	1	1	1	1	1	1		3.75
2	GER 13	Hans-Albert König	Markus Landgrebe	VSaW	2	2	2	4	2	2		10.00
3	GER 33	Hans Genthe	Jobst Wellensiek	HYC	5	4	3	2	8	4		18.00
4	GER 52	Martin Krings	Joachim Brodda	HSC	3	3	5	PMS	9	3		23.00
5	GER 101	Matthias von Linda	Christian Solmen	BA	4	6	4	10	4	5		23.00
6	GER 199	Lars Hidde	Jan von Borstel	SCU	DNF	7	8	3	6	6		30.00
7	GER 1775	Olaf Ballerstein	Frank Reinecke	SCOe	8	8	9	5	3	11		33.00
8	GER 94	Ralf Wilkendorf	Stepfan Lübbe	YCSI	6	5	DNF	9	12	8		40.00
9	GER 66	Kurt Prenzler	Uwe Lage	HYC	7	DNC	DNF	7	7	10		51.00
10	GER 1846	Lorenz Hansen	Nicolai Hansen	KYC	DNF	DNC	7	6	10	9		52.00
11	GER 1909	Jens Harnisch	Fips Hallensleben	PYC	9	DNF	DNF	PMS	5	7		61.00
12	GER 29	Michael Schormer	Christian Schormer	MIYC	DNF	DNC	6	8	11	DNC		65.00
13	GER 1902	Heinrich Paes	Ralf Bouchard	WHK	DNF	10	DNF	12	13	16		71.00
14	GER 189	Georg Altenhain	Jesko Hoelter	VSaW	12	DNF	DNF	13	16	13		74.00
15	GER 151	Klaus Gaede	Aeisso Kern	VSaW	10	9	DNF	DNC	DNC	DNC		79.00
16	GER 1849	Paul-Eduard Mende	Mathias Himmel	BSV	DNC	DNC	10	DNC	14	15		79.00
17	DEN 31	Ebbe Spange	Morten Juul Hansen	KS	DNF	DNC	DNF	11	15	14		80.00
18	GER 42	Traute Genthe	Ekkehard von Soldern	KYC	11	DNC	DNF	DNC	DNC	12		83.00
19	GER 98	Shmuel Markhoff		SCN	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC		100.00

FD-CUP SIMSSEE 12.02.95 /TB

DATE FROM TO: 30.07.94-31.07.94

Organizing Club: SCS | Pointsystem: low-point | DSV-Ranking-List-Factor: 1.20 | Number of Entries: 22 | Number of Starters: 18 | Number of Finished: 17

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV-Pts.
1	GER-80	Richard Buchecker	Claudia Düll	142	SCS	1							0.75	120.00
2	GER-1969	Hans Künzler	Sepp Fastl	300	MYC	2							2.00	112.94
3	GER-155	Gerhard Niessen	Karl Scheuring	102	SCS	3							3.00	105.88
4	GER-158	Peter Kreuzer	Thomas Danninger	2120	SCNS	4							4.00	98.82
5	GER-55	Leo Linke	Guntram Bucher	341	SCNS	5							5.00	91.76
6	GER-54	Andreas Linke	Klaus Ammann	135	SCNS	6							6.00	84.71
7	GER-1810	Dieter Staib	Renate Staib	361	YCaT	7							7.00	77.65
8	GER-1941	Andreas Kolb	M. Kolb		YCAT	8							8.00	70.59
9	GER-1799	Gerhard Wachter	Andreas Wachter		SCS	9							9.00	63.53
10	GER-1430	Norbert Weidlich	Neumann		SCS	10							10.00	56.47
11	GER-1507	Rainer Will	Michael Schmits		SCNS	11							11.00	49.41
12	GER-1874	Eberhard Gaupp-Wagene	Christina Vock	202	SVM	12							12.00	42.35
13	GER-1304	Markus Spinnler	Rainer Spinnler		YCaTm	13							13.00	35.29
14	GER-1597	Christoph Lorenz	Hans Lorenz		SCSI	14							14.00	28.24
15	GER-1749	Markus Pöllath	Jürgen Pöllath		SCNS	15							15.00	21.18
16	GER-1569	Dr. Hans-Joachim Kner	Berengar Knerr	156	CYC	16							16.00	14.12
17	GER-1863	Dieter Schimke	Hans Loder		SCS	17							17.00	7.06
18	GER-1900	Helmut Steiner	Georg Kauderer	2116	YCaT	DSQ							23.00	
19	GER-109	Dr. Marius Pfaller	Kurt Siebert	2100	MYC	DNC							23.00	
20	GER-119	Hans Alfred Kohl	Eva Kohl	280	YCaT	DNC							23.00	
21	GER-68	Ottokar Klein	Tanja Klein	162	SGE	DNC							23.00	
22	GER-93	Joachim Dahrmann	Julia Seyock	392	SCPI	DNC							23.00	

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT AMMERSEE

DATE FROM: 17.07.94 - 21.07.94

Organizing Club: ASC Q : 1.11 Pointsystem : low-point VF : 1.00 DSV-Ranking-List-Factor: 1.50 Number of Entries: 42 Number of Starters: 38 Number of Finished: 38

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV-Pts.	WRL-Pts.
1	GER-206	K. Uwe Lüdtke	Ralph Schrappe	618	SCBG	4	2	3	DNF	3	1		12.75	150.00	50.00
2	GER-51	Andreas Kunze	Peter Hollender	48	SCW	2	6	6	1	1	4		13.50	146.05	49.00
3	GER-92	Andreas Plettner	Max Friedrich	136	BYC	1	1	2	5	11	5		13.50	142.11	48.00
4	GER-91	Helmut Löther	Michael Klowitta	159	SCAI	YMP	4	5	7	2	3		21.00	138.16	47.00
5	GER-22	Eddy Eich	Ben Hagenmeyer	195	WYC	DNF	3	1	2	7	11		23.75	134.21	46.00
6	GER-187	Stefan Beichl	Thomas Mayer	370	HSC	8	5	7	3	5	12		28.00	130.26	45.00
7	GER-40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	111	VSAW	7	7	8	9	13	2		33.00	126.32	44.00
8	GER-45	Michael Dorrer	Josef Seebauer	76	NYCE	3	9	YMP	4	10	7		33.00	122.37	43.00
9	GER-98	Shmuel Markhoff	Michael Höhle	305	SCN	11	11	10	6	8	13		46.00	118.42	42.00
10	GER-213	Rolf Albert	Lutz Albert	627	SVP	14	12	9	8	16	16		59.00	114.47	41.00
11	GER-111	Ewald Kösiler	Adrian Kösiler	317	BYC	16	13	12	DNS	6	14		61.00	110.53	40.00
12	POL-1	Andrzej Jwinski	Jwinski			22	17	13	DNF	4	10		66.00	(106.58)	39.00
13	GER-194	Georg Knick	Stefan Seidenschnur	52	PYC	17	10	17	10	14	20		68.00	102.63	38.00
14	SUI-51	Enrico Ambrosi	Fabio Galante	1236	YCA	19	22	11	24	12	9		73.00	(98.68)	37.00
15	GER-1774	Dr. Ulrich Baur	Dr. Klaus Baur	95	STSC	20	15	22	16	18	8		77.00	94.74	36.00
16	GER-39	Daniel Lötzbeyer	Ulrich Dahlhoff	2103	SCW	9	18	16	19	19	29		81.00	90.79	35.00
17	GER-83	Karl-Heinz Wolf	Andreas Meister		SSVEP	5	21	18	12	30	27		83.00	86.84	34.00
18	GER-97	Walter Groß	Jürgen Groß	157	SCO	DNF	24	14	13	9	24		84.00	82.89	33.00
19	GER-64	Rolf Wilkendorf	Otto Neumeister	2121	YCS	6	16	DNF	23	22	21		88.00	78.95	32.00
20	GER-944	Gunther Schrem	Franz J. Schild	204	NSSC	10	28	21	18	15	34		92.00	75.00	31.00
21	GER-44	Heiner Forstmann	Alexander Forstmann	31	SLSV	18	19	23	11	27	22		93.00	71.05	30.00
22	GER-20	Egbert Felske	Jürgen Hobein	106	HYC	13	27	19	20	26	15		93.00	67.11	29.00
23	GER-154	Günter Steck	Roland Frank	324	ESV	12	20	15	25	34	DNF		106.00	63.16	28.00
24	HKG-4	Sven Merkel	Christof Wieland			15	8	4	DNF	DSQ	DSQ		113.00	(59.21)	27.00
25	GER-1665	Dr. Detlef Kreidel	Felix Kreidel	98	NRV/SLSV	21	25	25	14	28	28		113.00	55.26	26.00
26	GER-80	Richard Buchecker	Cristoph Lorenz	142	SCS	DNF	23	DSQ	15	29	6		116.00	51.32	25.00
27	GER-120	Karsten Keil	Frank Descher	399	YCAG	DNF	14	DNF	21	21	18		117.00	47.37	24.00
28	GER-1843	Rolf Ortmann	F. Ristau	2109	ESC	DNF	26	28	22	17	31		124.00	43.42	23.00
29	GER-58	Robert Ness	P. Hebel	2139	ESC	23	30	30	26	31	26		135.00	39.47	22.00
30	GER-1969	Hans Künzler	Stefan v.Sonnenburg	300	MYC	DNF	DNS	DNF	17	25	17		145.00	35.53	21.00
31	GER-1900	Helmut Steiner	Marcus Spinnler	2116	YCaT	DNF	DNS	24	DNS	23	19		152.00	31.58	20.00
32	GER-119	Hans Alfred Kohl	W. Joppich	280	YCaT	DNS	DNS	20	DNS	24	25		155.00	27.63	19.00
33	GER-68	Ottokar Klein	Phillip Müller	162	SGE	DNF	31	26	DNS	36	30		166.00	23.68	18.00
34	GER-86	Wolfgang Frank	Tobias Frank	2106	SVH	DNF	DNS	27	DNS	35	23		171.00	19.74	17.00
35	GER-34	Kurt Hergenröther	Horst Mandl	55	KCF	DNF	29	DNF	DNS	32	32		179.00	15.79	16.00
36	GER-1810	Dieter Staib	Renate Staib	361	YCaT	DNF	DNS	29	DNS	33	33		181.00	11.84	15.00
37	GER-1929	Hans-Peter Schwarz	Roland Kirst	368	HSC	DNS	DNS	DNS	DNS	20	DNF		192.00	7.89	14.00
38	GER-55	Leo Linke	Heinz Klement	341	SCNS	DNF	32	PMS	DNS	DNS	DNS		204.00	3.95	13.00
39	GER-193	Eckart Walz	Olaf Muther	2135	SLSV	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC		215.00		
40	GER-259	Olaf Mönnicke	Sven Viehweg	397	SGR	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC		215.00		
41	GER-82	Anton Schwarz	Michael Erhard	30	ASC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC		215.00		
42	HKG-1	Pawel Perewersew	Yavgeny Bykovski			DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC		215.00		

INT. SCHWEIZER MEISTERSCHAFT SILVAPLANA 4.08.09 12.02.95 /TB

DATE FROM TO: 20.08.94-28.08.94

Organizing Club: SCSTM Q : 1.02 Pointsystem: low-point VF : 0.82 DSV-Ranking-List-Factor: 1.00 Number of Entries: 18 Number of Starters: 18 Number of Finished: 18

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV-Pts.	WRL-Pts.
1	GER-91	Helmut Löther	Bernhard Wiedemann	159	SCAI	DNC	1	1	1	2	2		6.25	100.00	41.00
2	SUI-51	Enrico Ambrosi	Fabio Galante	1236	YCA	1	6	3	2	3	1		9.50	(94.44)	40.18
3	SUI-399	Walter Bachmann	T. Ilg		SMCGW	2	5	2	3	1	3		10.75	(88.89)	39.36
4	GER-34	Kurt Hergenröther	B. Avkiran	55	KCF	3	4	7	5	7	5		24.00	83.33	38.54
5	SUI-340	Hans-Peter Roduner	Koni Roduner	1234	SFDCO	4	15	4	8	5	4		25.00	(77.78)	37.72
6	SUI-3	Jean-Pierre Weber	R. Bolliger	1269	SCH	7	3	8	4	9	7		29.00	(72.22)	36.90
7	AUT-40	Alexander Schmied-Sie	Wolfgang Skoda		KYCPö	8	2	6	7	10	13		33.00	(66.67)	36.08
8	SUI-383	Alois Fuchs	Albert Leberer	1231	YCSS	10	8	5	10	6	8		37.00	(61.11)	35.26
9	SUI-511	Fabrizio Saudino	S. Wezel		YCA	11	9	9	6	11	6		41.00	(55.56)	34.44
10	GER-21	Peter Stanner	Chr. Beimueller	37	SCSTS	5	7	14	11	8	11		42.00	50.00	33.62
11	SUI-6	Christoph Baumann	M. Koller		SCR	15	10	11	9	4	9		43.00	(44.44)	32.80
12	SUI-408	Stefan Ultsch	N.Ultsch			6	11	16	14	12	10		53.00	(38.89)	31.98
13	SUI-200	Eric Gastel	Bernd Ullings		SCH	9	14	12	13	13	12		59.00	(33.33)	31.16
14	SUI-406	Daniel Zuellig	Stefan Rohner		SVM	14	13	10	15	17	DNC		69.00	(27.78)	30.34
15	SUI-8	Vinzennz Aebersold	M. Sterchi		CNTY	13	12	13	16	15	17		69.00	(22.22)	29.52
16	GER-407	P. von Huben	P. Ilg		ZSR	16	16	17	12	14	14		72.00	16.67	28.70
17	SUI-379	Peter Leemann	R. Maischen	1263	SCOZ	12	DNF	15	17	16	15		75.00	(11.11)	27.88
18	SUI-394	Armin Wiedmaier	Ulf Knothe	1297	SCH	17	DNF	DNC	DNC	DNF	16		90.00	(5.56)	27.06

E R G E B N I S L I S T E N

TROFEO MARINA PREIS 4.08.08 12.02.95 /TB

DATE FROM TO: 24.08.94-27.08.94

Organizing Club: CVT Q: 1.07 Pointsystem: bonus VF: 1.07 DSV-Ranking-List-Factor: 1.50 Number of Entries: 48 Number of Starters: 48 Number of Finished: 46

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV-Pts.	WRL-Pts.
1	DEN-21	Jorgen Bojsen-Moller	Jens Bojsen-Moller		HS	1	17	1	3	3	2		14.4	(150.00)	53.50
2	GBR-22	Michael Lennon	Ben Hagenmeyer	758	CSC	2	4	3	2	2	1		14.7	(146.74)	52.43
3	GER-92	Andreas Pleitner	Max Friedrich	136	BYC	5	3	5	1	1	9		25.7	143.48	51.36
4	NED-69	Wim Langeslag	Peter van Koppen	889	WVB	3	1	2	16	5	7		31.7	(140.22)	50.29
5	ITA-10	Roberto Cipriani	Stefano Morelli	1045	FVP	6	2	6	6	4	6		46.1	(136.96)	49.22
6	AUT-16	Stefan Hiebeler	Markus Hiebeler	499	YCRHD	4	7	7	5	9	3		49.7	(133.70)	48.15
7	GER-13	Hans-Albert König	Manfred König	113	VSAW	8	6	8	13	13	4		66.7	130.43	47.08
8	GER-98	Shmuel Markhoff	Michael Höhle	305	SCN	7	16	11	4	7	DNF		73.0	127.17	46.01
9	GER-1755	Ralf Behrens	Bernd Szyperrek	90		16	12	14	9	14	5		83.0	123.91	44.94
10	GER-40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	111	VSAW	18	9	16	8	10	10		83.0	120.65	43.87
11	GER-51	Andreas Kunze	Georg Kartini	48	SCW	10	5	4	22	18	DNF		86.0	117.39	42.80
12	GER-44	Heiner Forstmann	Dr. Axel Forstmann	31	SLSV	9	PMS	12	12	11	13		87.0	114.13	41.73
13	GER-10	Ernst-Hermann Pilgram	Uwe Pilgram	39	DKSC	21	10	13	19	16	11		99.0	110.87	40.66
14	GER-123	Martin Krumhaar	Gunnar Bahr	320	VSaW,SCG	14	18	29	25	31	8		124.0	107.61	39.5.
15	AUT-2	Klaus Schober	Martin Neumayr	533	YCZ	30	31	10	15	15	DNF		131.0	(104.35)	38.52
16	AUT-342	Bernd Stremitzer	Heinz Stremitzer	482	UYCW	24	14	23	20	22	DNF		133.0	(101.09)	37.45
17	AUT-407	Armin Graf	Christoph Zingerle	506	TWSVA	26	26	18	10	24	DNF		134.0	(97.83)	36.38
18	GER-199	Lars Hidde	Jan v. Borstel	2102	SCU	19	13	DNC	7	20	DNF		138.0	94.57	35.31
19	GER-80	Richard Buchecker	Cristoph Lorenz	142	SCS	17	15	33	33	12	DNF		140.0	91.30	34.24
20	GER-66	Kurt Prenzler	Uwe Lage	152	HYC	20	33	22	23	19	DNF				
21	ITA-25	Claudio Perino	Antonio Turturo	1074	CNB	23	DNF	9	30	8	DNF		149.0	(84.78)	32.10
22	GER-177	Sascha Schröder	Jens Nackmayr	327	VSAW	12	8	DNC	24	26	DNF		149.0	81.52	31.03
23	GER-122	Harald Berning	Arthur Schedlinski	2133	WSVRH	40	23	20	32	32	12		149.0	78.26	29.96
24	GER-182	Michael Haupt	Stephan Reimers	58	YCN	27	43	17	36	27	14		151.0	75.00	28.89
25	GER-30	Wolfgang Wellner	Sven Peters	17	HYC	31	25	30	14	21	DNF		151.0	71.74	27.82
26	GER-1900	Helmut Steiner	Paul Bichler	2116	YCaT	22	30	24	17	29	DNF		152.0	68.48	26.75
27	GER-20	Egbert Felske	Jürgen Hobein	106	HYC	28	24	26	18	28	DNF		154.0	65.22	25.68
28	GER-194	Georg Knick	Stefan Seidenschnur	52	PYC	13	11	DNC	DNF	6	DNF		157.7	61.96	24.61
29	GER-213	Rolf Albert	Björn Fischer	627	SVP	33	28	21	29	17	DNF		158.0	58.70	23.54
30	ITA-122	Alberto Patrone	Roberto Calos	1764		11	22	DNF	28	23	DNF		163.0	(55.43)	22.47
31	GER-944	Gunther Schrem	Arthur Graefe	204	NSSC	15	34	15	34	36	DNF		164.0	52.17	21.40
32	TCH-48	Pavel Pseidl	Zbynek Sedo	1668	TP	DNC	35	25	11	37	DNF		187.0	(48.91)	20.33
33	GER-1747	Gerhard Springer	Reinhard Lange	301	WYC	29	20	27	DNC	34	PMS		189.0	45.65	19.26
34	GER-1803	Dr. Hanns Lahner	Gunter Rauber	258	WVF	DNC	29	37	26	25	DNF		196.0	42.39	18.19
35	GER-68	Ottokar Klein	Tanja Klein	162	SGE	35	32	38	27	35	DNF		197.0	39.13	17.12
36	GER-81	Heinz Schuster	Andreas Messian	171	MRSV	34	21	32	DNC	33	DNF		199.0	35.87	16.05
37	GER-1706	Wolfgang Staud	Sepp Biegert	117	KCF/HSK	32	36	36	31	40	DNF		205.0	32.61	14.98
38	TCH-73	Martin Kubovy	Zbynek Zanker		YCT	DNC	41	28	21	39	DNF		208.0	(29.35)	13.91
39	GER-76	Leander Weintz	Karl Lösch	99	KCF	DNF	27	31	37	38	DNF		212.0	26.09	12.84
40	GER-67	Johannes Breh	Udo Kebschull	369	RCR	DNC	19	19	DNF	DNC	DNF		215.0	22.83	11.77
41	GER-1945	Klaus Kuncar	Bernd Gluckert	2132	YCN	38	39	34	DNF	30	DNF		220.0	19.57	10.70
42	GER-259	Olaf Mönnicke	Silke Grosch	397	SGR	39	40	35	35	41	DNF		220.0	16.30	9.63
43	ITA-1125	Gianfranco Pieri	Luca Martini		CNB	36	38	39	DNF	42	DNF		234.0	(13.04)	8.56
44	GER-152	Peter Steidl	Torsten Hardwiger	9	PYC	25	37	DNC	DNF	DNC	DNF		239.0	9.78	7.49
45	GER-63	Klaus Dierker	Walter Magnus	14	HKK	37	42	DNF	DNC	DNC	DNF		256.0	6.52	6.42
46	ITA-110	Luciano Nottegar	Luca Giombga		CNB	DNC	44	DNC	DNC	43	DNF		264.0	(3.26)	5.35
47	AUT-9	Heinz Woerder	Thomas Kainz	510	UYCNS	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNF		275.0	4.28	
48	GER-146	Günter Jansen	Andreas Gerlach	2114	SLSV	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNF		275.0	3.21	

HERBSTWETTFAHRTEN FÜR FD 4.09.01 12.02.95/TB

DATE FROM TO: 03.09.94-04.09.94

Organizing Club: SKM Q : 1.02 Pointsystem: low-point VF : 0.82 DSV-Ranking-List-Factor: 1.20 Number of Entries: 27 Number of Starters: 25 Number of Finished: 23

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	6	7	Points	DSV-Pts.	WRL-Pts.
1	NED-5	Fred Schaaf	Bas Wulffers	781	WVK	2	1	3				5.75	(120.00)	41.00
2	GER-44	Heiner Forstmann	Alexander Forstmann	31	SLSV	3	2	2				7.00	114.78	40.18
3	NED-330	Thijs Rutten	Theo Rutten	820	WVZ	1	3	4				7.75	(109.57)	39.36
4	GER-52	Martin Krings	Joachim Brodda	2137	HSC	8	4	1				12.75	104.35	38.54
5	GER-20	Egbert Felske	G. Müller	106	HYC	6	6	5				17.00	99.13	37.72
6	GER-29	Michael Schormer	Christian Schormer	143	MIYC	4	5	9				18.00	93.91	36.90
7	GER-1906	Andreas Meyer	Heinz Bollweg	255	SCLD	5	8	7				20.00	88.70	36.08
8	GER-182	Michael Haupt	Stephan Reimers	58	YCN	10	10	11				31.00	83.48	35.26
9	GER-1775	Olaf Ballerstein	Frank Reinecke	355	SCO	12	7	13				32.00	78.26	34.44
10	GER-43	Andreas Stahlhut	Stefan Stahlhut	118	HYC	9	13	10				32.00	73.04	33.62
11	GER-189	Dr. Georg Altenhain	Jesko Hölter	323	VSAW	13	12	12				37.00	67.83	32.80
12	GER-1846	Lorenz Hansen	Nicolai Hansen	7	ASSC	7	17	17				41.00	62.61	31.98
13	GER-13	Hans-Albert König	M. König	113	VSAW	16	11	14				41.00	57.39	31.16

E R G E B N I S L I S T E

14	GER-30	Wolfgang Wellner	S. Sandmann	17	HYC	14	16	15	45.00	52.17	30.34
15	GER-46	Joachim Schröder	J. Wellensiek	8	HYC	19	21	8	48.00	46.96	29.52
16	GER-66	Kurt Prenzler	F. Seegers	152	HYC	11	9	DNC	48.00	41.74	28.70
17	GER-139	Josef Wanders	J Ellenberger	176	KSG/SVPB	18	14	18	50.00	36.52	27.88
18	GER-1777	Hartmut Wesemüller	Dr. N. Hartmann	46	HYC	DNF	18	6	52.00	31.30	27.06
19	GER-1665	Dr. Detlef Kreidel	Felix Kreidel	98	NRV/SLSV	21	15	19	55.00	26.09	26.24
20	GER-1849	Paul-Eduard Mende	M. Himmel	233	BSV	17	20	20	57.00	20.87	25.42
21	GER-1615	Wolfram Pilgrim	T. Pilgram		SCC	20	22	16	58.00	15.65	24.60
22	GER-94	Ralf Wilkendorf	O. Henmeister	2121	YCS	15	19	DNC	62.00	10.43	23.78
23	GER-49	Michael Lange-Wagner	Oliver Wagner	344	GSG	DNC	23	DNC	79.00	5.22	22.96
24	GER-136	Horst Schäfer	H.-J. Krumstroh	347	YCN	DNC	DNF	DNC	84.00	22.14	
25	GER-1516	Adolf-Karl La Graauw	Sven La Graauw			DNF	DNC	DNC	84.00	21.32	
26	GER-176	Wolf-Diedrich Seidel	Helga Seidel	350	PYC	DNC	DNC	DNC	84.00		
27	GER-193	Eckart Walz	Olaf Mulher	2135	SLSV	DNC	DNC	DNC	84.00		

B E R I C H T

Das FD-Nest der neuen Bundesländer:

DIE TALSPERRE PÖHL IN SACHSEN

Wie alles begann

Im Osten Deutschlands wurden fast über die gesamte Zeit seines Bestehens als selbstständiger Staat Talsperren aus den verschiedensten Gründen gebaut einer der wenigen Punkte, in denen man dem Westen um Längen voraus war. So wurde Ende der 50er Jahre auch die Talsperre Pöhl im Vogtland um Zweck der Brauchwassergewinnung und zum Hochwasserschutz gebaut. Sie war damals der drittgrößte Stausee in Deutschland mit über 4 km" Wasserfläche. Schon bald, z. T. noch in der Phase des Probestaus, begannen sich an den Wochenenden Camper auf den umliegenden Wiesen zu versammeln. Es dauerte nicht lange, und die ersten Faltboote und Ruderkähne wurden gesichtet. Etwa fünf Jahre nach dem Probestau entwickelten sich aus den verschiedenen (wilden) Camping-Plätzen die ersten Vereine, z.T. Camping-, z. T. Segel-Vereine, wie der jetzige SCHP und der SVP (damals noch als sog. Betriebs-sportgemeinschaften, der Sponsor wurde quasi von oben festgelegt). Die ersten Piraten und H-Jollen wurden meist aus der Berliner Gegend 'importier'. Schon bald (so gegen '65) lag das Hauptaugenmerk der mittlerweile vier ansässigen Clubs mit ca. 800 Mitgliedern auf dem Regattasegeln – was revierbedingt war. In den besten Zeiten – Ende der 70er, Anfang der 80er Jahre – war manchmal die Hälfte des Bootsbestandes auf dem Wasser: 200 bis 250 Boote. In den 60er Jahren war der FD in der DDR eine anerkannte und offizielle Bootsklasse, wie andere auch. Es gab speziell an der benachbarten Talsperre Pirk eine ganze Anzahl dieser Schiffe, so daß es nicht lange dauerte, bis auch bei uns welche zu sehen waren. Es setzte damals ein Trend ein, der bis heute anhält: die besten Segler fahren FD. Bald schon war der erste Spinnacker zu sehen, der erste Alumast von Hartwig Hessel ließ nicht lange auf sich warten, Regatten auswärts (meist in Berlin) wurden besucht, man war bekannt.

Eine schwierige Zeit begann,als im Jahre 1968 in der DDR die sogenannte 'Förderungswürigkeit' eingeführt wurde: Nur olympische Sportarten waren am Geldhahn, andere zur Existenz auf niedrigstem Niveau verdammt. Innerhalb der Olympiasportarten erfolgte eine krasse Trennung zwischen Leistungs- und Breitensport. Beim Segeln mit der Auswirkung, daß die olympischen Bootsklassen in den vier Sportclubs (Club in der DDR: Leistungssportverein) in Berlin, Schwerin und Rostock zusammengefaßt wurden und anderswo nicht mehr existieren durften (Man stelle sich vor, ein Breitensport-Segler fährt, so er zahlen kann, zur WM und wird Sechzigster – unmöglich für das Ansehen der DDR !). Für diese (25.000) Segler wurden extra Bootsklassen entwickelt, die es nur in der DDR gab – sogenannte nationale Klassen. Selbst der 420er war eine nationale Klasse, mit veränderter Form und unmöglichem Gewicht. Die vogtländischen Dickschädel stellten sich natürlich quer (Vogtländer nach Brockhaus: kleines, zänkisches Bergvolk), behielten ihre FDs und waren fortan gezwungen, im eigene Saft zu schmoren. Der Besuch von auswärtigen Regatten wurde unterbunden. Man hatte inzwischen so um die 20 aktive Segler. Manche waren dann sogar so 'frech', mit den Leistungsseglern (es gab meist zwischen 10 und 15 davon) und deren Trainern am Verband vorbei Kontakte zu knüpfen und Material zu 'besorgen', denn dort gab es für unsere Verhältnisse genügend.

Wir waren (auch) wichtig, erkannte man nach und nach in den Sportclub's (deswegen bezeichneten wir die Leistungssegler als 'Clubbies') und mit einiger Verzögerung auch in der Verbandsführung. Was sollte denn mit den 'weichgesegelten' Booten, die im Jahr 30 bis 40 Tage beim Ostseetraining vor Warnemünde geknüppelt wurden, nach zwei bis drei Jahren geschehen? Immerhin mußte ein FD in den 70ern bei Gerlach in Berlin und später in der FES mit 80.000 Ostmark bar bezahlt werden! Patentrezept: Man warte auf einen Anruf aus dem Vogtland ('Ich habe eien Trabbi-Auspuff hast Du einen FD?') und verschiebe das Schiff an diesen Verrückten Zu-behör und Beschläge richteten sich nach der Anzahl der (z. B.) Auspuff-anlagen. Ich verfügte leider nie über einen neuen Trabbi-Auspuff und bekam mehrere Schiffe bei denen sogar die V2A-Schrauben herausgedreht waren. Es gab einen der arbeitete in Zwickau bei Trabant im Ersatzteillager, der hatte deswegen immer die am besten ausgerüsteten Schiffe. Etwa um diese Zeit , 1978, wurde der Verfasser seineszeichens Angler und daher öfters mit dem 'Stöhrenfried Segler konfrontiert, auf diese Sportart und im besonderen auf den schnittigen FD aufmerksam: es gab damals bei uns noch einige der sogenannten 'Accapulco' Schiffe, also die ersten GFK-FDs á la Marc Pajot mit dem Riesenloch im Spiegel, z.T. als Nach(Selbst)bauten. Die faszinierten mich. Ich also meinen Erdkundelehrer gefragt (der erklärte uns 'Luv' und 'Lee' anhand des Nordstaus der 'Erzgebirgsscholle') und siehe da, der

hatte selbst so ein Schiff und auch noch zu verkaufen. Ich kaufte mir also mit 15 zu-sammen mit einem Freund (auch Angler) mein erstes Schiff – einen FD für 1000,- Mark Ost Bj. 1954. Wir versuchten im Winter einige grund-sätzliche Dinge um- bzw. einzubauen (Doppelboden), mit dem Erfolg, daß wir 1979 bei jeder Regatta die erste Wettfahrt schon aufgeben mußten, weil irgend etwas davonflog.

Die Zeit der Materialschlachten – nur die Härtesten fahren FD

Es gab nun unter den mittlerweile 25 aktiven FD-Seglern einige, die hatten neben guten Beziehungen zu den Leistungssseglern (Trabbizubehör, Trapezgurthersteller, Epoxilieferant) zu allem Überfluß auch noch 'Westverwandschaft' – ein Zauberwort im Osten – mit dem entsprechenden Verwandschaftsgrad – sie konnten also ab und zu fahren und auch ab und zu mal ein kleineres Segel (Hartwig Hessel) oder einen kleinen Mast (Wolfgang Dietrich) mitbringen, oder mal schnell 1984!! mit Jörg Diesch über Rake-Trimm reden. Für uns übrigen waren sie so was wie Halbgötter geworden, die zu schlagen auf der Regattabahn fast unmöglich war. Diese Situation kostete uns einige gute Segler, die dem FD für immer den Rücken kehrten.

Ich holte mir im Frühjahr 1985 wieder einen (leeren) FD in Schwerin für 7.000,- Ost, ohne Segel, Mast ein alter Z-Spar Rohling! Es galt nun, Beschläge zu organisieren und nachzubauen. Manch Schlosser in Betrieben, in der meine damalige Firma arbeitete, wird sich wohl noch an den verrückten Segler erinnern, der nach Feierabend in die Werkstatt kam und aus Miramid Mastfüße, aus V2A-Blech Schwertbeschläge usw. baute. Es gab einen Laden in Berlin, das Sporthaus Neptun (heute A. W. Niemeyer), das führte ab '85 wenigstens Kugellagerblöcke (Harken Nachbau - Einfachblock 23,- Ost/Stück). So entstand nach und nach mein erstes konkurrenzfähiges Schiff. Ein entscheidender Schritt ergab sich nach einem Anruf bei der Abteilung Segelforschung der Forschungs- und Entwicklungsstelle (FES). Die IFDCO hatte gerade die Segelanzahl bei Regatten limitiert, die Allroundsegel wurden entwickelt. Die FES hatte Topsegel gemacht und gab die Produktion erstmals an eine Segelmacherei (Plakotex) in Wismar. Dort wollte man natürlich möglichst große Serien fertigen – so konnten wir 'Freizeitsegler' erstmals neue FD-Segel (1 Groß + 1 Genua = 5.500,- Ost) kaufen. Plötzlich ge-wann ich meine erste Wettfahrt, wurde 3. beim 'Blauen Band' von Pöhl und war inzwischen ein fast perfekter Bootsbauer.

1985 - Otto der Große

Etwa ab Mitte der 70er Jahre wurde ein Schlupfloch zum Regattasegeln von uns immer mehr genutzt und ausgebaut: die damalige CSSR. Dort gab es auch solche wie uns, die aus nichts viel machen mußten. Auch das seglerische Niveau war in etwa gleich – mit Ausnahme Vaclav Brandeis, der aufgrund des Olympia-Boykotts 1980 der westlichen Länder in Tallin startete (starten durfte) und entsprechend gefördert wurde. Meist segelten wir ein-/zweimal im Jahr drüben, in der Regel am Lipno-Stausee.

1985 waren auch wieder 4 Boote zur CSSR-Staatsmeisterschaft dort. Am Tag vor dem ersten Race (wir saßen gerade alle beim Bier im Club) kommt ein Auto mit Erlanger Nummer – wir kannten uns aus! – in den Club gefahren – mit FD! Für uns eine Sensation. Jetzt galt es erst mal die Umstände zu checken, denn normalerweise hätten wir jetzt sofort abreisen müssen. Es war Sportlern in der DDR strengstens und bei härtesten Strafen verboten, mit Westdeutschen ohne Genehmigung des Verbandes gemeinsam einen Wettkampf zu bestreiten, geschweige denn Kontakte aufzunehmen.

Es wurde absolutes Stillschweigen in der Heimat vereinbart, unsere tschechischen Freunde führten uns in der Ergebnisliste mit CZ-Nummern (wegen des FD-Bullettins!) und im übrigen hofften wir, daß man in Berlin keinen Wind bekam (Man hatte, wie wir 1990 erfuhren, und dachte darüber nach, unseren FDs endgültig den Garaus zu machen.). Otto staunte nicht schlecht, hier noch weitere deutsche FD-ler zu treffen. Er gibt heute noch zum Besten, wie er Hartwig Hessel 1990 bei einer gemeinsamen Regatta nur an der Stimme erkannt hat. Wir waren beeindruckt von seinem Material und von seiner Einstellung: 'Brandeis? Nie gehört. Woll'n mal sehen, was der kann!'. 'Der' hatte Mühe, Otto auf Platz zwei zu verweisen, was uns dazu veranlaßte, Otto insgeheim als Spitzensegler einzustufen.

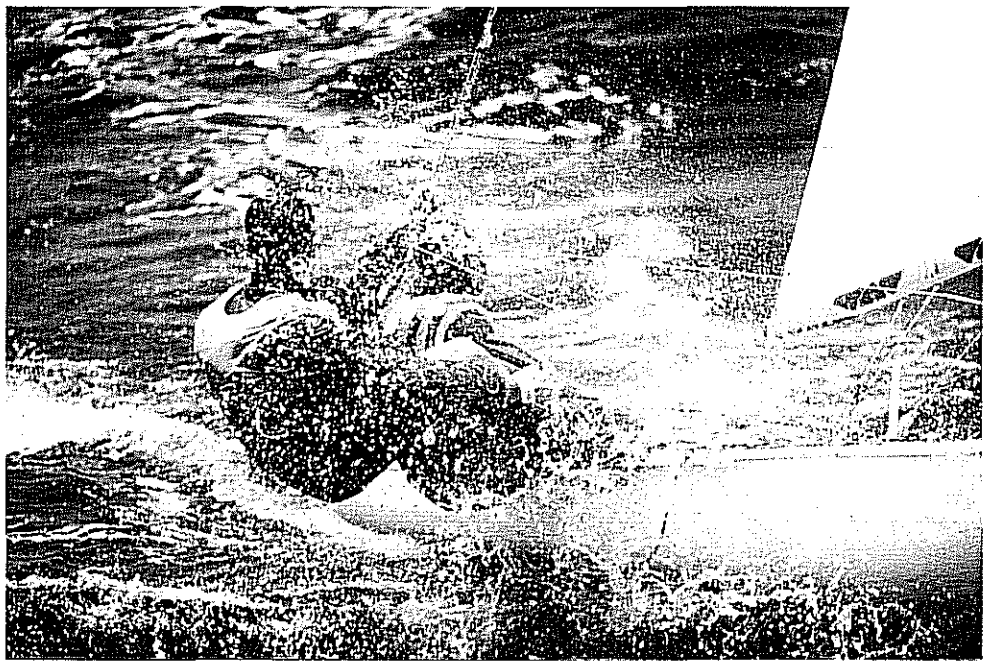
Es ist was im Busch

Das merkten auch wir Pöhler FD-Segler Ende der 80er Jahre. Mit dem Staat ging es spürbar abwärts, mit uns allerdings steil nach oben. Es gab seit Jahren eine Regatta, die nur den bei uns vertretenen olympischen Klassen vorbehalten war, also FD, Finn, 470er. Von Jahr zu Jahr kamen mehr Leistungssegler, um dort teilzunehmen (Einmal hatten wir von 12 Leistungs-FDs 8 bei uns.), nicht weil sie bei uns große sportliche Erfolge feiern wollten, nein, es ging Ihnen nur um den Spaß an der Freude. Sie kamen meist ohne Trainer und konnten mal so richtig die Sau rauslassen – man frage die Borowskis. Nebenher gewannen sie auch meist die ersten Plätze. Wir durften so ab 1986 wieder an den großen Regatten teilnehmen, was wir speziell beim Berliner Nebelpokal auch ausgiebig taten. Wir waren wieder anerkannt und gehörten dazu, sehr zum Ärger einiger Betonköpfe in der Verbandsführung. Die Saison 1989 war noch nicht zur Hälfte vorbei.

Der große Knall

kündigte sich an. Die Kommunalwahlen im Frühjahr waren ganz offensichtlich massiv gefälscht worden, die Leute verließen die DDR massenhaft über Botschaften und Ungarn.

Ich sagte während einer Regatta zu H. Hessel und W. Dietrich: „Wisst Ihr noch, damals, 1985? Als wir Otto in Lipno trafen?" Ich hatte ihm zum Abschied mit auf den Weg gegeben: „Eines Tages segeln wir am Gardasee gegeneinander!" Alle lachten mich aus. Nun war es wirklich (fast) so weit. Ich nahm Kontakt mit Cle Jeltes auf (dessen Adresse auf meinem Meßbrief stand) – wir wußten ja nur vom



HARBECK®

Die Exklusiv-Marke
für Anspruchsvolle

Die Optimierung eines erfolgreichen Konzepts. Einfache Handhabung. Saubere Paßform – auch mit Breitauflage. Vollbad-Feuerverzinkung. Breitspur-Fahrwerk. Auch als Doppeltrailer lieferbar. Fachhändler-Nachweis und Farbprospekt durch uns.

Slip-Wagen und Trailer – eine Einheit
DBGM

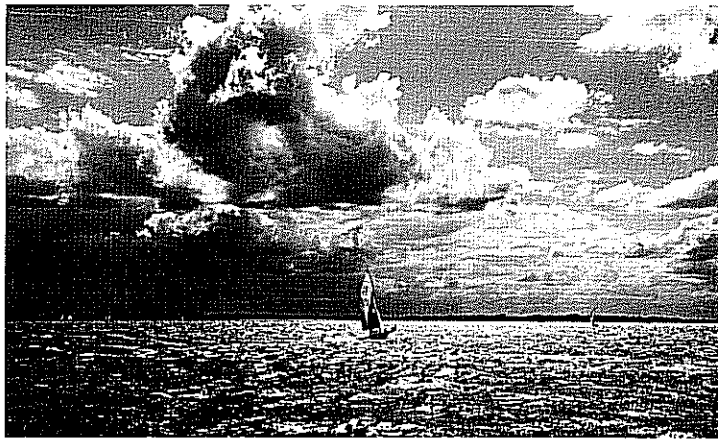
H. Harbeck Fahrzeugbau · D-83329 Waging am See · Tel. (08681) 797

Meßbrief, daß es überhaupt eine IFDCO gab – von der deutschen KV wußten wir gar nichts. Er schickte einen Brief (von der Stasi gelesen), in dem er schrieb, daß er mein Anliegen an Rudolf Georgi weitergibt. Ich war erst einmal enttäuscht. Noch im September '89 brachte der Postbote einen dik-ken Antwortbrief R. Georgis und zwei Pakete mit allen z.Zt. zur Verfügung stehenden Material (Bullettins, FD Reports...). Ich wußte binnen zwei Wochen alles über das FD-Geschehen. Im Winter gründeten alle ostdeutschen FD-Segler in Werdau (also bei uns, nicht in Berlin oder Rostock) die erste selbstständige Klassenvereinigung im Bund Deutscher Segler der DDR. Alle waren gekommen, nur aus dem Verband niemand. R. Georgi hielt eine große Rede, es wurden Beschlüsse gefaßt, Forderungen an den Verband gestellt und als Wichtigstes: Wir wollten schon damals, im Januar 1990, so schnell als möglich in die DFDKV integriert werden. Dies wurde dann am 3. Oktober Wirklichkeit. Inzwischen hatten viele von uns diverse Regatten im Westen besucht, manchem wird auch die erste deutsch-deutsche Regatta auf dem Müggelsee in Erinnerung bleiben. Wir mußten erkennen, daß wir zwar ganz gute Segler sind, es aber am Material und vor allem an Kalt schnäuzigkeit und Durchsetzungs vermögen anfangs mangelte. Auch das ist mittlerweile anders.

Wie es jetzt ist

In den Jahren 1991-'93 ging es am Revier mit der Regattatätigkei fast gegen null (die Kehrseite: keine Zeit, kein Geld, keinen Bock ...), nur die FDs waren und sind immer noch da. Wir sind immer noch an die 20 aktive Segler, richten inzwischen große Regatten aus, haben z.T. Top-Material und sind in der Rangliste bis Platz 17 vorgerückt. Wir fahren in der Weltgeschichte herum, starten bei EM oder WM, der Gardasee ist zur zweiten Heimat geworden. Sollte der FD irgendwo sterben, bei uns an der Talsperre Pöhl sicher nicht oder aber nur mit uns zusammen.

Rolf Albert



E R G E B N I S L I S T E

GOLDENER FD TALSPERRE PÖHL 4.09.06 12.02.95 /TB **DATE FROM TO: 10.09.94-11.09.94**

Organizing Club: SCHP Q : 1.00 Pointsystem: low-point VF : 0.70 DSV-Ranking-List-Factor: 1.00 Number of Entries: 15 Number of Starter: 15 Number of Finished: 15

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV-Pts.	WRL-Pts.
1	GER-213	Rolf Albert	Lutz Albert	627	SVP	1	1	2					3.50	100.00	35.00
2	GER-258	Dr. Mario Dietzel	Rolf Kühnert	628	HWPL	4	4	1					8.75	93.33	34.30
3	GER-55	Leo Linke	Guntram Bucher	341	SCNS	3	2	4					9.00	86.67	33.60
4	GER-241	Hartwig Hessel	Mehlhorn	632	HWPL	2	9	3					14.00	80.00	32.90
5	GER-259	Olaf Mönnicke	Sven Viehweg	397	SGR	5	3	8					16.00	73.33	32.20
6	GER-224	Wolfgang Dietrich	Gudrun Dietrich	623	HWPL	7	5	6					18.00	66.67	31.50
7	GER-251	Karl-Heinz Knorr	Johannes Neudeck		HWPL	8	8	5					21.00	60.00	30.80
8	GER-83	Meister	Meister		TSVÖ	9	6	7					22.00	53.33	30.10
9	GER-211	M. Lieberth	Björn Fischer		SVP	6	7	DNC					29.00	46.67	29.40
10	GER-246	Harald Karl	Uwe Voigt	387	HWPL	10	10	9					29.00	40.00	28.70
11	GER-233	Peter Mehlis	Günter Jüngst	393	HWPL	12	12	10					34.00	33.33	28.00
12	GER-222	Ralph-J. Gehmlich	Frank Gützold	398	SVP	11	11	DNC					38.00	26.67	27.30
13	GER-120	Karsten Keil	Frank Descher	399	YCAG	15	13	DNC					44.00	20.00	26.60
14	GER-276	Dölz	Schmalfuß		SVP	13	15	DNC					44.00	13.33	25.90
15	GER-1124	Dr. Matthias Reitz	Reitz	633	HWPL	14	14	DNC					44.00	6.67	25.20

SILBERNE KANNE V. CHIEMSEE 4.09.08 12.02.95 /TB

DATE FROM TO: 17.09.94-18.09.94

Organizing Club: DTYC | Q : 1.00 | Pointsystem : low-point | VF : 0.80 | DSV-Ranking-List-Factor: 1.20 | Number of Entries: 21 | Number of Starters: 17 | Number of Finished: 17

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV-Pts.	WRL-Pts.
1	GER-1900	Helmut Steiner	Paul Bichler	2116	YCaT	1	1	3					4.50	120.00	40.00
2	GER-97	Walter Groß	Jürgen Groß	157	SCO	3	2	2					7.00	112.94	39.20
3	GER-68	Ottokar Klein	Tanja Klein	162	SGE	2	3	8					13.00	105.88	38.40
4	GER-1843	Rolf Ortmann	F. Ristau	2109	ESC	4	4	7					15.00	98.82	37.60
5	GER-109	Dr. Marius Pfaller	Kurt Siebert	2100	MYC	5	7	4					16.00	91.76	36.80
6	GER-1807	Dietmar Schindler	Florian Schindler	125	HSK	8	6	5					19.00	84.71	36.00
7	GER-58	Robert Ness	P. Hebel	2139	ESC	9	10	1					19.75	77.65	35.20
8	GER-1871	Walter Volkmann	Herbert Rath	395	SCSTS	6	5	11					22.00	70.59	34.40
9	GER-1941	Hans Kolb	Thomas Gonsior		YCAT	7	8	9					24.00	63.53	33.60
10	GER-34	Kurt Hergenröther	Marco Moser	55	KCF	10	13	6					29.00	56.47	32.80
11	GER-1858	Hans-Wolfgang Endres	L. Schmalhofer	26	SVM	11	9	12					32.00	49.41	32.00
12	GER-	Ralph Zieglmeier	Susan Heuer		YCaT	15	12	13					40.00	42.35	31.20
13	GER-51	Kurt Müller	Rüdiger Münzer	66	MRSV	12	DNS	10					44.00	35.29	30.40
14	GER-1721	Thomas Thallmait	Jürgen Thallmair	2143	DTYC	16	14	14					44.00	28.24	29.60
15	GER-79	Fred Damss	Isabel Klein	132	SKGF	13	11	DNF					46.00	21.18	28.80
16	GER-1874	Eberhard Gaupp-Wagene	Christina Vock	202	SVM	14	DNF	DNS					58.00	14.12	28.00
17	GER-1931	Thomas Laschütza	Adam Reinhard	2142	YCP	DNF	DNS	15					59.00	7.06	27.20
18	GER-1292	Thomas Traub	Johannes Remoundos			DNS	DNS	DNS					66.00		
19	GER-1469	Bernd Ulrich Bula	Philipp Bula		AmSC	DNS	DNS	DNS					66.00		
20	GER-1969	Hans Künzler	Stefan v. Sonnenburg	300	MYC	DNS	DNS	DNS					66.00		
21	GER-86	Wolfgang Frank	Tobias Frank	2106	SVH	DNS	DNS	DNS					66.00		

SEGLERHAUS-PREIS 1994 4.09.09 12.02.95/TB

DATE FROM TO: 17.09.94-18.09.94

Organizing Club: VSAW | Pointsystem: low-point | DSV-Ranking-List-Factor: 1.25 | Number of Entries: 13 | Number of Starters: 12 | Number of Finished: 11

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	Points
1	GER-40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	111	VSAW	1	4	1	1			2.25
2	GER-19	Andreas Gillwald	Martin Romberg	197	BYC	2	1	2	4			4.75
3	GER-123	Martin Krumhaar	Gunnar Bahr	320	VSaW,SCG	4	2	7	2			8.00
4	GER-194	Georg Knick	Stefan Seidenschnur	52	PYC	5	5	3	3			11.00
5	GER-152	Peter Steidl	Torsten Hardwiger	9	PYC	7	3	4	6			13.00
6	GER-1922	Gerald Hildebrandt	Jörg Huss	345	SVH	3	DNC	5	5			13.00
7	GER-151	Dr. Matthias Grothues	Aisso Kern	313	BYC	6	DNC	6	9			21.00
8	GER-94	Ralf Wilkendorf	O. Neumeister	2121	YCS	9	6	DNC	10			25.00
9	GER-189	Dr. Georg Altenhain	Jesko Hölter	323	VSAW	8	DNC	8	11			27.00
10	GER-240	Dr.sc.Peter Kleffe	Renate Kleffe	625	SCW	DNF	DNC	9	7			30.00
11	GER-176	Wolf-Diedrich Seidel	Helga Seidel	350	PYC	DNC	DNC	10	8			32.00
12	GER-1868	Brigitte Schultz-Kauß	Matthias Klingbeil	126	VSAW	DNF	DNC	DNC	DNC			42.00
13	GER-1909	Jens Hanisch	Florian Hallensleben	311	PYC	DNC	DNC	DNC	DNC			42.00

SANDLER-REGATTA 4.09.10 12.02.95 /TB

DATE FROM TO: 24.09.94-25.09.94

Organizing Club: NYCE | Pointsystem: low-point | DSV-Ranking-List-Factor: 1.00 | Number of Entries: 13 | Number of Starters: 13 | Number of Finished: 13

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points
1	GER-45	Michael Dorrer	Josef Seebauer	76	NYCE	2	1	1					3.50
2	GER-47	Hans Giell	Andi Bahr	190	SCNS	1	2	2					4.75
3	GER-97	Walter Groß	Jürgen Groß	157	SCO	4	3	3					10.00
4	GER-68	Ottokar Klein	Tanja Klein	162	SGE	3	4	7					14.00
5	GER-54	Andreas Linke	Klaus Ammann	135	SCNS	7	5	5					17.00
6	GER-158	Peter Kreuzer	Thomas Danninger	2120	SCNS	10	6	4					20.00
7	GER-1672	Dieter Mader	Isabel Klein	215	SGE	6	7	9					22.00
8	GER-1840	Peter Hertlein	Tauschhuber		YCN	8	10	6					24.00
9	GER-55	Leo Linke	Guntram Bucher	341	SCNS	5	9	11					25.00
10	GER-1679	Hans-Martin Pfeiffer	Gerhard Kraft		YCN	9	8	8					25.00
11	GER-1530	Hans Kagerer	Anni Kagerer		SSCSK	12	11	10					33.00
12	GER-174	Helmut Kess	Andreas Wolf		SGE	11	12	12					35.00
13	GER-1801	Heinrich Brunner	Stefan Lang	130	SGE	DNS	DNS	13					41.00

Einundzwanzig Seglerinnen und Segler waren am Start – weitaus mehr, als ich mir erhofft hatte – und sie kamen sogar aus dem fernen Sachsen!

Am Ende war der überwältigende Tenor: dieses schöne Seerevier wollen wir in unsere künftigen Regattaplanungen aufnehmen!

Nach der in jeder Hinsicht gelungenen Deutschen Meisterschaft in Warnemünde vor einigen Jahren war es ja leider in Bezug auf die FDs dort mehr als still geworden; andere Klassen haben die vielen Vorzüge des Reviers eher gewürdigt als wir.

Die Organisation durch Borowskis und Freunde war perfekt. Mit einem Minimum an Aufwand haben sie ein Maximum an Ergebnissen und Wohlbefinden erzielt.

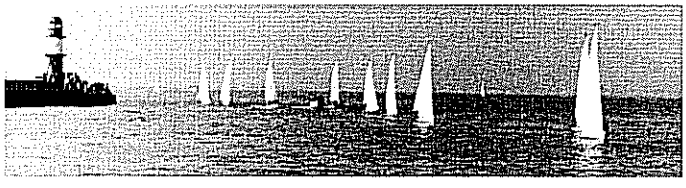
Übernachtungen und Frühstück waren sowohl im Yachthafen – also direkt bei den Schiffen – als auch im Rostocker Yachtclub möglich. Nach nur fünfzehnminütiger Segelei waren wir im Regattarevier. Der Wind (Stärke 3, abnehmend) reichte am Sonnabend für drei schöne und sonnige Wettfahrten.

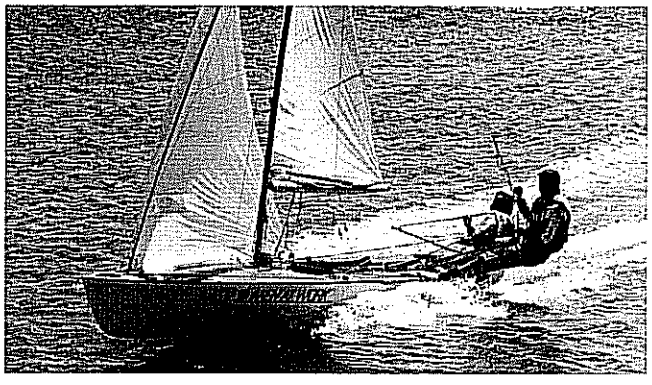
Am Abend wurde im Rostocker Yachtclub getafelt – ein herzliches Dankeschön dafür an die im Hintergrund wirkenden Seglerfrauen.

Aus dem nahegelegenen westlichen „hohen Norden" waren als einzige Vertreter G 94 (Wilkendorf, Neumeister) im Rennen. Beide hatten offensichtlich aber auch ohne die anderen ihren Spaß, die ihrerseits wohl doch mehr Freude am Segeln auf der Binnenalster haben.

Wie dem auch sei – dieses Jahr treffen wir uns wieder in Warnemünde! Am 9./10. September '95!

Peter Steidl





Warnemünde (24.-25.9.94)

FD-REGATTA WARNEMÜNDE 4.09.11 12.02.95 /TB **DATE FROM TO: 10.09.94-11.09.94**

Organizing Club: RYC Q : 1.09 Pointsystem: low-point VF : 0.87 DSV-Ranking-List-Factor: 1.00 Number of Entries: 21 Number of Starters: 21 Number of Finished: 20

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV-Pts.	WRL-Pts.
1	GER-210	Ulf Lehmann	Stefan Mädicke	613	SCTS	1	2	2					4.75	100.00	43.50
2	GER-202	Jörn Borowski	Bodo Borowski	620	RYC	3	3	1					6.75	95.00	42.63
3	GER-151	Klaus Gaede	Aeisso Kern	394	VSaW	7	4	6					17.00	90.00	41.76
4	GER-40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	111	VSAW	5	5	8					18.00	85.00	40.89
5	GER-194	Georg Knick	Stefan Seidenschnur	52	PYC	9	9	3					21.00	80.00	40.02
6	GER-215	Marko Müller	Utz Müller	619	SCER	6	11	4					21.00	75.00	39.15
7	GER-99	Uwe Steingraß	Oliver Hyzik		BTB	10	6	5					21.00	70.00	38.28
8	GER-152	Peter Steidl	Torsten Hardwiger	9	PYC	8	8	7					23.00	65.00	37.41
9	GER-1922	Gerald Hildebrandt	Jörg Huss	345	SVH	4	1	PMS					26.75	60.00	36.54
10	GER-213	Rolf Albert	Olaf Monnicke	627	SVP	12	7	9					28.00	55.00	35.67
11	GER-1909	Jens Hanisch	Florian Hallensleben	311	PYC	2	10	DNF					34.00	50.00	34.80
12	GER-189	Dr. Georg Altenhain	Gunnar Bahr	323	VSAW	11	13	10					34.00	45.00	33.93
13	GER-240	Dr.sc.Peter Kleffe	Gerd Zaplata	625	SCW	13	12	14					39.00	40.00	33.06
14	GER-94	Ralf Wilkendorf	O. Neumeister	2121	YCS	15	18	11					44.00	35.00	32.19
15	GER-176	Wolf-Diedrich Seidel	Helga Seidel	350..	PYC	14	19	12					45.00	30.00	31.32
16	GER-83	Karl-Heinz Wolf	Andreas Meister		SSVEP	17	15	13					45.00	25.00	30.45
17	GER-211	Marco Lieberth	Björn Fischer		SVM	16	14	16					46.00	20.00	29.58
18	GER-222	Ralph-J. Gehmlich	Frank Gützold	398	SVP	19	17	15					51.00	15.00	28.71
19	GER-1944	Oliver Kühn	Bernd Mende	353	SVSL	18	16	DNF					56.00	10.00	27.84
20	GER-1756	Dr. P. Brandewinder	Udo Freudenberg	334	SCO	20	20	17					57.00	5.00	26.97
21	GER-1868	Brigitte Schultz-Kauß	Matthias Klingbeil	126	VSAW	DNF	DNS	DNS					66.00	26.10	

REGATTASAISON 1995

Einladung nach Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern

Erfreulicherweise ist die Mauer mittlerweile auch in praktischer Hinsicht bei uns östlichen Seglern ein bißchen raus aus dem Kopf, was nun zur Folge hat, daß wir uns hier auf die alten Reviere besinnen, und daß der ehemalige, auch der Not gehorchende westberliner Segel-reisetourismus nun in dieser extremen Form nicht mehr notwendig ist. Sicherlich werden sich einige von uns – sofern das Geld reicht und die Autobahnen nicht zu verstopft sind – auch künftig am Ammersee, in Steinhude und am Gardasee sehen lassen. Genau so sicher werden sich aber viele von uns auf die schönen, nunmehr so leicht zu erreichenden Reviere der Umgebung konzentrieren und darüber hinaus auch darauf schauen, wer denn nun eigentlich unsere Regatten besucht, und ob es im Hinblick auf den Erhalt schon existierender, aber vielleicht wegen zu geringer Teilnehmerzahlen gefährdeter Regatten eventuell sinnvoll ist, diesen Besuch zu erwidern.

Berlin besuchende Segler (und auch einige ortsansässige wie ich selbst) müssen künftig nicht mehr fürchten, durch die zu häufige Erwähnung des Wortes Wannsee erschreckt zu werden. Die Berliner FD-Segler haben sich dazu entschlossen künftig nur noch eine reguläre Wettfahrt pro Jahr auf diesem Gewässer zu veranstalten (Seglerhauspreis: 16./17. September), während es auf dem Müggelsee bei zwei regulären Wettfahrten bleibt (Frühjahrscup: 25./26. März und Internationaler Nebelpokal: 7./8. Oktober). Hinzu kommt dann noch die Berliner Meisterschaft, die künftig auf beiden Revieren im jährlichen Wechsel stattfinden wird – in diesem Jahr mit dem Wannsee beginnend (21./22. Oktober).

Als Novum für die FD-Segler wird es 1995 erstmalig eine Regatta in Brandenburg auf dem Scharmützelsee geben (3./4.Juni – der zweite Feiertag bleibt frei). Die Erreichbarkeit dieses Reviers ist denkbar einfach – es hat praktisch Autobahnanschluß und ist trotzdem wunderbar abgeschieden: einfach vom südlichen oder östlichen Berliner Autobahnring weiter in Richtung Frankfurt/O. und bei der Ausfahrt Fürstenwalde nach Süden fahren.

Auf diesem Revier hoffen wir die Tradition der Z-Jollen-Segler fortsetzen zu können. Sie veranstalteten hier zu DDR-Zeiten und auch noch einige Jahre danach eine ihrer wichtigen und sowohl des seglerischen als auch des Beiprogramms wegen allseits beliebten Regatten. Nach der kürzlich erfolgten Auflösung ihrer Klasse haben wir schon zwei Mannschaften in unseren Reihen begrüßen können, Fricke/Hyzk und Steingroß/Hermenan, die viele von Euch mittlerweile schon auf Regatten in Berlin, auf der Müritz, in Steinhude und in Warnemünde kennengelernt haben, wo sie auf Anhieb zeigten, daß sie vorne mitzufahren gedenken.

Beim Müritz-Cup (10./11. Juni) bleibt alles beim alten. Erfreulicherweise hat sich hier über die Jahre hin eine gewisse Beteiligung sogar aus dem Norden ergeben.

Leider ist dem ganz und gar nicht so beim Schweriner See. Obwohl praktisch vor ihrer Haustür gelegen, erblickte man 1994 keine segelnden FD-Hamburger auf diesem wunderschönen Revier. Ob denen da das Bier nicht schmeckt?

In diesem Jahr sollte man die Schweriner Frühjahrsregatta (6./7. Mai) jedenfalls nicht versäumen, denn ein besseres Training für die Internationale Deutsche Meisterschaft (vom 28. Juni bis zum 2. Juli auf demselben Revier) kann es wohl kaum geben!

Bleibt – last not least – die wieder zum Leben erweckte FD-Regatta Warnemünde (9./10. September) zu erwähnen, aber das habe ich ja eigentlich schon in meinem Bericht von der Regatta im vergangenen Jahr getan. Deshalb: wer nicht im schönsten Seerevier weit und breit segeln will, ist selber Schuld und dem ist sowieso nicht mehr zu helfen....

.... das jedenfalls meint
Peter Steidl

INT. KEHRAUS REGATTA STEINHUDE 1994

Wir wollten eigentlich Freitags nachmittags noch ein bißchen segeln (nach 10 Wochen Regattapause), leider fehlte dazu der Wind.

Am Samstag kamen dann 44 FD's (darunter 3 Holländer) sowie über 30 470er. Dennoch gab es keine längeren Slipwartezeiten (siehe Ammersee), da sich die Boote auf mindestens drei benachbarte Vereine verteilten.

Schon um 10 Uhr sollte Start sein, der dann auch bei leichtem Wind stattfand. Die Führung in diesem Lauf änderte sich ein wenig mit den Winddrehern und -löchern. Zuerst führte Martin Krings, an der zweiten Luvboje Hans-Albert König, auf dem Vorwindgang setzten wir uns an die Spitze und auf dem letzten Dreieck waren es dann die Berliner Hanisch/ Hallensleben, die knapp die Nase vorn hatten und den Lauf für sich entschieden.

Die Wettfahrtleitung entschloß sich für eine Mittagspause an Land. Der nächste Start fand planmäßig um 14 Uhr statt, allerdings bei immer mehr abflauendem Wind. Auf dem Spikurs ging dann gar nichts mehr. Als die ersten rückwärts fuhren, fielen die drei Gnadenschüsse.

Abends gemeinsames Essen mit Freibier. Zusammen mit den 470ern waren wir immerhin 80 Boote, sprich 160 Segler.

Am Sonntag morgen „Bodennebel" und Flaute, man konnte nicht das gegenüberliegende Ufer sehen. Dennoch ließ uns die konsequente Wettfahrtleitung auslaufen. (Wir lagen im ausrichtenden Club SLSV.) Im Nachbarclub Hannoverscher YC sah man die Windverhältnisse etwas differenzierter und wartete mit dem Auslaufen solange, bis dann doch einige zu spät zum tatsächlich pünktlich durchgeführten Start kamen.

Beim Baltischen SV, war der Nebel sogar so dicht, daß man unser Auslaufen gar nicht „bemerkte". Tragisch für die dort liegenden Boote, zumal man sich noch mit einem Telefonanruf beim SLSV die Mitteilung einholte, daß Startbereitschaft an Land sei. Bei der deshalb nachmittags durchgeführten Protestverhandlung stellte sich jedoch heraus, daß der Informant erstens der Koch des SLSV (ein unautorisierter Ahnungsloser!) war, und zweitens sowieso nur Aushänge am Schwarzen Brett relevant sind. Diese drei oder vier FDs fehlten also im 2. Lauf.

Zur Wettfahrt selbst: Anfangs waren noch akzeptable Windverhältnisse, und es sah ganz nach einem Start-Ziel-Sieg für uns aus. Wir waren jedoch kaum auf dem Vorwindkurs, da schlief der Wind vollkommen ein und eine Straßenbahn mit sieben/acht FDs zog 50 m links von uns vorbei. Angeführt wurde der Pulk natürlich von Chappi König (wer sonst?), der den Lauf gewann (nach dem Vorwindkurs Bahnverkürzung und Anlieger direkt ins Ziel). Wir retteten uns auf den 6. Platz.

Dann wieder Startverschiebung an Land. Wegen des Nationalfeiertags am Montag wartete der Wettfahrtleiter ziemlich lange (die meisten bauten schon ab), mußte dann aber doch abschießen. Wie wir später erfuhren, hatte er sogar geplant, bei gutem Wind drei Wettfahrten am Sonntag zu segeln.

Gesamtsieger nach zwei Läufen wurden die Gebrüder König mit einem Punkt Vorsprung vor uns, danach folgten Lars Hidde/Jan von Borstel, die Gebrüder Forstmann und die Gebrüder Barthel. Vom ersten bis zum 5. Platz nur 5 Punkte Unterschied, ziemlich knapp also. Bemerkenswert auch, daß unter den ersten 5 Mannschaften immerhin 4 Brüderpaare waren !

Michael Freitag

INT. KEHRAUS STEINHUDE 1994 4.10.01 12.02.95 /TB — **DATE FROM TO: 01.10.94-02.10.94**

Organizing Club: SLSV — Pointsystem: low-point — DSV-Ranking-List-Factor: 1.40 — Number of Entries: 46 — Number of Starters: 43 — Number of Finished: 42

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV-Pts.
1	GER-13	Hans-Albert König	M. König	113	VSAW	8	1						8.75	140.00
2	GER-78	Michael Freitag	Stefan Freitag	381	SVM	4	6						10.00	136.67
3	GER-199	Lars Hidde	Jan v. Borstel	2102	SCU	3	8						11.00	133.33
4	GER-44	Heiner Forstmann	Alexander Forstmann	31	SLSV	2	11						13.00	130.00
5	GER-62	Rainer Barthel	Uwe Barthel	141	SCD	9	4						13.00	126.67
6	GER-40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	111	VSAW	12	3						15.00	123.33
7	GER-1755	Ralf Behrens	Bernd Szyperrek	90		6	10						16.00	120.00
8	NED-69	Wim Langeslag	Peter van Koppen	889	WVB	17	2						19.00	(116.67)
9	GER-1906	Andreas Meyer	Heinz Bollweg	255	SCLD	10	12						22.00	113.33
10	GER-98	Shmuel Markhoff	M. Höhle	305	SCN	22	5						27.00	110.00
11	GER-99	Uwe Steingroß	Sven Hermenau		BTB	16	15						31.00	106.67
12	GER-17	Dr. Uwe Seehausen	Bernd Elend	251	SCSTM	13	20						33.00	103.33
13	GER-139	Josef Wanders	F Beiko	176	KSG/SVPB	21	13						34.00	100.00
14	NED-5	Fred Schaaf	Bas Wulffers	781	WVK	14	24						38.00	(96.67)

E R G E B N I S L I S T E

15	GER-182	Michael Haupt	Stephan Reimers	58	YCN	32	9	41.00	93.33
16	GER-151	Klaus Gaede	Aeisso Kern	394	VSaW	35	7	42.00	90.00
17	GER-1665	Dr. Detlef Kreidel	Stefan Rindfleisch	98	NRV/SLSV	18	25	43.00	86.67
18	GER-29	Michael Schormer	Christian Schormer	143	MIYC	28	16	44.00	83.33
19	GER-20	Egbert Felske	G. Müller	106	HYC	26	19	45.00	80.00
20	GER-66	Kurt Prenzler	F. Seegers	152	HYC	25	22	47.00	76.67
21	GER-1909	Jens Hanisch	Florian Hallensleben	311	PYC	1	DNC	47.75	73.33
22	GER-1777	Hartmut Wesemüller	Dr. N. Hartmann	46	HYC	34	14	48.00	70.00
23	GER-122	Harald Berning	Arthur Schedlinski	2133	WSVRH	24	26	50.00	66.67
24	GER-52	Martin Krings	Joachim Bradda	2137	HSC	5	DNC	52.00	63.33
25	GER-1775	Olaf Ballerstein	Frank Reinecke	355	SCO	7	DNC	54.00	60.00
26	GER-193	Eckart Walz	Olaf Muther	2135	SLSV	37	17	54.00	56.67
27	NED-330	Thijs Rutten	Theo Rutten	820	WVZ	33	21	54.00	(53.33)
28	GER-1756	Dr. P. Brandewinder	L. Heringer	334	SCO	31	23	54.00	50.00
29	GER-2330	Wolfgang Wellner		17	HYC	23	34	57.00	46.67
30	GER-46	Joachim Schröder	J. Wellensiek	8	HYC	27	30	57.00	43.33
31	GER-240	Dr.sc.Peter Kleffe	Renate Kleffe	625	SCW	11	DNC	58.00	40.00
32	GER-154	Günter Steck	Stefan Wübker	324	ESV	30	29	59.00	36.67
33	GER-94	Ralf Wilkendorf	O. Neumeister	2121	YCS	15	DNC	62.00	33.33
34	GER-136	Horst Schäfer	H.-J. Krumstroh	347	YCN	DNC	18	65.00	30.00
35	GER-49	Michael Lange-Wagner	Oliver Wagner	344	GSG	19	DNC	66.00	26.67
36	GER-1849	Paul-Eduard Mende	M. Himmel	233	BSV	20	DNC	67.00	23.33
37	GER-173	Wolfgang Christ	Peter Handick		SWCV	38	31	69.00	20.00
38	GER-1334	Matthias Lehmann	J. Riemenschneider	212	SVBS	36	33	69.00	16.67
39	GER-176	Wolf-Diedrich Seidel	Helga Seidel	350	PYC	39	32	71.00	13.33
40	GER-1510	Fred Pattberg	R. Kade			DNC	27	74.00	10.00
41	GER-1701	Jürgen Schwarz	Heiner Schneider		KJSC	DNC	28	75.00	6.67
42	GER-43	Andreas Stahlhut	Stefan Stahlhut	118	HYC	29	DNC	76.00	3.33
43	GER-194	Georg Knick	Stefan Seidenschnur	52	PYC	DSQ	DNC	94.00	
44	GER-146	Günter Jansen	Andreas Gerlach	2114	SLSV	DNC	DNC	94.00	
45	GER-1516	Adolf-Karl La Graauw	Sven La Graauw			DNC	DNC	94.00	
46	GER-1868	Brigitte Schultz-Kauß	Matthias Klingbeil	126	VSAW	DNC	DNC	94.00	

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

Mit 46 Meldungen und 42 Startern war die veranstaltende Wettfahrtvereinigung Steinhuder Meer nicht unzufrieden.

Am Sonnabend bei recht schönem Wetter und anfänglich gutem Wind, die erste Wettfahrt, die abgekürzt gefahren wurde. Diese gewann die Berliner Mannschaft G 1909 Hanisch/Hallensleben, immerhin schon einmal Gewinner dieser Serie, vor Lokalmatador Gebr. Forstmann und dem stark auftrumpfenden G 199 Hidde / von Borstel.

Am Nachmittag bei nachlassendem Wind, eine weitere abgekürzte Wettfahrt mit Wind von der anderen Seite, die die Gebr. König vor NED 69 Langeslag/van Koppen und G 40 Schreiber/Bahr gewann.

Am Sonntag bei herrlichem Wetter, kein Lüftchen. Ein Startversuch zur Mitte des Tages brachte kein Ergebnis, da der Wind völlig einschlief. Erst als die Meisten gepackt hatten und losfuhren, kam eine kleine Brise auf. So mußte sich die Kehraus diesmal mit 2 Wettfahrten begnügen und sah als Gewinner G 13 Gebrüder König vor G 78 Gebrüder Freitag und G 199 Hidde / von Borstel vorn.

Damit gilt bei den Seglern, Steinhude als nicht mehr so windsicher wie wir es von früher her kennen.

Trotzdem war es eine schöne Wettfahrt, die umsichtig von Eberhard „Tuten" Meyer gepleitet wurde und durch einen schönen Abend im SLSV mit den fehlenden Regatten versöhnte.

Bernd Schreiber

E R G E B N I S L I S T E

KLAUSENSEE-POKAL 4.10.02 **12.02.95 /TB** **DATE FROM TO: 01.10.94-02.10.94**

Organizing Club: 1. SSCK Pointsystem: low-point DSV-Ranking-List-Factor: 1.00 Number of Entries: 8 Number of Starters: 8 Number of Finished: 8

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Point
1	GER-45	Michael Dorrer	Cornelia Kraxl	76	NYCE	1							0.7
2	GER-55	Andreas Linke	Guntram Bucher	135	SCNS	2							2.0
3	GER-47	Hans Gietl	Andi Bahr	190	SCNS	3							3.0
4	GER-1679	Hans-Martin Pfeiffer	Gerhard Kraft		YCN	4							4.0
5	GER-158	Peter Kreuzer	Thomas Danninger	2120	SCNS	5							5.0
6	GER-1840	Peter Hertlein	Tauschhuber		YCN	6							6.0
7	GER-2000	Bernd Schmits	Klaus Amann		SCNS	7							7.0
8	GER-1530	Hans Kagerer	Anni Kagerer		SSCSK	8							8.0

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

INTERNATIONALE NEBELPOKAL-REGATTA AUF DEM MÜGGELSEE

Der diesjährige Nebelpokal war zwar von der Meldezahl, nämlich über 20 FD's, in Ordnung, aber leider spielte, wie bei einigen anderen Wettfahrten zuvor, der Wettergott nicht mit. Der strahlend schöne Sonnenschein, bei dem es auch nicht kalt war, brachte leider nicht den nötigen Wind.

Am Sonnabendmittag ein Start der über 150 Boote bei leichten und drehenden Winden, der, bei verkürzter Bahn und einer nochmaligen Verkürzung unterwegs, durchgezogen wurde.

Diese Wettfahrt gewann G 40 Schreiber / Bahr vor G 99, dem Ex-DDR Spitzensegler und jetzt Neueinsteiger Steingroß mit Vorschoter Hermenau und Lokalmatador G 206 Lüdtke mit Aushilfsvorschoter Lars Seibt.

Am Sonntag noch einmal ein Start, der bei einschlafendem Wind von der umsichtigen Wettfahrtleitung in der Mitte aber abgebrochen wurde.

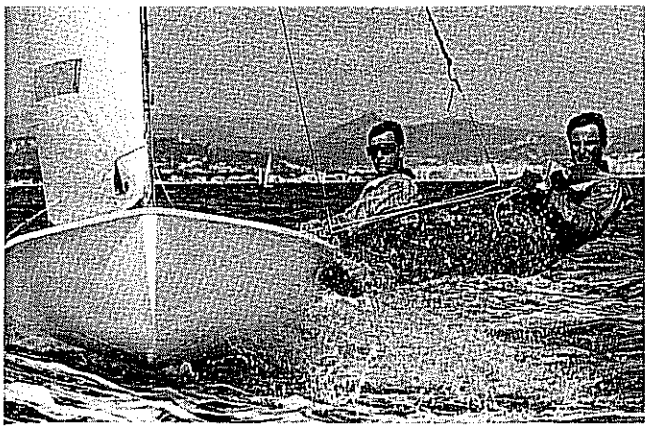
So wurde der Gewinner des Nebelpokals diesmal nach nur einer Wettfahrt gekürt, was der Erstplazierten natürlich nicht unangenehm war.

Berlin, den 19. Oktober 1994
Bernd Schreiber

44. INT. NEBELPOKAL 4.10.07 **12.02.95 /TB** **DATE FROM TO: 08.10.94-09.10.94**

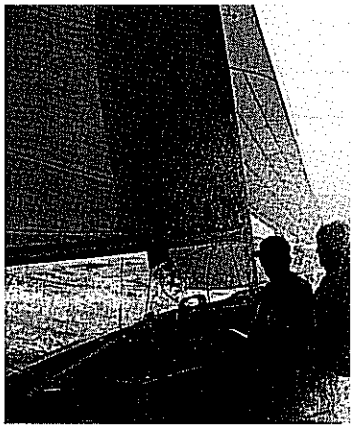
Organizing Club: ASSCBG Pointsystem: bonus DSV-Ranking-List-Factor: 1.25 Number of Entries: 19 Number of Starters: 15 Number of Finished: 15

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV-Pts.
1	GER-40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	111	VSAW	1							0.0	125.00
2	GER-99	Uwe Steingroß	Sven Hermenau		BTB	2							3.0	116.67
3	GER-206	K. Uwe Lüdtke	Lars Seibt	618	SCBG	3							5.7	108.33
4	GER-1909	Jens Hanisch	Florian Hallensleben	311	PYC	4							8.0	100.00
5	GER-199	Lars Hidde	Jan v. Borstel	2102	SCU	5							10.0	91.67
6	GER-19	Andreas Gillwald	M. Landgrebe	197	BYC	6							11.7	83.33
7	GER-1969	Hans Künzler	Stefan v.Sonnenburg	300	MYC	7							13.0	75.00
8	GER-176	Wolf-Diedrich Seidel	Helga Seidel	350	PYC	8							14.0	66.67
9	GER-240	Dr.sc.Peter Kleffe	Renate Kleffe	625	SCW	9							15.0	58.33
10	GER-189	Dr. Georg Altenhain	Berndt Mende	323	VSAW	10							16.0	50.00
11	GER-123	Martin Krumhaar	Gunnar Bahr	320	VSaW,SCG	11							17.0	41.67
12	GER-1745	Jürgen Hartwig	J. Schuckmann	389	PYC	12							18.0	33.33
13	GER-152	Peter Steidl	Torsten Hardwiger	9	PYC	13							19.0	25.00
14	GER-1756	Dr. P. Brandewinder	L. Heringer	334	SCO	14							20.0	16.67
15	GER-2010	Matthias Fricke	Lisa Haasen	376	SCBG	15							21.0	8.33
16	GER-151	Klaus Gaede	Aeisso Kern	394	VSaW	DNC							26.0	
17	GER-1841	Mark-Wolfram Schmidt	Jörg Neigenfind	42	SCG	DNC							26.0	
18	GER-1868	Brigitte Schultz-Kauß	Matthias Klingbeil	126	VSAW	DNC							26.0	
19	GER-1922	Gerald Hildebrandt	J. Huss	345	SVH	DNC							26.0	



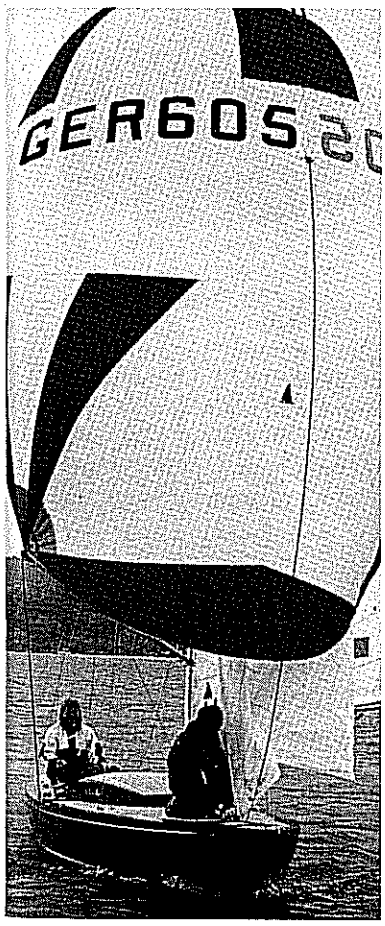
MIT

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

GANSHAUT-REGATTA

STAFFELSEE

Im vierten FD-Jahr unsere vierte Ganshaut und das mit gutem Grund. Was man hier zum Saisonausklang geboten bekommt, kann sich wirklich sehen lassen:

Bereits Freitag abend, während der Begrüßung durch den einladenden Präsidenten Peter Stanner, ist das gemütliche Clubhaus rappelvoll. Zum Abendbrot wird Ente gereicht und die ersten Freibier-Fässer werden geöffnet.

Bei der traditionellen „Vorschoter-Besprechung" am Samstagmorgen dann die Feststellung, daß tatsächlich 43 regatta-willige FDs auf der Wiese stehen! D.h. einer hat einen Wasserliegeplatz. Es handelt sich hierbei um den zweiten FD, der überhaupt gebaut wurde (Lebendgewicht immerhin 650 kg). Peter Stanner geht wie üblich die Teilnehmerliste einzeln durch und gibt entsprechende Kommentare. Aber an Segeln ist leider nicht zu denken, die Wetterlage ist ziemlich hoffnungslos. Dafür aber Bilderbuch-Wetter mit Alpenblick und mittags um die 20 Grad, so daß man sich die Zeit ganz gut in kurzen Hosen und T-Shirt mit Tischtennis, PlatterlnWerfen (eine Art Bayrisches Boccia) und natürlich mit „Boote begutachten" vertreiben kann. Für Mitte Oktober am Staffelsee recht bemerkenswert, denn im letzten Jahr hatten wir noch eine Schneeballschlacht gemacht !

Nachmittags dann tatsächlich- ein Windhauch. Die Boote werden sofort eifrig ins Wasser geschoben. Es bleibt aber bei zwei kläglichen Startversuchen und Windstärke „Öl".

Abends dann wieder gemütliches Beisammensein mit Essen, Freibier usw. Diesmal leider keine Live-Musik.

Sonntags zuerst ein ähnliches Szenario, allerdings etwas kälter und mittags doch ein wenig Wind. Ein Lauf kann mit Hängen und Würgen übe die Bühne gezogen werden. Die Position der ersten vier an der Luvbo,je bleibt bis ins Ziel erhalten: Es gewinnt wie im Vorjahr Rolf Albert, der mit dem Ex-Bojsen-Moller-Schiff immer ein Tick schneller ist. Danach folgen Andi Kunze, Helmut Löther und Michael Freitag.

Siegerehrung und Gansverteilung direkt im Anschluß (traditionsgemäß bekommt jede Mannschaft eine gefrorene Gans!), und alle sind sich einig daß man keinem Club den Windmangel so gern verzeit wie dem SCSts.

Michael Freitag

GANSHAUT REGATTA STAFFELSEE 4.10.11 12.02.95 /TB — **DATE FROM TO: 15.10.94-16.10.94**

Organizing Club: SCS — Pointsystem: bonus — DSV-Ranking-List-Factor: 1.30 — Number of Entries: 42 — Number of Starters: 41 — Number of Finished: 34

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV-Pts.
1	GER-213	Rolf Albert	Mehlis	627	SVP	1							0.0	130.00
2	GER-51	Andreas Kunze	Peter Hollender	48	SCW	2							3.0	126.18
3	GER-91	Helmut Löther	Michael Klawitta	159	SCAI	3							5.7	122.35
4	GER-78	Michael Freitag	Stefan Freitag	381	SVM	4							8.0	118.53
5	GER-31	Rudolf Dinkelmaier	Jürgen Schulz	59	SCSTS	5							10.0	114.71
6	GER-101	Matthias von Linde	Remondous	304	MRSV	6							11.7	110.88
7	GER-1941	Andreas Kolb	M. Kolb		YCAT	7							13.0	107.06
8	GER-1987	Jürgen Grohmann	Graba	365	MRSV	8							14.0	103.24
9	GER-944	Gunther Schrem	Franz J. Schild	204	NSSC	9							15.0	99.41
10	GER-47	Hans Gietl	Andi Bahr	190	SCNS	10							16.0	95.59
11	GER-76	Leander Weintz	Karl Lösch	99	KCF	11							17.0	91.76
12	GER-1969	Hans Künzler	Stefan v.Sonnenburg	300	MYC	12							18.0	87.94
13	GER-68	Ottokar Klein	Tanja Klein	162	SGE	13							19.0	84.12
14	GER-93	Joachim Dahrmann	Jutta Dahrmann	392	SCPI	14							20.0	80.29
15	GER-1900	Helmut Steiner	Müller	2116	YCaT	15							21.0	76.47

16	GER-1984	Kurt Müller	Ralph Aicher	66	MRSV	16								22.0	72.65
17	GER-119	Hans Alfred Kohl	W. Joppich	280	YCaT	17								23.0	68.82
18	GER-1328	Rothmann	Rothmann		SCAW	18								24.0	65.00
19	GER-79	Fred Damss	Isabel Klein	132	SKGF	19								25.0	61.18
20	GER-1871	Walter Volkmann	Rantsch	395	SCSTS	20								26.0	57.35
21	GER-1843	Rolf Ortmann	F. Ristau	2109	ESC	21								27.0	53.53
22	AUT-2	Erich Schober	Martin Neumayer		YCZ	22								28.0	(49.71)
23	AUT-21	Klaus Schober	Reichmann	533	YCZ	23								29.0	(45.88)
24	GER-86	Wolfgang Frank	Tobias Frank	2106	SVH	24								30.0	42.06
25	GER-83	Karl-Heinz Wolf	Robert Piechulla		SSVEP	25								31.0	38.24
26	GER-1858	Hans-Wolfgang Endres	Robert Pfisterer	26	SVM	26								32.0	34.41
27	GER-211	Furtmayr	Vock		SCSTS	27								33.0	30.59
28	GER-174	Helmut Kess	A. Wolf		SGE	28								34.0	26.76
29	GER-1929	Kirst	Kirst		SGE	29								35.0	22.94
30	GER-1672	Dieter Moder	Peter Erhard	215	SGE	30								36.0	19.12
31	GER-58	A. Ness	Mooser			31								37.0	15.29
32	GER-1975	Dr. Heinz-Georg Jöcke	T. Tschorsch	189	SCSTS	32								38.0	11.47
33	GER-1721	Thomas Thallmait	Huber	2143	DTYC	33								39.0	7.65
34	GER-21	Peter Stanner	Hillmeier	37	SCSTS	34								40.0	3.82
35	GER-1278	Mehl	Hartmann		SCSTS	DNF								49.0	
36	GER-1612	J. Förster	Liebl		SCSTS	DNF								49.0	
37	GER-1855	Horst Mayer	Andre		SCSTS	DNF								49.0	
38	GER-1932	Dr. Reinhard Teichman	Teichmann	2126		DNF								49.0	
39	GER-1942	Dr. Manfred Hänle	Thomas Braun	87	SCSTS	DNF								49.0	
40	GER-222	Ralph-J. Gehmlich	Dölz	398	SVP	DNF								49.0	
41	GER-821	K. Ludwig	M. Ludwig		SCSTS	DNF								49.0	
42	GER-362	Titlus	Titlus			DNS								49.0	

CONRAD GULCHER MEMORIAL 4.10.13 12.02.95 /TB

DATE FROM TO: 15.10.94-16.10.94

Organizing Club: KWVL Q : 1.00 Pointsystem: bonus VF : 0.80 DSV-Ranking-List-Factor: 1.20 Number of Entries: 23 Number of Starters: 23 Number of Finished: 23

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV-Pts.	WRL-Pts.
1	NED-26	Ing. Enno Kramer	Mark van Bemmel	880	WVN	5	2	3	1				18.7	(120.00)	40.00
2	NED-92	*Peter Schouten	Carjan Schouten	782	RZVG	8	1	2	2				20.0	(114.78)	39.20
3	NED-69	Wim Langeslag	Peter van Koppen	889	WVB	6	6	1	3				29.1	(109.57)	38.40
4	NED-5	Fred Schaaf	Bas Wulffers	781	WVK	1	4	6	5				29.7	(104.35)	37.60
5	NED-315	*Rien van Paridon	Hans Schelling	815		3	5	5	6				37.4	(99.13)	36.80
6	NED-3	Henri Koning	Rob Taal	799	ZWVV	11	3	4	4				38.7	(93.91)	36.00
7	NED-310	Andre Verkooyen	Sicco Hoogerbeets		ARZV	2	7	DNF	8				60.0	(88.70)	35.20
8	NED-319	Jan de Kock v. Leeuwe	Dietert Vos	843	KWVL	9	10	11	7				61.0	(83.48)	34.40
9	NED-330	Thijs Rutten	Theo Rutten	820	WVZ	12	8	10	9				63.0	(78.26)	33.60
10	GER-139	Josef Wanders	Erik Bakker	176	KSG/SVPB	7	15	8	11				65.0	73.04	32.80
11	NED-9	Paul de Schipper	Sander Klein Obbink	822	WVB	13	19	7	10				73.0	(67.83)	32.00
12	NED-341	Ari-Jan Doets	Andries Doets			14	11	9	15				73.0	(62.61)	31.20
13	SWE-108	Bengt Herrlin	Kenneth Andersson		SSD	10	18	14	13				79.0	(57.39)	30.40
14	GER-122	Harald Berning	Arthur Schedlinski	2133	WSVRH	16	16	12	14				82.0	52.17	29.60
15	NED-96	Peter Bos	Jan Gijsbert van Daal	792	RZVG	4	9	DNF	DNF				83.0	(46.96)	28.80
16	GER-153	Joachim Setzepfand	Han de Bruyn Kops	2125	SWCV	18	12	16	17				87.0	41.74	28.00
17	GER-182	Michael Haupt	Stephan Reimers	58	YCN	17	14	DNF	12				91.0	36.52	27.20
18	NED-28	A. T. A. de Lange	Rob Koeleman			20	17	15	16				92.0	(31.30)	26.40
19	NED-314	Ed van Kreuningen	Erik van der Sneppen	800	WVB	15	13	DNF	19				95.0	(26.09)	25.60
20	NED-302	Jeroen Vlietstra	Andre Kabel			21	21	13	18				97.0	(20.87)	24.80
21	GER-1701	Heinrich Schneider	Jürgen Schwarz	379	KJSC	19	20	17	20				100.0	15.65	24.00
22	NED-294	Ate Schoenmakkers	Pieter Schoenmakers			22	DNF	18	DNF				112.0	(10.43)	23.20
23	NED-75	Hans Kok	Mark de Goede			23	DNF	DNS	DNS				119.0	(5.22)	22.40

>>> DIE LETZTEN HELDEN <<<

DATUM : 12.11.-13.11.94

Veranstalter: BSc Pkt.-System: Low-Point-System Wertung : Klassen-Wertung Number of Entries: 2 Number of Starters: 2 Number of Finished: 2

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	Club	1.	2.	3.	4.	5.	6.	Points
1	GER 33	H. Genthe	N. Lindstrom		0.8	0.8					1.5
2	GER 199	L. Hidde (Intergalacto)	Prof.Dr. J. v.Borstel(Galacto)		DNS	DNS					6.0

BERLINER MEISTERSCHAFT 1994 IM POTSDAMER YACHTCLUB

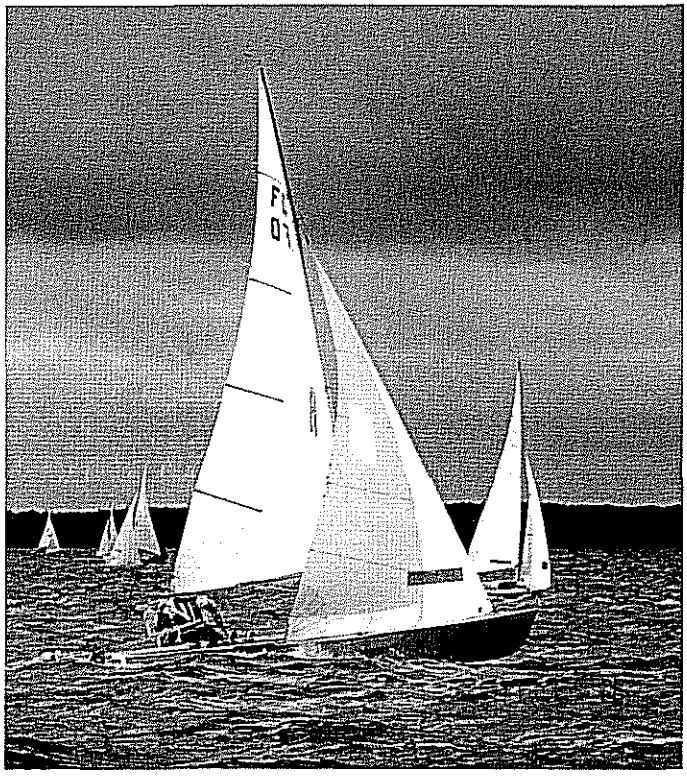
Trotz vielen Werbens und heftiger Reklame, kam mit 21 Meldungen und 18 Startern das seit Jahren niedrigste Meldeergebnis für eine Berliner Meisterschaft heraus. Die restlichen Mannschaften, darunter drei auswärtige Crews, erlebten aber ein tolles Wochenende bei überwiegend strahlendem Sonnenschein, milden Temperaturen und ausreichend Wind. Die, vom Potsdamer Yachtclub gestellte, verjüngerte Wettfahrtleitung schaffte 6 sogenannte Kurzwettfahrten, die uns trotzdem teilweise recht lang vorkamen.

Nach dem 1. Wettfahrttag führte die Mannschaft G 40 Schreiber/ Bahr recht klar vor G 177 Schröder/ Nackmayr und G 99 Steingroß/ Hermenau. Letztere gehört zu einer Gruppe von Seglern aus der ehemaligen DDR, die mit einer Art 10er Rennjolle bisher gesegelt haben und die sich stark für den FD interessieren. Zwei Mannschaften haben bereits einen FD gekauft, weitere sollen – hoffentlich – folgen. Neben den genannten Mannschaften lauerte im Vorderfeld noch die Mannschaft G 123 Krumhaar/G. Bahr, die ebenso wie die beiden ersten einen Tagessieg hatten.

Am Sonntag war eher noch mehr Wind. Ein heftiger und böiger Trapezwind brachte mehrere Kenterungen und einige wilde Manöver, weil fast 100 Boote, auch aus anderen Klassen, in den Wannsee hineinkreuzten. Hier kam der Endspurt der Mannschaft Schröder/Nackmayr, die mit einem weiteren Tagesersten und einem weiteren 2. Platz alles für ihren ersten Berliner Meister klarmachten. Sehr knapp dahinter lag die, ohne Tagessieg sehr gleichmäßg fahrende, Mannschaft von G 99 vor G 40. Andere Mannschaften, mit je einem Tagessieg, wie G 1922 und G 19 hatten zwei sehr schlechte Wettfahrten dabei, so daß sie nicht weiter nach vorne kommen konnten.

Neben der seglerisch sehr gelungenen Veranstaltung gab es jeden Tag Freibier und eine Kleinigkeit zu essen, am Sonnabend mit allen Klassen zusammen ein großes Buffet. Auch dieses muß man als gelungen bezeichnen, wenngleich auch einige FD - Segler ihrer etwas exklusiveren Veranstaltung aus den früheren Jahren nachtrauerten.

Bernd Schreiber



BERLINER MEISTERSCHAFT 4.10.14 12.02.95 /TB **DATE FROM TO: 21.10.94-23.10.94**

Organizing Club: PYC Q : 1.01 Pointsystem: low-point VF : 0.81 DSV-Ranking-List-Factor: 1.35 Number of Entries: 19 Number of Starters0: 18 Number of Finished: 17

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	IFDCO	Club	1	2	3	4	5	6	7	Points	DSV-Pts.	WRL-Pts.
1	GER-177	Sascha Schröder	Jens Nackmayr	327	VSAW	4	4	1	1	2	6		11.50	135.00	40.50
2	GER-99	Uwe Steingroß	Sven Hermenau		BTB	2	5	4	2	3	3		14.00	127.06	39.69
3	GER-40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	111	VSAW	1	2	2	7	8	5		16.75	119.12	38.88
4	GER-123	Martin Krumhaar	Gunnar Bahr	320	VSaW,SCG	6	1	7	4	5	4		19.75	111.18	38.07
5	GER-19	Andreas Gillwald	M. Landgrebe	197	BYC	3	10	3	9	6	1		21.75	103.24	37.26
6	GER-1922	Gerald Hildebrandt	J. Huss	345	SVH	DSQ	9	6	5	1	2		22.75	95.29	36.45
7	GER-199	Lars Hidde	Jan v. Borstel	2102	SCU	10	3	5	8	4	8		28.00	87.35	35.64
8	GER-1841	Mark-Wolfram Schmidt	Carl-Christian Schmid	42	SCG	11	14	9	3	7	13		43.00	79.41	34.83
10	GER-152	Peter Steidl	Torsten Hardwiger	9	PYC	7	12	10	14	9	7		45.00	63.53	33.21
11	GER-1854	Karl-Heinz Fricke	Oliver Hyzyk			8	8	12	10	11	9		46.00	55.59	32.40
12	GER-194	Georg Knick	Stefan Seidenschnur	52	PYC	5	7	8	DNS	DNS	DNS		60.00	47.65	31.59
13	GER-1755	B. Szyperrek	U. Landwehr		DSVE	13	15	15	11	12	11		62.00	39.71	30.78
14	GER-240	Dr.sc.Peter Kleffe	Gerd Zaplata	625	SCW	9	11	13	15	DNS	DNS		68.00	31.76	29.9
15	GER-1849	Paul-Eduard Mende	M. Himmel	233	BSV	15	13	14	13	13	15		68.00	23.82	29.
16	GER-176	Wolf-Diedrich Seidel	A.-K. Seidel	350	PYC	14	DNS	DNS	12	14	14		74.00	15.88	28.3
17	GER-1745	Jürgen Hartwig	Bernd Mende	389	PYC	DNS	DNF	16	DNS	15	12		83.00	7.94	27.54
18	GER-1756	Dr. P. Brandewinder	Frank Scherer	334	SCO	DNS	DNF	DNS	DNF	DNS	DNS		100.00	26.73	
19	GER-62	Rainer Barthel	Uwe Barthel	141	SCD	DNS	DNS	DNS	DNS	DNS	DNS		100.00		

NIKOLAUS REGATTA TEGERNSEE 94

BERICHT EINES AN-LAND-GEBLIEBENEN

Seit über 30 Jahren Nikolausregatta am Tegernsee! Zum ersten Mal gehören wir, (Entchen und ich) zu den Organisatoren einer Regatta und dann auch noch bei einer so traditionsreichen Veranstaltung! Aber viele vom Club helfen mit, besonders unser FD-Obmann! Das größte Problem sind wieder einmal die Ausschreibungen. Sie sind an die Klassenvereinigung gegangen, hoffentlich geht der neue Report rechtzeitig raus!

25.11.94

Keiner hat es noch zu hoffen gewagt, der Report ist eine Woche vor Regattatermin bei uns und damit die Ausschreibungen 4 Tage vor Meldeschluß bei Euch. Bis dahin lagen 4 Meldungen vor!!!

03.12.94

Herrliches Wetter am Tegernsee, Sonne, Wärme und wenig Wind! Viele treffen schon ein, der Tag vergeht mit Aufbauen und Klönschnack, in der Dämmerung ein Rundgang über den Christkindl-Markt in Tegernsee (ein Erlebnis, auch ohne Schnee), danach Seglerhock im Clubhaus mit Video und so!

04.12.94

Es regnet in Südbayern junge Hunde, am Tegernsee Wind 3, kein Regen, so bleibt es auch bis 16.00 Uhr (Wolfgang, das Wetter am Tegernsee ist anders als in Augsburg!). Viele kommen noch ohne Meldung, am Ende sind es 25, einschließlich der Mannschaft Dr. Diesch/Dr. Laprell, die fast als Erste gemeldet hatten. Auch 5 Vorschoterinnen sind dabei, wer will da noch behaupten, daß das angeblich schwache Geschlecht leicht kalte Füße bekommt?

04.12.94, 10.30 Uhr

Alle sind an der Startlinie, auf einem Boot ist „Zustand", irgendwas mit dem Spi, der Schotte geht nach vorn, „Igitt, schon liegt er im Bach!" Der Steuermann fängt das Boot ab, zieht den Schotten herein und den Spi heraus, schon kracht der Startschuß zum traditionellen Vorwindstart! War da einer über der Linie? - Wer glaubt denn sowas?

04.12.94, 11.30

Lagerfeuer, Getränke und Gulaschsuppe sind vor Ort, wo bleiben die Boote? Wind ist wirklich ausreichend! Im Fernglas sieht man sie kommen, ein FD wird plötzlich ganz furchtbar schnell, die Lage nimmt zu, Platsch, schon liegt er, und kentert auch gleich noch durch! Fünf alte Hasen aus den Anfängen des Flying Dutchman kommentieren fachgerecht, sie haben viele Jahre Erfahrung im Segeln und im Kommentieren!

Wo bleibt die Wasserwacht? Nächstes Jahr wird nur gestartet, wenn sie, wie sonst immer, ab Start das Feld begleitet!!! Aha, aufgerichtet, Sch..., gleich wieder durchgekentert, endlich ist die Wasserwacht da, Fred (auf dem Wasser ohne Cowboyhut) und Schottin Christina landen wohlbehalten im Yachtclub und sind nach dem Umkleiden und heißen Getränken auch noch rechtzeitig zur Siegerehrung da, nur der Pferdeschwanz von Cristina ist noch etwas feucht.

Zieleinlauf. Auf den letzten Metern fangen Stefan Beichl/Roland Kirst die Tegernseer Andy/Maximilian Kolb ab. Dritte werden Dr. Diesch/Dr. Laprell.

Anschließend geht es zu, wie jedes Jahr! Erzählen, Nikolaus und Siegerehrung, Sepp Höß, der Gründer der Nikolausregatta ist selbstverständlich auch da!

Jeder bekommt einen Stollen und einen Erinnerungspreis, Fred und Christina eine Laterne, damit ihnen ein Licht aufgeht.

Für alle, die noch nicht dabei waren und es einmal versuchen wollen: Der Wind ist um diese Jahreszeit am Tegernsee fast immer leicht(0,5-2Bft). Probleme sind äußerst selten, aber es kann kalt werden! Bitte meldet rechtzeitig!!!

Joachim Dahrmann G-93

P.S.: 25 Teilnehmer, 1 Wettfahrt!

NIKOLAUS-REGATTA 1994, TEGERNSEE — **DATE FROM TO: 03.12.-04.12.94**

Veranstalter: YCaT — Number of Entries: 25 — Number of Finished: 25

Nr.	Sail-#	Skipper	Crew	Club	1.	2.	3.	4.	5.	6.	Points
1	GER 187	Stefan Beichl	Roland Kirst	HSC	1						
2	GER 1941	Andreas Kolb	Maximilian Kolb	YCaT	2						
3	GER 22	Dr. Jörg Diesch	Dr. Heinz Laprell		3						
4	GER 1969	Hans Künzler	Michael Zacharias	MRSV	4						
5	AUT 2	Klaus Schober	Martin Neumayr	YCZ	5						
6	GER 21	Peter Stanner	Christian Heimüller	SCSTS	6						
7	GER 119	Hans Kahl	Wolfgang Joppich	YCaT	7						
8	GER 1987	Jürgen Grohmann	Ulrike Roßley	MRSV	8						
9	GER 1623	Helmut Ostermaier	Rudi Breitschafter	SSC	9						
10	GER 1900	Helmut Steiner	Paul Bichler	YCaT	10						
11	AUT 375	Siegmar Stubenbock	Anton Zingerle		11						
12	GER 51	Kurt Müller	Ralph Aicher	MRSV	12						
13	GER 68	Ottokar Klein	Tanja Klein	SGE	13						
14	GER 944	Günter Schrem	Franz Schild	NSSC	14						
15	GER 101	Matthias von Linde	Heinz Schuster	MRSV	15						
16	GER 278	Klaus Wilfert	Peter Humpel	TITC	16						
17	GER 86	Tobias Frank	Sebastian Frank	SVH	17						
18	KH 11	Ralph Zieglmeier	Susan Heuer	YCaT	18						
19	AUT 21	Robert Reichmann	Erich Schober	YCZ	19						
20	GER 1810	Dieter Staib	Renate Staib	YCaT	20						
21	GER 190	Dr. Marius Pfaller	Günter Dehler	MYC	21						
22	GER 1587	Ulli Fischer	Thomas Fischer		22						
23	GER 1558	Toni Pichler	Helmut Vogel		23						
24	GER 1292	Thomas Traub	Johannes Remerendus		24						
25	GER 79	Fred Dams	Christine Vock	SKGF	25						

ADELAIDE '95

FD WORLDS

BY MARTIN KRINGS

Für das deutsche Team, bestehend aus GER 13 Chappi und Manfred König, GER 30 Quax Wellner und S. Sandmann, Ger 45 Michael Dorrer und Josef Seebauer, GER 52 Martin Krings und Percy Brodda, GER 66 Kurti Prenzler und Willem Seegers, GER 94 Ralf Wilkendorf und Aeisso Kern, GER 111 Ewald und Adrian Koestler, GER 189 Georg Altenhain und Jesko Hölter; GER 1777 Hartmut Wesemüller und Hein Bollo begann die WM genau genommen schon Ende Oktober in Bremen. Dank Percy, dem Bremer Vulkan und Contship, die zwei Container für uns zur Verfügung gestellt hatten, konnten neun deutsche, zwei itlienische Schiffe und der Mach2 von Burschi Mader verladen werden.

Der Empfang in Australien war für uns so herzlich, die Organisation und Betreung des Yachtclubs Brighton Seacliff an Land so perfekt, daß gerade wir Deutschen ein wenig beschämt ob unserer Gastfreundschaft an die letzte WM in Travemünde zurückdenken mußten.

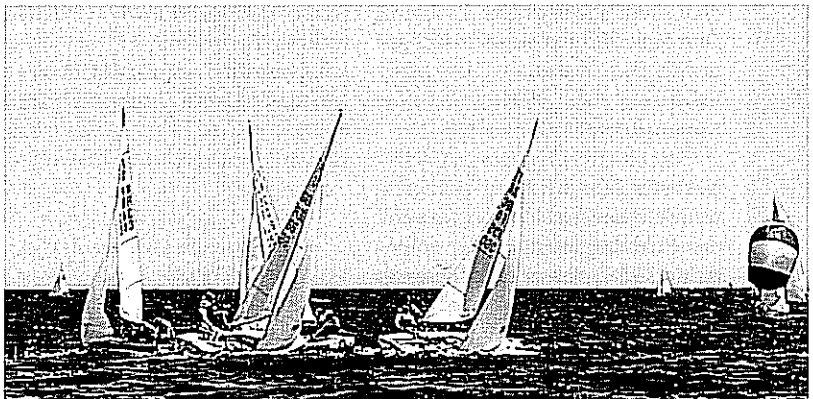
Leider hatten nur 36 Boote aus sieben Nationen den Weg nach Adelaide gefunden, die Vermessung der Schiffe oblag wieder mal Cle Jeltes, der diese lästige Pflicht mit seinen Helfern problemlos in zwei Tagen über die Bühne brachte.

Ein Invitation-Race am Sylvestertag sollte die Wind und Wetterbedingungen bieten, die wir dann die fast gesamte WM-Woche vorfinden sollten.Wind SW 2-3 und eine kurze Welle 0,5-1m hoch, aber nicht unbedingt zum Wind passend. Anstrengender als das Segeln war es, die Boote über den steinigen Strand zu Wasser und wieder heraus zu bekommen. Nicht jeder konnte auf die Hilfe der clubeigenen Traktoren zurückgreifen.

Wie schon die Auschreibung ahnen ließ, sollte die WM 94/95 nicht nur ein sportiver Event sein, mindestens den gleichen Stellenwert nahm das Rahmen-programm ein. Jenny Rhodes die mit ihren Helfern für die Social Events verantwotlich war, hatte sich mächtig angestrengt. Schon das Sylvester - Auftaktmenue ließ uns ahnen, was uns rund um die Segelei erwarten sollte.

Im Gegensatz zu früheren WMs, als der FD noch olympisch war, und die Teilnehmer mit Trainer und mehr Biss anreisten, war Adelaide eine Familien-WM. Viele Kinder, gute Stimmung unter Teilnehmern samt Gefolge, nicht zuletzt wegen des umfangreichen Beiprogramms für Kinder und Familien, und gute Partys waren die erfreulichsten Kennzeichen dieser Veranstaltung. Möglicherweise ein Weg, den FD auch bei uns für Segler anderer Klassen populärer zu machen.

Auch wenn das Leistungsniveu nicht mehr ganz so ist wie früher war - auf dem Wasser ging es fair zu. Proteste gab es kaum, die Starts waren meist sehr diziplieniert.



Heißer Kampf bei wenig Wind.

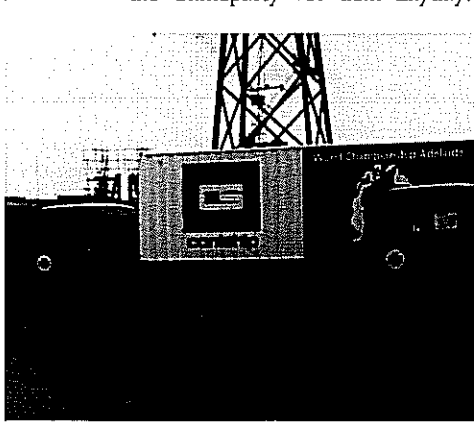
Die Regatten

Zur Eröffnung reiste die Gouverneurin von South Australia (so etwas wie ein Ministerpräsident bei uns) eigens an und begrüßte Teilnehmer und Veranstalter.

Schon nach den ersten Wettfahrten bei eher leichten Bedingungen schrumpfte die Spitze schnell auf vier Titelaspiranten.Die Ungarn Szabolcs Majtenyi (*...wie auch immer man das ausspricht...*) und Andras Domokos (HUN 70), mit einem gecharterten Boot, kamen immer besser in Fahrt. Ian McCrossin wird sich im stillen ein wenig geärgert haben, seinem ärgsten Konkurrenten auch noch das Boot besorgt zu haben. Er nahm's gelassen und zeigte den leichtgewichtigen Ungarn in der siebten Wettfahrt, als es endlich mit fünf Beaufort wehte, wo's lang ging. Leider war das die einzige Wettfahrt mit Wind. Ich höre noch Kurti, der von zwölf Meter hohen Wellen erzählte, als er 1970 hier segelte, und mit Lummi,während des Spigangs, auf dem Spiegel saß um den Kahn nicht unterschneiden zu lassen. Doch dieses Jahr war es hier eher flau. Die beiden letzten Rennen waren taktisch interessant. HUN 70 konnte sich in dem Duell mit AUS 33 durchsetzten, und in der letzten Wettfahrt einen zwölften Platz leisten.

Das Medieninteresse in Australien an der WM war deutlich höher als wir das von Deutschland kennen. Die tägliche Berichterstattung in der Presse, die recht ausführlich war, und zwei Fernsehteams, die zur ersten Wettfahrt mit Helikoptern auf der Piste erschienen, um abends Aufzeichnungen in den Nachrichten zu bringen, belegen das größere Interesse am Segelsport „down under".

Ein ganz anderer wichtiger Wettbewerb während der WM war die Gameparty vor dem Layday.



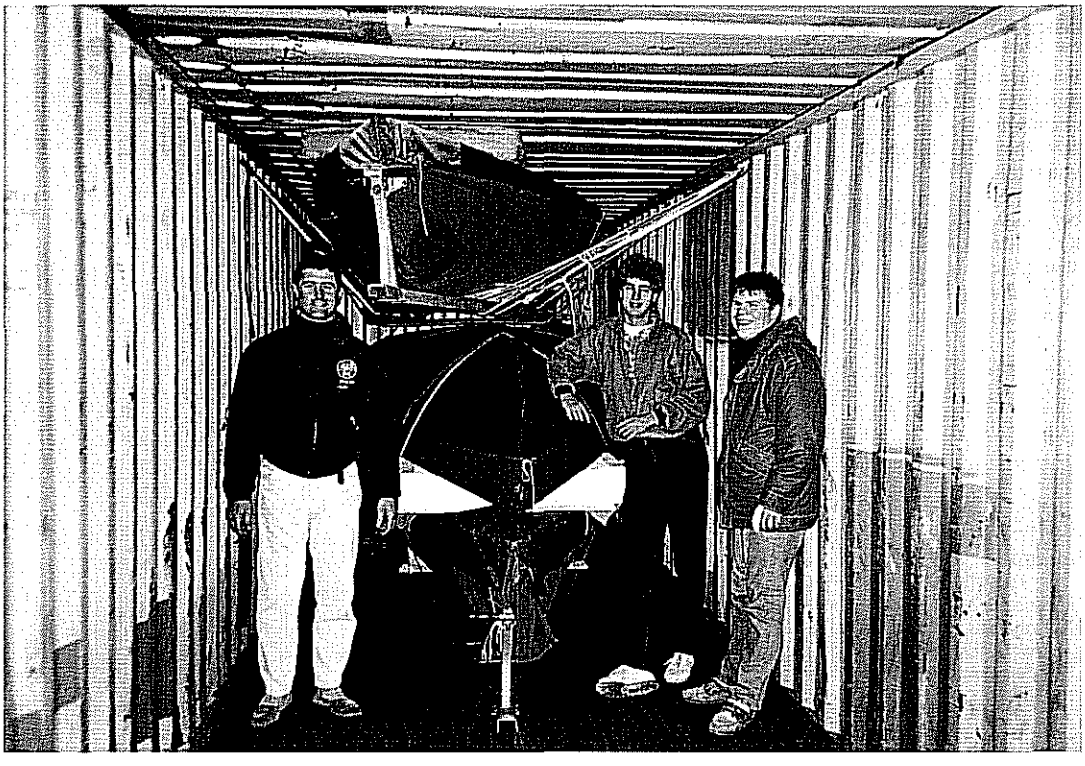
Die Logos der WM-Sponsoren B Container-Pärcher

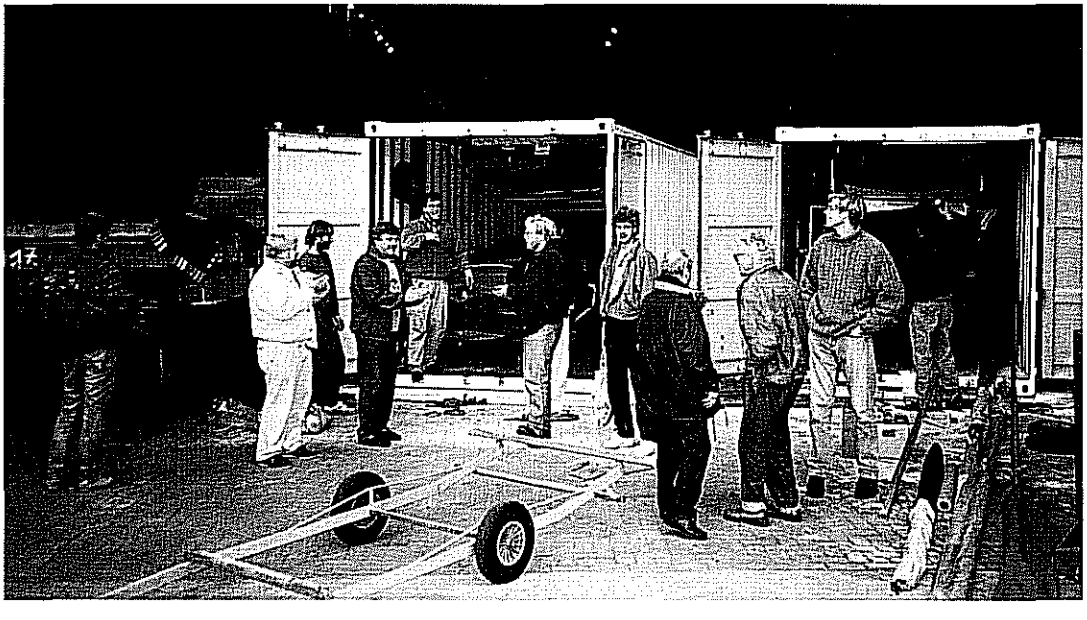
Die Australier trinken bekanntlich gerne Bier und wetten mit Vorliebe. So wurde ein Bierstaffeltrinkwettbewerb ausgeschrieben, und ein deutsches Team mußte her. Ich weiß nicht mehr wie Percy, Michael, Josef und ich zu der „Ehre" kamen die Trinkermannschaft zu stellen, noch viel weniger kann ich mich daran erinnern, woher die ganzen anderen Mannschaften kamen. Ich weiß nur noch, daß wir sehr oft antreten und trinken mußten. Am Tisch kniend, Kinn auf der Tischplatte. Die Spielregeln waren einfach. Es durfte erst getrunken werden, wenn der Mannschafts-Nachbar sein Glas ausgetrunken und umgekehrt auf den Kopf gehalten hat. Hätten wir da nicht unsern Schlußmann Josef gehabt, der das Bier unglaulich schnell wegstürtzen konnte wäre der Wettbewerb für uns sehr viel schneller zuende gewesen. So gewannen wir das „Trinker-Buddelschiff" und an Respekt bei den Aussis.

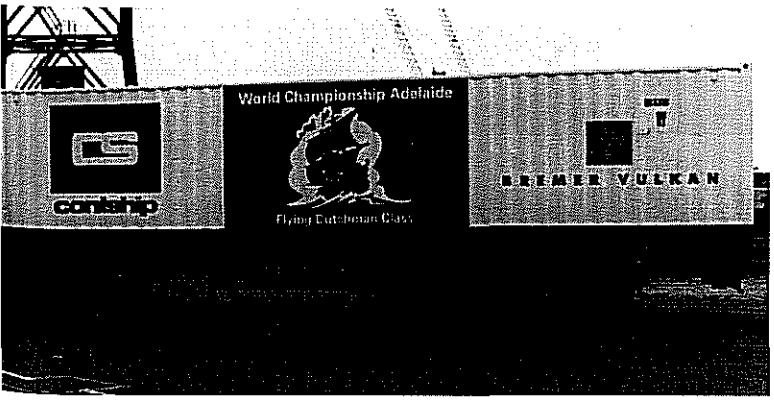
Der Layday war ein Bilderbuch Segeltag. Endlich richtig Wind und Welle. Statt dessen machten wir eine vom Club organisierte Winery Tour in die Berge um Adelaide um festzustellen, daß die hier produzierten Weine in Geschmack und Qualität keinen Vergleich zu europäischen scheuen brauchen, und segeln nicht alles ist.

Vor der Preisverteilung nach der letzten Wettfahrt mußten die Boote entsalzt, getrocknet,verpackt und in die Container verladen werden, und das alles bei einer erbarmungslos sengenden Sonne und Temperaturen über 40 Grad, ohne Chance auf Schatten.

Die Preisverteilung war in ein typisch australisches Dinner einge-







Vulkan Werft GmbH und Contship Containerlines Ltd. schmücken unser stolzes
nen werden am 24. Oktober 1994 zwölf FDs für Adelaide verladen.

oben:
Burschi Mader und die Kollegen
aus Bayern und Italien haben ihre Schiffe schon in der Kiste.

darunter:
Das deutsche WM-Team
beim Verladen der Schiffe auf dem Gelände des Bremer Vulkan

Fotos oben: Kurti Prenzler
Fotos Seite 24 und 26: Ute (Martin seine)

Seit über 10 Jahren beliefert Gaugler & Lutz Bootsbau und Handwerk mit hochwertigen Hart- und Weichschaumstoffen sowie Fasern aus den unterschiedlichsten Rohstoffen. Mit unserer Erfahrung helfen wir Ihnen bei der Auswahl der richtigen Materialien für Ihr Bootsbauprojekt. Auf modernsten Maschinen hergestellte, präzise Zuschnitte erleichtern Ihnen die Verarbeitung unserer Produkte.

• AIREX, HEREX, KAPEX
• vernetzte und lineare Hartschäume, Rohdichten 30 bis 400 Kg/cbm.
• leicht, fest und sicher, ideal für Sandwich-Yachten aller Art.

rohacell²

• PMI-Hartschaumplatten, Rohdichten 30 bis 110 Kg/cbm.

Gaugler & Lutz

• Multiaxiale Fasergelege aus Glas, Carbon und Aramid, Hybride, Kombinationen.
• hochwertige Gewebe aus Glas, Carbon und Aramid.

STRONG-PLANK-SYSTEM

• das neuartige Leistenbausystem aus Glasfaser/HEREX Sandwichleisten - schnell, fest und wirtschaftlicht

Gaugler & Lutz oHG
Robert-Bosch-Straße 29
73431 Aalen
Tel.: 07361/41088
Fax: 07361/41080

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

...Kompetenz in Schäumen!

bunden. Fast alle Clubmitglieder, auch die meisten Segler, erschienen dementsprechend in gutem Zwirn. Viele Reden, das Austauschen von Clubstandern, Erinnerungspreise für alle Teilnehmer und ein abschließenes Klaviersolo von Hein Bollo gaben der WM 94 einen fröhlichen, lockeren und passen Rahmen für eine gelungene Veranstaltung.

Adelaide war toll. Allen, die diese WM möglich gemacht haben, vor allem Wettfahrtleiter Jim Blake und seiner Crew auf dem Wasser, die exzellente Kurse und Startlinien auslegten, und Jenny Rhodes, die das Programm an Land organisierte, sei hier noch einmal Dank gesagt.

Hoffentlich wird der Gardasee in Bella Italia genau so eine gelungene Veranstaltung, aber mit hoffentlich mehr Teilnehmern.

Ps.: Beeindruckt waren die Aussis von unseren Containern, die vom Bremer Vulkan neu lackiert und mit unserem Klassen-Logo bemalt worden waren. Ohne die Unterstützung durch den Bremer Vulkan, Contship und Schenker, und ohne den Einsatz von Percy wäre Adelaide für viele von uns nicht möglich gewesen.

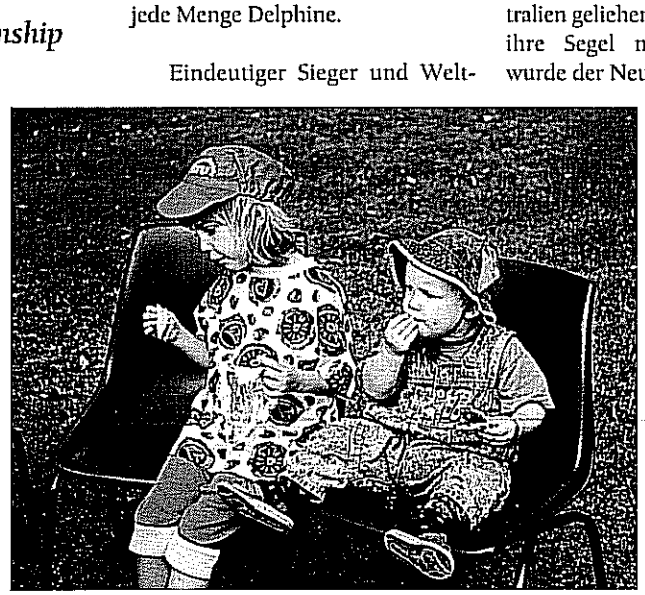
Katja & Ralf...

FD World Championship 1994

Am Start waren 36 Boote aus sieben Nationen, davon neun aus Deutschland. Die europäischen Boote waren mit zwei Containern per Schiff nach Australien gebracht worden. Der Transport wurde durch die Firma Bremer Vulkan und die Conship-Reederei gesponsort. Den Firmen sei an dieser Stelle noch einmal herzlicher Dank ausgesprochen.

Bei den überwiegend mäßig bis frischen und überraschend böigen Winden sowie ca. 1 - 1,5 m hoher, leichter Welle wurden insgesamt neun Wettfahrten gesegelt. Das Wetter war die gesamte Wettfahrtserie über hervorragend, aber auf dem Wasser war es erstaunlich kühl. Haie wurden übrigens außer in den Erzählungen der Neuseeländer, die uns wohl erschrecken wollten, nicht gesehen, dafür aber jede Menge Delphine.

Eindeutiger Sieger und Weltmeister wurden die Ungarn Szaboles Majthenyi mit Vorschoter Andreas Domokos (HUN 70) vor dem Lokalmatador und Favoriten Ian McCrossin mit Vorschoter James Cook (KA 33), welche auf viel Wind gehofft hatten. Die Ungarn überzeugten durch hervorragende Taktik, perfekte Manöver und überzeugende Bootsgeschwindigkeit, obwohl sie sich das „Weltmeisterboot" in Australien geliehen hatten und lediglich ihre Segel mitbrachten. Dritter wurde der Neuseeländer Paul Francis (NZL 105) vor dem Amerikaner David Fagen (USA 188) und dem Italiener Roberto Cipriani (ITA 10).



Ole, der Held

Die besten fünf deutschen Mannschaften platzierten sich auf:

Platz 7 (G 45 Michael Dorrer mit Vorschoter Josef Seebauer), Platz 8 (G 13 Hans-Albert König mit Vorschoter Manfred König), Platz 9 (G 52 Martin Krings mit Vorschoter Adrian Köstler) und Platz 16 (G 94 Ral Wilkendorf mit Vorschoter Aeisso Kern).

Auch wenn die deutschen Mannschaften keine Chance auf den Weltmeistertitel im Segeln hatten wurden sie dennoch inoffizieller Weltmeister im Mannschafts-Bier

wettrinken. Das bereits angekündigte Beiprogramm des Brighton & Seecliff Yacht Club in Adelaide ließ nichts zu wünschen übrig, so daß die Stimmung super und die Reise für alle ein unvergeßliches Erlebnis wurde...

Ich versuche, in den nächsten Tagen mehr Teilnehmer zur Ergänzung und Detaillierung des Berichtes zu bewegen, aber vielleicht reicht das erstmal für ein Kurzinfo.

Tschüß und bis bald,

Aeisso Kern

WM ADELAIDE

02.01.-09.01.95

Organizing Club: | Pointsystem: olympic scoring | DSV-Ranking-List-Factor: | Number of Entries: | Number of Starters: | Number of Finished:

Nr.	Sail-#	Skipper	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Points
1	HUN 70	Majthenyi S	3	3	1	1	6	1	3	7	12	28.80
2	AUS 33	McCrossin I	1	5	2	2	10	4	1	10	8	38.00
3	NZL 105	Francis P	2	15	4	8	5	2	4	2	7	48.00
4	USA 188	Fagen D	8	1	9	5	2	5	8	9	1	51.00
5	ITA 10	Cipriani R	6	2	7	11	3	DSQ	6	6	2	59.80
6	AUS 337	Rydge N	4	29	8	9	1	3	7	5	6	62.40
7	GER 45	Dorrer M	5	PMS	6	6	13	8	5	1	10	73.40
8	GER 13	König H	7	4	5	4	9	23	9	4	15	77.00
9	GER 52	Krings M	9	6	DNF	3	7	9	2	8	9	77.40
10	AUS 3	Gilbert L	PMS	10	3	DSQ	8	10	10	3	11	90.40
11	AUS 34	Leckie B	11	8	11	10	4	14	15	17	3	97.70
12	GER 111	Kösiler E	12	11	12	7	20	26	13	14	4	113.00
13	AUS 342	Anderson I	13	7	14	15	22	6	17	12	14	122.70
14	AUS 329	Nash S	10	21	10	12	19	32	12	11	19	135.00
15	NZL 110	Tayama H	14	22	15	14	23	11	18	13	25	149.00
16	GER 94	Wilkendorf R	20	12	18	16	16	13	24	21	13	150.00
17	NZL 111	Way D	21	17	19	13	25	20	21	24	5	157.00
18	GER 66	Prenzler K	17	14	22	17	14	22	27	16	20	162.00
19	AUS 352	McCann M	16	27	26	22	12	15	11	19	34	163.00
20	AUS 336	McCrossin B	19	13	28	21	11	34	23	15	22	166.00
21	AUS 333	Ginnivan C	15	23	16	19	17	12	22	25	26	166.00
22	ITA 25	Perina C	18	19	13	23	18	33	14	20	29	167.00
23	AUS 300	Barratt A	24	20	17	29	28	7	19	23	21	173.00
24	GER 1777	Wesemüller H	23	26	DNF	25	15	18	33	18	16	183.00
25	AUS 360	Gleeson K	DNC	9	20	20	27	27	28	27	17	189.00
26	GER 30	Wellner W	22	16	27	24	24	25	20	22	23	193.00
27	NZL 100	Pope M	27	32	23	18	26	19	16	26	24	194.00
28	AUS 332	Bradley M	26	28	21	27	30	17	25	31	18	204.00
29	GER 189	Altenhain G	28	24	25	28	21	16	26	28	30	210.00
30	NZL 99	Dyson R	25	18	33	26	29	31	32	29	28	228.00
31	AUS 357	Fenelon B	32	25	29	31	35	24	29	33	27	239.00
32	AUS 343	Rhodes J	30	31	24	30	DNF	30	30	30	31	247.00
33	AUS 358	Higgins B	29	30	30	32	33	21	DNF	32	32	248.00
34	AUS 4	Short A	31	33	31	33	32	29	31	34	33	262.00
35	JPN 341	Sah Y	DNF	DNC	32	DNC	31	28	DNF	DNF	35	279.00
36	AUS 325	Robertson A	DNF	34	34	34	34	35	DNF	DNF	DNC	287.00

aler FD-
sident, Ion
leitete den
schen den
ktiven/FD-
em FD-
nitee.

ıd interna-
/icklungen

-FD-Segler
mber 1994
ıegelte vor
, 70er, und
chman. Er
:r einer
weitestge-
:rz und
ıalten soll.
lassen und
ugend der
in den
Er hat
lie Ansicht
ır Olympia
ıs Chancen
ıs Starboot
aller-dings
r ein zwei-
trapez) im
ırde inten-
:n Mitglie-
:instimmig
ıngen mit
anderen
daß die
ıfwendiger
ısten nicht
: ansteigen
allgemeine
nächsten
:h-nischen
men wer-

:h unsere
6 bei der
ı olympi-
470er oder
Laser (die
ıoch nicht
bisherigen
:n oder der
, der von
ıicht nach-
leibt erhal-

der FD-
Australien,
:lien zeigt
Die älte-

Bericht von der

Mitgliederversammlung der

IFDCO

anläßlich der Weltmeisterschaft 1995

in Adelaide, Australien

am Mittwoch, den

04.01.1995

sten Boote werden wieder aus ihrem Dornröschenschlaf geweckt und mit großer Begeisterung gesegelt. Australische und neuseeländische Bootswerften legen seit einem Jahr wieder Boote auf. Der australische Neubau aus Adelaide ist nicht nur vom Outfit sondern auch von den Segeleigenschaften eine Alternative zu den europäischen Booten. Als segelfertiger Preis wurden DM 17.000,00 frei Australien/Neuseeland genannt.

Die anwesenden Mitglieder diskutierten offen über technische Verände-rungen wie ein dickeres und damit auch stabileres Schwert. Die Veränderung durch den größeren Spinnaker und längeren Spinnakerbaum wurden allgemein als Bereicherung des FDs bewertet.

Bestrebungen zur Standardisierung der Ausrüstung/Beschläge werden zwar als durchaus sinnvoll aber nicht maßgeblich für den Preis des FDs angesehen. Hier wurde insbesondere auf die australischen und neuseeländischen Boote hingewiesen, die eine ähnliche Beschlägeausstattung wie unsere haben.

Die Zulassung von Carbonmasten wie in der Europe, im Finn oder im 14-Footer etc. schien vielen Beteiligten als weiteres Element zur Verteuerung der Bootsklasse. Besonders die Bruchgefahr bei Kenterungen wiegt schwerer als die geringen Vorteile. Auch diese technische Variation wurde deswegen von den Aktiven abgelehnt. Es war auch Mehrheitsmeinung, daß die Konsolidierungsphase für die FD-Klasse, basierend auf dem bisherigen technischen Stand, zur Stärkung der Regattaaktivitäten nötig sei.

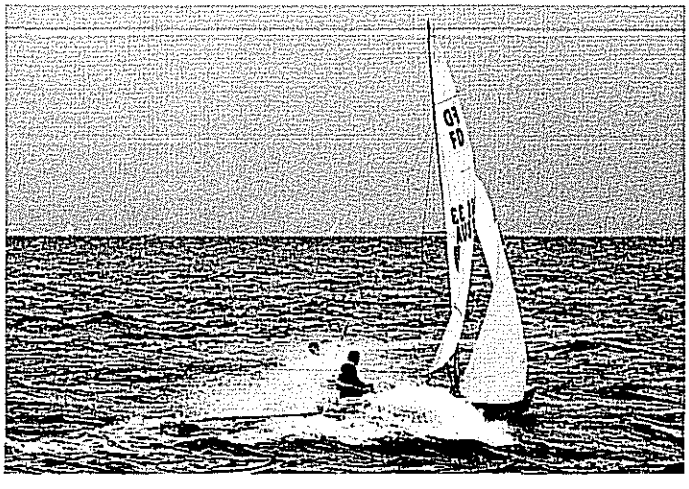
Durch interessante Weltmeisterschaftsstandorte und Veranstaltungen soll das Interesse an der FD-Klasse steigen. In diesem Zusammenhang sei von mir auf die hervorragend organisierte und abgelaufene WM vor Adelaide hingewiesen. Das Engagement der Australier war beispielhaft für die Zukunft.

Von der IFDCO und von den italienischen Teilnehmern wurde auf die Veranstaltung an der WM Ende August vor Torbole hingewiesen. Viele inaktive FD-Segler wollen diese Veranstaltung zum Anlaß für einen Wiedereinstieg nehmen. IYRU hat zur Anerkennung von Weltmeisterschaften neue Kriterien gesetzt. Danach müssen 15 Nationen aus drei Kontinenten vertreten sein. In Australien waren Segler von vier Kontinenten aus 7 Nationen am Start. Es wird zukünftig schwierig werden, diese Bedingungen zu erfüllen. Die IFDCO und die Veranstalter der Weltmeisterschaften wollen deshalb Boots- und Flugreisen professionell organisieren, wobei die Minimalkosten einer Weltmeisterschaft schon jetzt mit 40.000 bis 50.000 DM veranschlagt werden. Folgende Weltmeisterschaftsstandorte sind vorgesehen:

1995 WM Torbole, Italien
1996 WM Plattensee, Ungarn
1997 WM evtl. Florida, USA
oder Muiden, Niederlande
oder Steinhude, Deutschland

Sollte die WM in den USA sein, wird eine Europameisterschaft in Muiden oder Steinhude stattfinden. Die Mitgliederversammlung und die IFDCO stimmten auch darin überein, daß FD-Weltmeisterschaften einschließlich Vermessung maximal eine Woche in Anspruch nehmen sollen. Die in Australien gesegelten neuen Wettfahrten (2 Streicher) auf kurzem und normalem olympischen Kurs werden auch für die Zukunft präferiert.

Dr. Hans-Albert König



Bei der WM 93 in Travemünde:
AUS 33 full speed

„Dem FD gehört mein Herz...!"*

Manfred Schreiber grüßt alle Verrückten dieser Welt!

SP. SYSTEMS

ADVANCED
COMPOSITE
MATERIALS

*„...und wenn mir was kaputt geht, kleb' ich's mit SP...!!!"

RANGLISTENORDNUNG (RO)

1.Geltungsbereich

1.1. Die Klassenvereinigungen erstellen die Ranglisten nach dieser Ordnung.

1.2. In DSV-Ranglisten dürfen nur Mitglieder von DSV-Verbandsvereinen geführt werden. Nur deutsche Segler/Seglerinnen können daraus eine Meldeberechtigung ableiten.

2.Zielsetzung

2.1. Die DSV-Rangliste informiert über den Leistungsstand der Segler/Seglerinnen dieser Klasse.

2.2. Die Jahresrangliste ist Grundlage für die Feststellung der Meisterschaftswürdigkeit einer Klasse im Folgejahr.

2.3. Die „Aktuelle Rangliste" dient als eine Qualifikationsgrundlage für die Teilnahme an Meisterschaften und anderen Regatten mit Meldebeschränkung.

3. Berechnung der Rangliste

3.1. Für die Berechnung der DSV-Ranglisten ist das Rechnungssystem des DSV zu verwenden (siehe „Das Rechnungssystem").

3.2. Berechnungszeitraum für eine Rangliste ist ein Jahr.. Regatten , die zum Stichtag begonnen haben, sind in die Wertung einzubeziehen.

3.3. Für die Erstellung der Jahresrangliste gilt als Stichtag der 30. November.

3.4. Für die „Aktuelle Rangliste" gilt als Stichtag 14 Tage vor Meldeschluß. Die „Aktuelle Rangliste" umfaßt, vom Stichtag an gerechnet, den Zeitraum für die zurückliegenden 12 Monate.

3.5. Ersegelte Ranglistenpunkte werden nur dem Steuermann / der Steuerfrau zugesprochen.

4. Inhalte der Dsv- Rangliste

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

5. Ranglistenregatta

5.1. Definition:

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

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

5.2. Mindestgeschwindigkeiten und Bahnlängen:

Die festgelegte Bahnlänge kann bei entsprechender Wetterlage gekürzt werden, jedoch muß nach der Verkürzung oder Veränderung der Bahn, die Länge des Kurses noch mindestens 50% der vorgeschriebenen Bahnlänge betragen.

Schiffstyp	*Vollwettfahrt*		*Kurzwettfahrt*		*Mindestgeschw.*
	A	*B*	*A*	*B*	
Mehrrumpfboote	*16-18 sm*	*> 8sm*	*ca. 8 sm*	*> 4 sm*	*4,5 kn*
MehrrumpfbooteYSZ >85	*12-16 sm*	*> 6sm*	*6-8 sm*	*> 3 sm*	*4 kn*
Kielboote	*10-14 sm*	*>5sm*	*5-7 sm*	*>2,5 sm*	*2 kn*
2-,3-Handjollen,JK	*9-12 sm*	*> 4.5sm*	*4-5 sm*	*>2 sm*	*2 kn*
1-Handjollen	*8-10 sm*	*> 4sm*	*ca.4 sm*	*>2 sm*	*2 kn*
Jüngstenboote	*ca. 4 sm*	*>2sm*	*ca. 2 sm*	*>1 sm*	*1,5 kn*
	A = vorgesehen		*B = abgekürzt*		

5.3. Ranglistenfaktoren

Die Ranglistenfaktoren werden von den Klassenvereinigungen vergeben. Die Faktoren liegen zwischen 1,0 und 1,6. Die Deutschen Meisterschaften erhalten einen Faktor von mindestens 1,4. Mindestens 50 % der Ranglistenregatten erhalten einen Faktor von nicht mehr als 1,2.

5.4. Meldung

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

5.5. Datenerfassung und Kontrolle

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

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

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

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

6. Verstöße gegen die Ranglistenordnung

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

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

DAS RECHNUNGSSYSTEM

1. Definition der in Formel verwendeten Abkürzungen:

f: Durch die Klassenvereinigung festzulegender Faktor 1,0 f < 1.6. Mindestens die Hälfte aller vergebenen Faktoren muß kleiner oder gleich 1,2 sein

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

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

m: Multiplikator; Zahl der Ranglistenwertung aus einer Regatta

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

R: Ranglistenpunktzahl = arithmetischers Mittel aus den neun besten Wertungen „RA" des Berechnungszeitraumes.

2. Berechnungsformel für RA aus einer Ranglistenregatta:

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

3. Bestimmung des Multiplikators m

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

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

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

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

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

4. Mittelwertbildung

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

R A N G L I S T E

Pl.	Boot	Steuermann(-frau)	Vorschoter(-in)	DSV-RLP
1	GER 92	Andreas Plettner	Mark Dieckmann	151.120
2	GER 51	Andreas Kunze	Peter Hollender	142.070
3	GER 91	Helmut Löther	Michael Klawitta	141.710
4	GER 6	K. Uwe Lüdtke	Ralph Schrappe	137.160
5	GER 13	Dr. Hans-Albert König	M. König	135.610
6	GER 187	Stefan Beichl	Thomas Mayer	134.520
7	GER 22	Eddy Eich	J. Hagenmeyer	134.320
8	GER 78	Michael Freitag	Stefan Freitag	133.890
9	GER 202	Jörn Borowski	Bodo Borowski	131.100
10	GER 45	Michael Dorrer	Josef Seebauer	128.910
11	GER 98	Shmuel Markhoff	Michael Höhle	126.870
12	GER 40	Bernd Schreiber	Torsten Bahr	126.640
13	GER 161	Hubert Waibel	Bene Wiedemann	126.590
14	GER 177	Sascha Schröder	Jens Nackmayr	119.270
15	GER 44	Heiner Forstmann	Alexander Forstmann	118.720
16	GER 1755	Ralf Behrens	Bernd Szyperrek	118.660
17	GER 213	Rolf Albert	Mehlis	118.280
18	GER 1911	Uwe Heinecke	S. Ritsche	117.030
19	GER 1929	Hans-Peter Schwarz	Roland Kirst	116.200
20	GER 52	Martin Krings	Joachim Brodda	115.640
21	GER 174	Jürgen Becker	Michael Klawitter	113.320
22	GER 47	Hans Gietl	Thomas Danninger	112.330
23	GER 1900	Helmut Steiner	Paul Bichler	111.880
24	GER 97	Walter Groß	Jürgen Groß	111.600
25	GER 101	Matthias von Linde	H. Schuster	110.960
26	GER 33	Hans Genthe	Jobst Wellensiek	110.270
27	GER 66	Kurt Prenzler	Hans-Albert König	110.090
28	GER 1775	Olaf Ballerstein	Frank Reinecke	109.670
29	GER 1922	Gerald Hildebrandt	Jörg Huss	108.800
30	GER 62	Rainer Barthel	Uwe Barthel	108.470
31	GER 1839	Franz Menzer	Dr. Ernst Hiegele	107.510
32	GER 123	Martin Krumhaar	Gunnar Bahr	107.100
33	GER 199	Lars Hidde	Jan v. Borstel	106.820
34	GER 1774	Dr. Ulrich Baur	Klaus Baur	106.180
35	GER 1909	Jens Hanisch	Stefan Eckner	103.720
36	GER 99	Uwe Steingroß	Sven Hermenau	102.350
37	GER 68	Ottokar Klein	Tanja Klein	102.000
38	GER 194	Georg Knick	Stefan Seidenschnur	101.160
39	GER 29	Michael Scharmer	Christian Scharmer	97.850
40	GER 944	Gunther Schrem	Franz J. Schild	97.410
41	GER 1906	Andreas Meyer	Heinz Bollweg	94.650
42	GER 1867	Leo Linke	Guntram Bucher	93.840
43	GER 17	Dr. Uwe Seehausen	Bernd Elend	92.250
44	GER 83	Karl-Heinz Wolf	Robert Piechulla	91.950
45	GER 111	Ewald Köstler	Adrian Köstler	91.100
46	GER 80	Richard Buchecker	Claudia Düll	89.790
47	GER 1843	Rolf Ortmann	F. Ristau	86.700
48	GER 151	Klaus Gaede	Aeisso Kern	84.740
49	GER 20	Egbert Felske	G. Müller	84.140
50	GER 171	Karl Wein	Herbert Löw	83.870
51	GER 64	Ralf Wilfendorf	Stephan Lübbe	82.700
52	GER 253	Karsten Keil	Frank Descher	82.100
53	GER 182	Michael Haupt	Stephan Reimers	81.900
54	GER 76	Leander Weintz	Karl Lösch	80.050
55	GER 1721	Kurt Müller	Ralph Aicher	79.430
56	GER 1959	Josef Wanders	F. Beiko	78.840
57	GER 109	Dr. Marius Pfaller	Kurt Siebert	78.480
58	GER 152	Peter Steidl	Torsten Hardwiger	76.850
59	GER 2330	Wolfgang Wellner	Klement	71.400
60	GER 122	Harald Berning	Arthur Schedlinski	69.890
61	GER 1871	Walter Volkmann	H. Rath	69.520
62	GER 1846	Lorenz Hansen	Nicolai Hansen	66.240
63	GER 86	Wolfgang Frank	Tobias Frank	66.020
64	GER 45	Peter Kreuzer	Thomas Danninger	65.990
65	GER 1665	Dr. Detlef Kreidel	Stefan Rindfleisch	64.440
66	GER 119	Hans Alfred Kohl	W. Joppich	63.030
67	GER 1696	Andreas Stahlhut	Stefan Stahlhut	61.890
68	GER 34	Kurt Hergenröther	Lutz Mehlhorn	60.540
69	GER 79	Fred Damss	Isabel Klein	60.350
70	GER 241	Hartwig Hessel	Uwe Hessel	60.180
71	GER 1516	Günter Steck	Roland Frank	59.440
72	GER 1810	Dieter Staib	Renate Staib	57.580
73	GER 1777	Hartmut Wesemüller	N. Hartmann	57.540
74	GER 189	Dr. Georg Altenhain	Jesko Hölter	57.400
75	GER 176	Wolf-Diedrich Seidel	Helga Seidel	54.410
76	GER 58	Robert Ness	P. Hebel	53.890
77	GER 1858	Hans-Wolfgang Endres	T. Millies	53.760
78	GER 21	Peter Stanner	Paul Presek	53.690
79	GER 1807	Dietmar Schindler	Florian Schindler	53.090
80	GER 93	Joachim Dahrmann	Jutta Dahrmann	52.950
81	GER 2000	Andreas Linke	Klaus Ammann	46.100
82	GER 240	Dr.sc.Peter Kleffe	Renate Kleffe	44.180
83	GER 1938	Eckart Walz	Olaf Muther	40.850
84	GER 1672	Dieter Mader	Alexander Mack	36.250
85	GER 158	Olaf MÜnnicke	Sven Viehweg	33.270
86	GER 994	Wolfgang Christ	Joachim Setzepfandt	31.430
87	GER 59	Paul-Eduard Mende	Matthias Himmel	23.780
88	GER 1353	Michael Lange-Wagner	Oliver Wagner	23.460
89	GER 111	Ralph-J. Gehmlich	Frank Gützold	22.130
90	GER 63	Klaus Dierker	Walter Magnus	21.970
91	GER 1801	Heinrich Brunner	Stefan Lang	17.410
92	GER 1745	Jürgen Hartwig	J. Schuckmann	14.360
93	GER 174	Helmut Kess	A. Wolf	14.000
94	GER 136	Horst Schäfer	H.-J. Krumstroh	13.230
95	GER 1931	Thomas Laschütza	R. Adam	11.560

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

Termin	Regattaname	Meldeadresse	R.F.
25.03.-26.03.	Frühjahrscup	AS Sportclub Berlin Grünau (ASSCBG), Müggelseedamm 72, 12587 Berlin	1,20
13.04.-15.04.	Easter Criterium San Remo	Yacht-Club San Remo (YCSR), Banchina Molo Nord, I - 18038 San Remo	1,35
15.04.-17.04.	Easter Egg Loosdrecht	(KWVL) Koninklijk Watersport Vereniging Leeuwenlaan 22, 1243 KB Ôs Graveland / Holland	
22.04.-23.04.	Frankenpokal	(SGE)	1,20
22.04.-23.04.	Voor Braassem	(NFDO)	
22.04.-23.04.	Spring Cup	Hungarian Yard Club, Balatonfüred, Ungarn	
22.04.-23.04.	Int. Trapez-Regatta	Hannoverscher Yacht-Club (HYC), Fischerweg 41-43, 31515 Wunstorf	1,40
29.04.-30.04	Ranglistenregatta Dümmer	Segel-Club Dümmer (SCD), PF 3732, 49027 Osnabrück	1,25
29.04.-01.05.	Silberreiher	Union Yacht Club Neusiedlersee (UYCNS), c/o Hannes Tschida, Oberer Salzweg 43, 7100 Neusiedl / See	
06.05.-07.05	Spring Series	(NFDO), Medemblik, Holland	
06.05.-07.05	Schweriner Frühjahrsregatta	Schweriner Yachtclub e.V. (SYC), Franzosenweg 17 b, 19061 Schwerin	1,10
06.05.-07.05.	Nürnberger Trichter	(YCN) c/o Peter Eichner, Euckenweg 20, 90471 Nürnberg	
06.05.-07.05.	Wappen von Amecke	Segel-Club Amecke-Sorpesee e.V., Paul Lahme, Lendringser Hauptstr. 3, 58710 Menden	
06.05.-07.05.	FD-Cup Staffelsee	Segelclub Staffelsee, Postfach 28, 82449 Uffing	1,20
12.05.-14.05.	Trofeo W. Pasquini	Compagnia della Vela, Viale Italice 6, POB 36, I - 55042 Forte dei Marmi	
13.05.-14.05.	Bayerwald-Pokal	(SCNS) c/o Heinz Forster, Amperstr. 3, 93057 Regensburg	1,15
19.05.-21.05.	Balaton Cup	(BSE), Balatonfüred, Ungarn	
20.05.-21.05.	FD-Cup Altmühlsee	(WAB)	1,25
23.05.-26.05.	Open Dutch-Championship	(NF.DO) z.Hd. Ed van Kreuningen, Brouwershaven, Frankenslag 153; 2582 HK Den Haag, Tel 70-3541956	1,25
25.05.-28.05.	FD-Cup Ammersee	Diessner Segel-Club e.V.(DSC), c/o Dieter Friedrich, Franz-Senn-Str. 20, 81377 München	1,45
02.06.-04.06.	Regatta do Primavera	(YC Ascona)	
02.06.-04.06.	IFDCO Masters-Champ.	(YC Ascona)	
03.06.-05.06.	Open Hungarian Championship	(SVE), Balatonföldvár, Ungarn	
03.06.-04.06.	Pfingstwettfahrten	Wettfahrtvereinigung Steinhude	
03.06.-05.06.	FD-Cup Scharmützelsee	noch keine genauen Angaben	1,25
03.06.-05.06.	Bayern-Cup Starnberg	Münchner Ruder- u. Segel-Verein „Bayern", (MRSV) Seepromenade 2, 82319 Starnberg	1,25
10.06.-11.06.	Short Races	(NFDO), Alkmaarder Meer, Holland	
10.06.-11.06.	Steinberger Krug	(SYC)	
10.06.-11.06.	Müritz-Cup FD, Habie.	Röbler Segel-Verein Müritz e.V. (RSV), Müritzpromenade 9, 17207 Röbel	1,25
10.06.-11.06.	FD-Cup Duisburg	Duisburger Yacht-Club e.V. (DUYC), Strohweg 4, 47279 Duisburg	
16.06.-18.06.	BISS	(AVB), Largo Bracciano, Italien	
24.06.-25.06.	Cannonball	(?), Canandaigua, NY, U.S.A.	
24.06.-25.06	Spiegelplas	(NFDO), Nederhorst den Berg, Holland	
24.06.-25.06.	Schlierseer FD-Pokal	Schlierseer-Segelclub e.V.(SSC), c/o Rudolf Breitschafter, Nagelbachstr. 24, 83734 Hausham	1,15
28.06. 02.07.	IDM	Schweriner Yachtclub (SYC), Franzosenweg 17 b, 19061 Schwerin	1,50
30.06.-02.07.	Italien Class-Championship	(CNVC)	
30.06.-02.07.	Northern Adriatic Trophy	C.N. Amici Della Vela c/o Goblin s.r.l., via dello Sterlino, I - 48137 Bologna	
02.07.-04.07.	Regatta do Primavera	(YC Ascona)	
02.07.-04.07.	IFDCO Masters-Championship	(YC Ascona)	
06.07.-10.07.	Österreichische Meisterschaft	Yacht-Club Zell am See (YCZ), Postfach 46, A - 5700 Zell am See	1,39
07.07.-09.07.	Kövári Cup	BKVElöre, Balatonfüred, Ungarn	
08.07.-09.07.	Int. Kuhschelle Alpsee	Segelclub Alpsee Immenstadt e.V. (SCAI), PF 1434, 87504 Immenstadt	1,40
15.07.-16.07.	Offene Sächsische Meisterschaft	(SVP) c/o Rolf Albert, (2. Vogtland-Match-Race), Reichnbacher Str. 5, 08468 Rotschau	1,30
15.07.-16.07.	Karwendelkrug Achensee	(SCTWVA) c/o Dietmar Knapp, (Tiroler Meisterschaft), Scheidensteinstr. 23, A - 6060 Hall in Tirol	
20.07.-23.07.	US Nationals	(?), Monroe, MI, U.S.A.	
20.07.-23.07.	West Coast Championship	(?), San Diego, CA, U.S.A.	
20.07.-23.07.	Intervela Gardasee	Fraglia Della Vela (FVR), Giardini Porto Orientale-C.P. 15, I - 38066 Riva del Garda	1,40
22.07.-25.07.	Travemünder Woche	Die Travemünder Woche GmbH, Roeckstr. 54, 23568 Lübeck	1,35
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 Kogerer, Glätzlstr. 49; 92421 Schwandorf	

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.

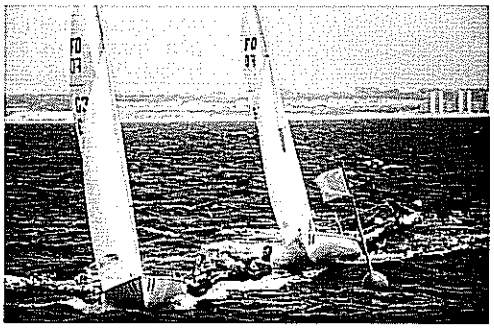
Mast	M5 oder M8 ungeriggt	1.700,– DM
Mast	M5 oder M8 komplett geriggt	2.050,– DM
Baum	B2 mit Unterliekstrecker, verjüngt	470,– DM
Baum	B2 komplett mit Spisystem	575,– DM
Spibaum	neu 2,5m	169,– DM

Jetzt entsprechend der neuen Klassenregel lieferbar!

Wir haben alles!
Neu- und Gebrauchtboote, Riggs, Segel, Trailer, Zubehör, Segelbekleidung, Reparaturen, ...

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

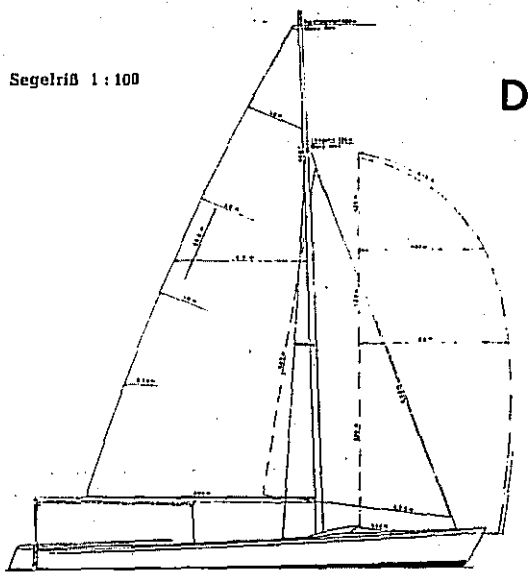
16.09.-17.09.	Seglerhauspreis	Verein Seglerhaus am Wannsee (VSaW), Am großen Wannsee 24-26, 14109 Berlin	1,20
16.09.-17.09.	Int. Sieben Schwaben Regatta	Segelclub Alpsee Immenstadt e.V. (SCAI), PF 1434, 87504 Immenstadt	1,35
23.09.-24.09.	Na Braassem	(NFDO), Braasemermeer, Holland	
23.09.-24.09.	Sandler 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 Reichenbach	
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	
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	



DER „Fliegende Holländer"

Aus: Yacht 1953.

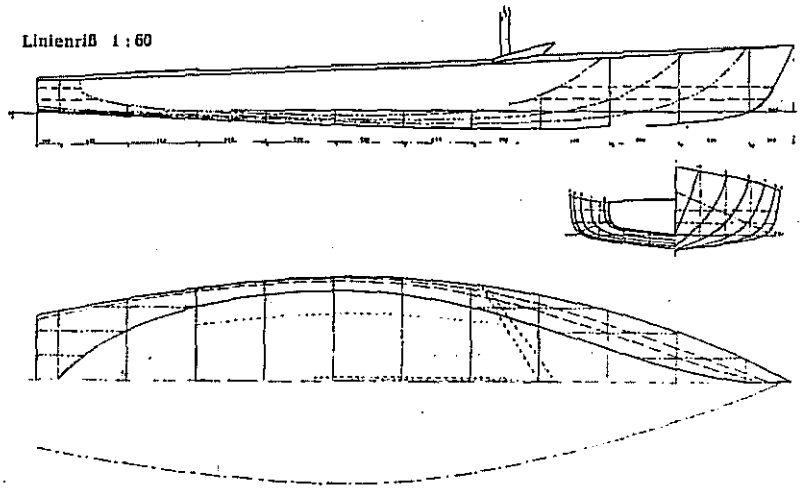
Segelriß 1 : 100



„Flying Dutchman". Als 2-Mannjolle für die europäischen Segler vorgeschlagen. Länge ü. A. 6,05 m, Länge i. d. Wasserlinie 5,50 m, Breite 1,70 m, Tiefgang 0,13 x 1,05 m, Rumpfgewicht 125 kg, Gesamtgewicht 160 kg. Großsegel 11 m², Fock 6 m², Am Wind 17 m². Masthöhe über Deck 7 m.

Um endlich den Wunsch der europäischen Binnensegler nach einer gemeinsamen internationalen Zweimann-Jollenklasse zu erfüllen, ha man den englischen Konstrukteur Uffa Fox beauftragt, ein geeignet Boot zu konstruieren. Die so entstandene internationale „Tornado-Klass fand aber bei denjenigen Seglern, für die sie eigentlich bestimmt wa überhaupt keinen Anklang und erwies sich als Fehlschlag. Die holläi dischen Segler, die besonders stark an einer neuen Klasse dieser A interessiert sind, sahen den Grund für den Fehlschlag vor allem auch dem bei Schaffung der „Tornado-Klasse" eingeschlagenen falschen We Sie haben versucht, zunächst einmal herauszufinden, wie die europäisch Segler sich ein neues internationales Zweimann-Boot vorstellen und d zu die bestehenden Jollenklassen, vor allem die schönen deutschen Ren

Linienriß 1 : 60



Der „Flying Dutchman" in Loosdrecht. Das Boot schnitt bei dem 2-Mannboot-Wettbewerb der IYRU in Holland am besten ab. Das nach modernen Gesichtspunkten aus Sperrholz gebaute Boot ist eine Kreuzung aus dem englischen Jollentyp mit tiefem Vorfuß und den langgestreckten deutschen Rennjollen. Das moderne Rigg hat ein breites Großsegel und eine große, ziemlich hoch angreifende Fock, so daß die Takelungshöhe verhältnismäßig niedrig ist. Die große Vorsegelbasis macht eine überlappende Genua-Fock unnötig.

und Wanderjollen studiert und sich aus den verschie denen Segelsportzeitschriften und aus Unterhaltunge mit Seglern auf internationalen Veranstaltungen ein Urtei zu bilden gesucht. Man stellte allgemein den Wunsch nac einer guten, schnellen und lebendigen Zweimannjolle fest die aber nicht so teuer sein durfte wie die deutsche 15er Wanderjolle, „das weitaus beste mitteleuropäische Boot" un das in England so beliebte 14-Fuß-Dinghi. Die beiden s verschiedenartigen Boote wurden trotz ihrer Vorzüge nich als ideale Typen für internationale Rennen betrachtet. Un zu einer Klärung zu kommen, machten einige englische un holländische Segler mit Hilfe des technischen Stabes de holländischen Seglerverbandes einen Probeentwurf, der a 30 der besten europäischen Jollensteuerleute aus Frankreic Deutschland, der Schweiz, Oesterreich, Belgien, England Norwegen, Italien und Holland geschickt wurde. Mehr al die Hälfte der befragten Segler sandte den Entwurf mi ausführlicher Stellungnahme und Kritik zurück. Daraufhi entstand ein neuer Entwurf, der ausgeführt wurde: de „Flying Dutchmann". Ein Probeboot, das erst einen Tag vo den Vergleichsregatten für Zweimannjollen von der Werf gekommen war, erwies sich in Loosdrecht — wie berichtet — schließlich allen anderen neuen Typen gegenüber als über legen. Die IYRU-Versammlung im November wird ergeben ob der „Flying Dutchman" oder ein anderes Boot als neue internationale Zweimann-Jollenklasse bestimmt wird. Nac englischen Berichten scheint man sich noch nicht darüber klar zu sein, ob eine Einheitsklasse oder eine Konstruktions klasse zweckmäßiger ist, und scheint in England vor allem auch den Wunsch zu haben, die künftige internationale Zweimannjolle als zusätzliche Olympiaklasse einzuführen.

Der „Flying Dutchman" ist eine Kreuzung aus den kurzen, ganz leichten Gleitertypen der Engländer und den langen deutschen Rennjollen. Er hat die englische Form mit tiefem Vorfuß, aber dazu das langgestreckte Achterschiff der deutschen Jollen. Man hat sich um eine schöne harmonische Vereinigung der beiden Einflüsse unter Vermeidung des Extremen bemüht. Das recht V-förmige Vorschiff garantiert ein weiches Einsetzen und gibt dem Boot seine guten Kreuzeigenschaften. Es segelt praktisch höher beim Winde als jedes andere Boot in Holland und bleibt auch, wenn man sehr hoch rangeht, gut in Fahrt. Nach holländischen Angaben erreichte das Boot hart am Wind bei 4 m/sec über eine Strecke von 1,5 km eine Geschwindigkit von 9 km/std. Das flache Achterschiff mit starker Kimm erhöht das Segeltragvermö-

gen, so daß bei 10 m/sec Wind noch Vollzeug gefahren werden kann. Das geringe Gesamtgewicht von 160 kg ermöglicht es zusammen mit dem flach ausgezogenen Achterschiff, daß das Boot bei halbem Wind schon bei 4 m/sec in ein halbes Gleiten kommt. Ebenfalls nach holländischen Angaben wurde bei 4 bis 5 m/sec Wind über eine Strecke von 1,2 km eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/std festgestellt.

Die Besegelung entspricht modernen Grundsätzen. Das Großsegel ist ziemlich breit und die Fock, die hoch am Mast angreift, groß. Die Basis des Vorsegeldreiecks ist lang, so daß eine überlappende Genua unnötig wird. Das breite Rigg macht einen hohen Mast unnötig, so daß die Segelhöhe über Deck unter 7 m bleiben konnte. Der Spinnaker ist 17 m² groß.

Interessant ist der „Flying Dutchman" ebenso wie auch mancher andere, der an den Versuchsregatten in Loosdrecht beteiligten neuen Typen durch dabei verwandte neue Bau- und Konstruktionsmethoden. Um einen leichten, aber doch starken Rumpf zu bekommen, wurde das Boot aus Sperrholz gebaut. Für die Außenhaut wurde 8 mm-Sperrholz aus 5 Furnierschichten verwandt, das um eine Form herum geformt und kalt verleimt wurde. Außer einigen dünnen Spanten, die das flache Mittelschiff stützen sollen, hat das Boot keine Spanten. Die auftretenden Kräfte werden von der gebogenen Haut getragen. Der Schwertkasten ist bis zum Vorsteven weitergezogen und dient gewissermaßen als Rückgrat. Auf dieser Weiterführung des Schwertkasten steht der Mast, im Deck völlig lose und ungestützt.

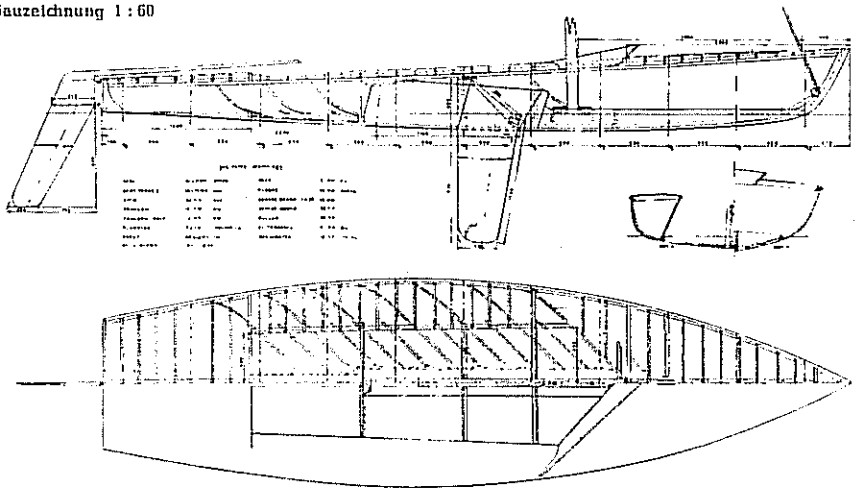
Schwert und Ruder wurden aus Holz angefertigt, und zwar aus 20 mm-Mahagoni. Während in der hier wiedergegebenen Bauzeichnung das Ruderblatt unbeweglich ist, hat man für den endgültigen Entwurf des Einheitsbootes ein aufholbares Ruderblatt vorgesehen. Schwert und Ruder haben stromlinienförmige Querschnitte. Das Schwert wird nicht mit einer Talje geholt, sondern mit einem Handgriff in die gewünschte Stellung gebracht. Damit das Schwert nicht von selbst hochkommt, ist an der Vorderseite des Schwertkastens ein Gummischlauch gegen das Schwert gesetzt, der sich gegen die Innenseite des Kastens legt und dadurch den Stand des Schwertes fixiert. Für den Steven, für das Spiegelknie und für die eingebogenen Spanten wurde Eiche verwandt, für Deck- und Fußbodenbretter ebenfalls Sperrholz, und zwar 5 mm stark, für alle anderen Bauteile Mahagoni.

Der „Flying Dutchman" auf raumem Kurs. Das Boot vereinigt eine Reihe neuer interessanter Konstruktionsmethoden. Der Mast wird durch ein Want abgestagt, das am Angriffspunkt des Vorsegels angreift und das obere Stück des Mastes unverstagt läßt. Eine kurze Saling ist genau in der Mitte zwischen Deck und Vorsegelangriffspunkt angeordnet

Die Verstagung des Mastes ist sehr einfach gehalten. Der obere Teil des Mastes vom Angriffspunkt des Vorsegels ab ist ganz unverstagt gehalten. Eine kurze Saling, in halber Höhe zwischen Deck und Vorsegel-Angriffspunkt angebracht, spreizt die Wanten nur sehr wenig ab. Da der Mast lose im Schiff steht, kann man ihn so fahren, daß er sich beim Wind ganz leicht nach hinten biegt, während er auf den anderen Kursen gerade steht. Der Mast biegt sich niemals nach Lee durch, vielmehr kann man beim Wind eine ganz leichte Biegung nach Luv beobachten.

Der „Flying Dutchman" kostet in Holland segelfertig einschließlich Sturmfock und Spinnaker 2600,— Gulden. Der nackte Rumpf mit Kielschwein ohne Deck geformt geleimt kostet 600,— Gulden, ebenfalls ab Werft in Holland. Man denkt an einen Ausbau der Rümpfe durch die Segler selbst und hofft, dadurch eine Verbilligung des Bootes zu erreichen. Die Erfahrungen, die in Deutschland mit dem Ausbau der von Werften gelieferten nackten Rümpfe bisher gemacht wurden, sind nicht besonders gut. Es fragt sich auch, ob es Sinn hat, eine internationale Rennklasse, mit deren Einführung als Olympiaklasse man liebäugelt, auf Teilselbstbau abzustellen. In solchem Fall erscheint es zweckmäßiger, die Vorschriften so zu fassen, daß jeglicher verteuernder Aufwand, wie er sich rasch für die an wichtigen internationalen Wettbewerben teilnehmende Boote ergibt, unmöglich gemacht wird.

Bauzeichnung 1 : 60



TRIMM-TIPS

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

Vorweg sind einige grundsätzliche Bemerkungen zu den Möglichkeiten und den Notwendigkeiten des Riggs darzulegen. Die optimale Geschwindigkeit im FD erreicht man nur, wenn man für die unterschiedlichen Wind- und Wellenbedingungen das Rigg und die Segel optimal einstellen kann.

Zunächst einmal sind einige grundsätzliche Prinzipien zu berücksichtigen. Das Boot sollte so ausgestattet sein, daß man den Mast von ganz aufrecht bis zum vollen Rake gut verstellen kann. Bei vollem Rake fährt man die Genuaschot in der 4. Öse der Genua. Bei allen Mastfallstellungen darf der Mast beim Segeln keinesfalls in der Mitte nach Lee in die Genua biegen, da dieses die Geschwindigkeit deutlich reduziert. Deshalb ist eine abgestimmte Salinglänge, der richtige Salingwinkel, sowie die Benutzung des richtigen Wantenansatzpunktes am Boot und die entsprechende Riggspannung sehr wichtig. Sobald man anfängt zu raken, kann man die Wanten im Boot sehr weit hinten fahren. Das Problem ist jedoch, daß bei einem Aufstellen des Mastes bei wenig Wind die Wanten den Mast über die Salinge stark nach hinten halten, und eine negative Mastbiegung nach hinten auftreten kann. Dieses muß unbedingt verhindert werden. Das kann man entweder durch einen spitzeren Salingwinkel erreichen oder durch weiter vorne im Boot befestigte Wanten. Ein nach Lee Biegen des Mastes in der Mitte kann als Ursache entweder eine zu hohe Riggspannung haben oder auch zu lange Salinge.

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

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

Nun zu Einstellungen des Mastfalls bei unterschiedlichen Bedingungen:

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

Bei diesen leichten Windverhältnissen und dem voll aufgestellten Mast, muß der Holepunkt der Genua ganz nach oben gefahren werden und die Schot so eingestellt werden, daß die Genua zwischen 5 und 10 cm außerhalb des Salingendes geschotet wird. Wie sehr man die Genua schließt, hängt jeweils von den Wind- und Wellenbedingungen ab, und hier können nur Eckdaten gegeben werden. Der Trimm in der Welle bei ganz leichtem Wind unterscheidet sich dadurch, daß man den Mast nicht ganz so weit aufstellt, d.h,, das Genuafall etwa 10 - 15 cm fiert. Sobald der Wind soweit zunimmt, daß der Vorschotmann auf die Kante kommt, wird die Riggspannung leicht erhöht, d.h. so sehr, daß das Leewant Spannung bekommt und die Genua etwas geschlossener gefahren wird. Auch auf das Großsegel kann etwas mehr Druck gegeben werden. Sobald der Vorschotmann auch nur ansatzweise ins Trapez geht, muß ein maximaler Druck aufgebaut werden, sodaß ein volles Hängen möglichst frühzeitig möglich ist. Dieses erreicht man durch entsprechendes Schließen der Genua und Kontrollieren des Mastes, sodaß auch das GroBsegel möglichst viel Power bringt.

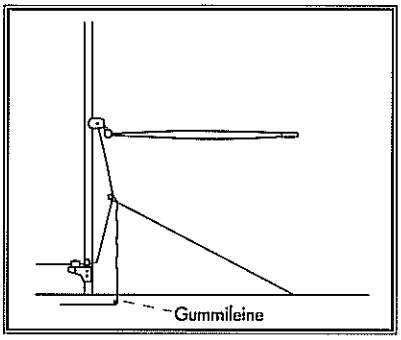
Strippensalat.

Im FD gilt es, möglichst früh voll hängen zu können, um die maximale Geschwindigkeit und Höhe zu fahren. Von dem Moment an, wo der Wind weiter zunimmt, gilt es, das Boot so einzustellen, daß man es gut halten kann, aber gleichzeitig den Druck zum vollen Hängen hat. Hier treten meistens die Schwierigkeiten auf. Denn wenn der Wind schwankt, muß das Boot jeweils zügig umgestellt werden. Es gibt dann zwei Möglichkeiten, im überpowerten Zustand den Druck herauszunehmen. Eine Möglichkeit ist, das Segel zu öffnen, was sich im allgemeinen sehr leicht machen läßt. Die zweite Möglichkeit ist, den Mast nach hinten zu kippen. Bei gleicher Schotein stellung öffnen auch so die Segel. Es ist jedoch trotzdem ein Unterschied. Wenn man bei sehr aufrechten Mast im überpowerten Zustand die Segel öffnet, ohne den Mast zu raken, kann man denDruck bei nachlassenden Wind schnell wieder aufbauen.

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

Das Öffnen der Genua läßt sich durch ein Hochfahren des Holepunktes erzielen und das Öffnen des Großsegels über ein Strecken des Unterliekstreckers, sowie durch das Durchsetzen des Cunninghams. Der Mast sollte auch bei extremen Verhältnissen keine übermäßige Biegung aufweisen und diese Biegung sollte in jedem Falle harmonisch sein. Eine weitere Möglichkeit, kurz-

fristig den Druck im Boot abzubauen, ist ein Anstellen des Schwertes nach hinten. Diese Möglichkeit sollte jedoch nur in Notfällen genutzt werden. Zur Position des Schwertes ist zu sagen, daß man es ,außer bei ganz leichtem Wind, praktisch immer relativ weit hinten in der Schiene fahren kann und es so einstellt, daß die Hinterkante des Schwertes senkrecht im Wasser steht. Als Hilfe für die Grobeinstellung des Riggs sollte man für das Genuafall am Mast, bzw. auch für die Wanten, Marken am Boot anbringen, die die Bereiche der veschiedenen Genuas und der verschiedenen Ösen angeben. Das bedeutet, daß man feststellt, wie aufrecht man den Mast bei hochgefahrenem Genuaholepunkt fahren kann in der entsprechenden Öse, und wie weit man den Mast kippen lassen kann bei Herunterfahren des Genuaholepunktes, ohne daß die Genua zu sehr öffnet.



Spi-System mit automatischer Mastvorbiegevorrichtung

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

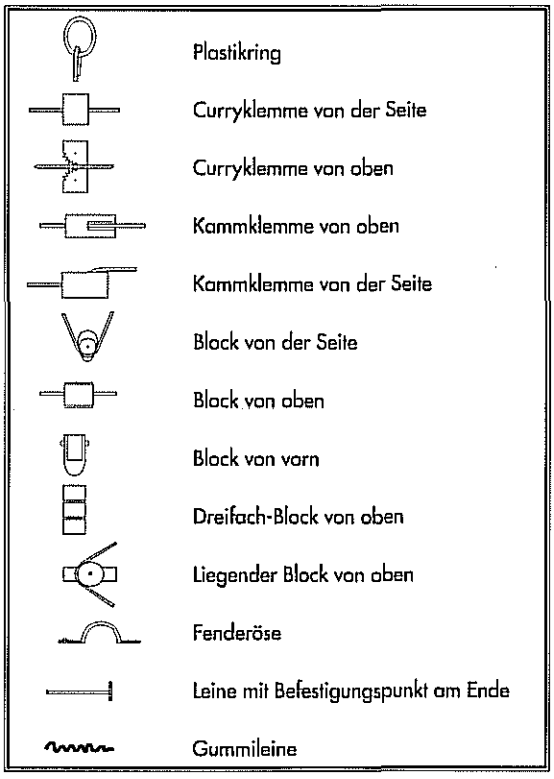
Bei der Einstellung der Feinverstellung bzw. bei der Wahl der Öse sollte man nach eigener Einschätzung brücksichtigen, ob man meint, daß der Wind auf der Kreuz eher abnimmt oder zunimmt. Rechnet man mit einem zunehmenden Wind, sollte man die Öse so wählen, daß man den Holepunkt der Genua ganz nach oben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

Es ist nämlich an der Kreuz nicht möglich, ohne größere Verluste die Öse zu wechseln, und dieses muß auf die Raum- und Vorwindkurse beschränkt bleiben.

Für diejenigen, die eine Feinverstellung des Genuafalls haben, ist es wichtig, die Feinverstellung vor der Regatta so einzustellen, daß man den Mast entsprechend aufrichten kann. Raken kann man den Mast auch über die Grobverstellung, weil man ja dann das Fall nur fieren muß. Die Toleranz der Öffnung der Segel, speziell der Genua, hängt eben davon ab, ob man den Mast optimal geraket hat oder nicht. Wenn er für die Verhältnisse optimal geraket ist, braucht die Genua nicht so offen gefahren zu werden, d.h. nicht weiter als 20-25 cm außerhalb der Salingenden. Im überpowerten Zustand und beim Öffnen der Segel, ohne das Mastfall zu verstellen, kann dieses Maß durchaus überschritten werden. Dies ist beispielsweise dann sinnvoll, wenn man bei bestimmten Windbedingungen auf der Kreuz ganz kurzfristig eine erhöhte Windstärke in einer Bö ausfahren muß,oder wenn die Windverhältnisse so extrem stark sind, daß man das Boot auch im geraketen Zustand nicht mehr halten kann.

Die Kunst, den FD schnell zu fahren ist, die Segel bei den wechselnden Windbedingungen optimal einzustellen. Anders als in anderen Klassen, kann man hierzu beim FD keine festen Maße vorgeben, weil je nach Wind- und Wellenbedingungen und Mannschaftsgewicht, die Einstellung immer wieder variiren muß. Wichtig ist vor allen Dingen auch, daß man, sobald Trapezbedingungen herrschen, das Boot sehr aufrecht segelt. Nur dann fährt das Boot ohne übermäßigen Überdruck und wird die optimale Geschwindigkeit bringen.

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



Beschlagslegende

Dieses erhöht den Druck und ist speziell auf spitzen Kursen ein Nachteil! Man sollte also zum Öffnen des Spinnakers im Achterliek den Spinnakerbaum relativ niedrig fahren. Unser Spinnaker reagiert sehr sensibel auf die Höhe des Spinnakerbaumes und es ist wichtig, den Spinnakerbaum optimal einzustellen. Als Anhaltspunkt kann man auf spitzen Raumkursen den Spinnakerbaum ungefähr waagerecht einstellen. Auf tieferen Raumkursen den Spinnakerbaum etwas höher fahren, genau wie auf den Vormwindkursen. Kann man mit einem tiefen Spinnakerbaum die Höhe nicht mehr halten, kommt im allgemeinen der Punkt, wo der Spinnaker nicht mehr den optimalen Vortrieb bringt und nun mit der Genua alleine schneller fährt.

Es ist dann oft günstiger, ohne Spinnaker zu segeln. Bei mittleren Windbedingungen, wo man auf den Raumkursen schon ins Gleiten kommt, sollte man dann lieber ohne Spinnaker etwas mehr Höhe fahren, so daß man voll gleitet und dann Abfallen und mit Spinnaker weiterfahren. Ob man die optimale Höhe fahren kann, bzw. das Boot am besten ins Gleiten bringt, hängt auf den Raumkursen auch sehr stark davon ab, ob man das Boot optimal waagerecht segelt. Sobald das Boot krängt, erhöht sich der Druck auf dem Ruder und der Hebel der Crew läßt nach, sodaß die Geschwindigkeit und die Höhe deutlich schlechter werden. Es ist sicherlich hilfreich, wenn man im Training verschiedene Spinnakerbaumstellungen ausprobiert, um dann in der Regatta den Spinnaker bei den entsprechenden Kursen optimal einstellen zu können.

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

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

B O O T S - B Ö R S E

SEGEL-NR.	WERFT & BAUJAHR	RUMPF & DECK	ZUSTAND	ZUBEHÖR	SEGEL
	88er Lindsay	Honeycomb-Epoxy-Carbon	seit '89 nicht mehr gesegelt	3 Riggs (2 Superspar)	Ober- & Unterpersenning
G 59 G 1849	L. Mader '87		die letzen 2 Jahre fast nicht mehr gesegelt	Mast Proctor Nimbus, O- & U-Persenning, deutsches Olympiaboot '88	Mengen diverser fast neuer Vogel & Meier-Segel
G 70	Mader '87		regattaklar und komplett	Holepunkte höhenverstellbar	2 Groß, 8 Genuas, 3 Spis
	L.Mader 87		Schwedisches Olympiaboot 94 (6. Platz)	überkomplett, alle Ausrüstung der Olympiade im Preis inklusive	viele
	L. Mader 92		Teilnehmer Olypiade 92, regattaklar	überkomplett	
	L. Mader '86	Holzdeck	regattaklar	Ober- und Unterpersenning	viele
D 21	L. Mader 7.'90	Kohle-Kevlar Epoxy	1. WM 1990, etc, regattaklar, s. 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
				Diverses Bootszubehör Ruder, Schwerter, Beschläge	Segel
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
K 272	MADER 90	Karbon/Kevlar/ Epoxy, graues Deck	viele Erfolge bei int. Regatten	voll ausgerüstet	zahlreiche Segel
FD K 358	MADER 91	Karbonschale	viele int. Erfolge	Proctormast, Ober und Unterpersenning Harkenbeschläge	verschiedene Segel
FD S 112	MADER 91	Kevlar/epoxy	nur eine Saison gesegelt	Ober und Unterpersenning	verschiedene Segel teilweise neuwertig
FD SUI 7	MADER 87	Epoxy, Karbon, Kevlar	gepflegt, erfolgreiches Regattaschiff	Proctor E spezial	verschiedene Segel
FD	MADER 91		komplett für Regatten ausgestattet	zwei Masten, viele Ersatzteile	viele Segel (wenig gesegelt)
FD K 368	MADER 90	Epoxy, weiß	viele int. Erfolge, sehr guter Zustand	Ober und Unterpersenning	
FD G1636	MADER, 80		regattaklar, sehr guter Zustand	Spiro- System, 2 Ruderanlagen (fest und aufhol-bar), 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
	Mader 87		bei den Olympischen Spielen in Barcelona gefahren(6.Platz)	Sämtliches Zubehör, gebraucht bei Olympischen Spielen, ist inbegriffen!	

B O O T S - B Ö R S E

TRAILER	PREIS IN DM	ANSPRECH-PARTNER	ADRESSE	TELEFON PRIVAT	TELEFON BÜRO	FAX
Sliptrailer mit Kiste	22.000 ,–			0 43 51 - 8 72 37		
	17.500,–	Gebr. Oetken		021 96 / 9 54 37 069 / 49 68 88		
	14.000,–	Peter Schweer		0 40-6 56 06 52		
	VHB 15.000,–	Hans Genthe Mats Nyberg		Nats: 00 46 - 40 - 15 83 03	0 40 - 82 33 07	
	VHB 21.000,–	Hans Genthe			0 40 - 82 33 07	
incl. Trailer	VHB 14.000,–	Hans Genthe		0 40 - 82 33 07		
Trailer	DM 22.000,–	Hans Genthe J. Boysen-Møller		0 40 - 82 33 07		
Slipwagen	3.900,–	Herr Priewe	Marienweg 38 4230 Wesel	02 81 - 6 04 88		
Tailer und Slipwagen	VHB 9800,–	Friedrich Ott		09 11 - 64 9 25 55		
Trailer und Slipwagen	9950,–	Rodney Pattison	England			
Hänger und Slipwagen	18000,–	Roger Tushingham	England	00 44- 423 71 24 24		UK ++ 202 - 67 38 43
Hänger und Slipwagen	VB 19.500,–	Adrian Stead	England	00 44 - 202 74 88 43		00 44 423 712273
Hänger und Slipwagen,	VHS 20.000,–	Holger Jess		043 51-872 37		00 44- 81 944 931
	DM 15.000,–	Gian Noldin	CH-Schweiz	00 41 - 1 923 39 04		043 151/ 871 37
mit Hänger	VHS	Sven Merkel		089 / 72 47 19 10		0041 - 1 923 54 14
Hänger und Slipwagen	22500,–	Richard Westwood	UK-England	++ 252 39 12 80		
Harbeck Sliptrailer	8.800,–	Horst Schäfer		05 11 / 905 50 92		++252 372 139
	11.000,–	Holger Jess		043 51 - 872 37		
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	05 11 - 80 49 52		
Sliptrailer	VB: 6500,-	A.-K. La Graauw	Waldstraße 24 32120 Hiddenhausen	05221 - 64798		
	15000,-	Mats Nyberg		46 - 40 158303		

B O O T S - B Ö R S E

SEGEL-NR.	WERFT & BAUJAHR	RUMPF & DECK	ZUSTAND	ZUBEHÖR	SEGEL
GER 0186	FES Berlin - 1981	GFK - Holzdeck	regattaklar	Ober- und Unterpersenning	viele Segel
FD G 1613	Bianchi u. Cecci, 1979	Halbdopl.bod., Holzdeck, GFK-Rumpf	regattaklar, Kaderboot seit 89 unbenutzt	neue Persenning, 2 Ruder	2 Genua, Spi
FD G 81	Mader'88	Karbon / Kevlar	sehr guter Zustand, wenig gesegelt	Ober- und Unterpersenning	
FD IR 8	Mader Feb.'92	Epoxy;	sehr guter Zustand, wenig gesegelt, in der Olympiade'92 benutzt, danach nur noch dreimal gesegelt, alle drei Veranstaltungen gewonnen	Procter „E" Mast und Baum, neuer gr. Spi-Baum, Ober- und Unterpersenning, höherverstellbarer Holepunkt, Harken - Autom. Traveller, Schwertachsenverstellung, gr. Silva Taktik-Kompaß	viele Segel : Diamond DMU 9 Genuas(meist neu od. neuw.): Hyde 2b, Vogel Meier A 1, Dan X3, Velas Ulman, Diamond 2-8, Diamond 1-6; mehrere Hyde Spi's neuw., New Banks Spi's
—				komplettes Rigg 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 78 G 1844	Hans Mader '87	Holz–Epoxy formverleimt	regattaklar	Superspar-Rigg, großes Spisystem, voller Harken-Ausbau, Ober-& Unterpersenning	2 Groß, 3 Genuas, 1Spi
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
FD G 1868	L. Mader 87	GFK - Kevlar Holzdeck		Superspar Mast	1 Groß, 2 Genuas
				FES Ruderanlage: Carbon-Sandwich, neu, superleicht, weißes Blatt, Aluminiumpinne, letzter Entwicklungsstand der Forschungsstelle, Berlin.	

Bitte

gebt uns bescheid, sobald Euer Inserat nicht mehr aktuell ist.
Telefon 0 40 - 86 11 17 – Fax 0 40 - 86 57 68
Danke !

B O O T S - B Ö R S E

TRAILER	PREIS IN DM	ANSPRECH-PARTNER	ADRESSE	TELEFON PRIVAT	TELEFON BÜRO	FAX
Slipwagen	5900,-	Frank Gützholz			0375 - 58959- 0	0375 - 25007
	VB 6.000,-	Iris Vent	Dr Mauserstr. 2a 34513 Waldeck	05623 - 6139		05623 - 6061
komlett mit Sliptrailer	VB 15.000,-	Heinz Schuster	Volkartstr. 76 80636 München	abends: 089 - 129 86 07	tags. 089 - 28 14 21	
Trailer und Slipwagen auf Wunsch	VB, abhängig von Zubehör und Segel	Hans Genthe			040 - 86 11 17	
	VHS	Gian Nolding		00 41- 19 23 39 04		00 41 - 19 23 5414
	beides zusammen 1.200,-	Holger Jess		0 43 51 - 8 72 37		
	1.100,-			abends 089 - 129 86 07	tags. 089 - 28 14 21	
mit Trailer	VHB 10.500,–	Roger Sitko	Gerberstraße 2a 25335 Elmshorn	0 41 21 - 2 57 20		
Harbeck-Doppeltrailer Bj.92	DM 16.800,–	Niels-Ansgar Maisch	Reitgasse 13-15 35037 Marburg/Lahn	0 64 21 - 2 71 58		
Kufer-Trailer und Slipwagen	VHDM 9.800,–	Siegfried Köbisch	Dudenstraße 10 109656 Berlin	030 - 785 56 45	030 - 786 60 29	030 - 786 60 28
	VHB DM 11.000,–	Michael Freitag	Am Kupferberg 6 67817 Insbach	0 63 02 - 30 97		
Harbeck-Sliptrailer	VHB 8.500,–	Horst Schäfer		05 11 - 9 05 50 92		
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		0 45 02 - 7 2402		
	DM 10.00,-	Brigitte Kaussmann		0 30 - 803 37 99	0 30 - 803 68 50	
	Für DM 700,- abzugeben	Carsten Happel		0 40 - 430 65 41	oder: Holger Jess 0 43 51 - 8 72 37	

*INFO*material
bei uns anfordern:
MEN AT WORK Grafik & Design
Betr.: FLYING REPORT
Dockenhudener Str. 12A
22 587 Hamburg

WIDERSPRUCH

Nachdem immer wieder Kommentare und Briefe veröffentlicht werden, die starken Veränderungen der FD-Klasse fordern und dabei auch Beschlüsse bewußt oder unbewußt falsch interpretieren, möchte ich für die Gegenseite Stellung beziehen.

1. Die olympischen Spiele sind dabei, zu Medienspektakeln und Veranstaltungen von Konzernen zu verkommen. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an das Bild im Bulletin und den darunter stehenden Kommentar von der Eröffnungsfeier in Barcelona. Einige bissige Bemerkungen zur Olympiade 1996 sprechen auch schon sehr deutlich von Coca-Cola-Festspielen.

Zugunsten dieser Art von Veranstaltungen neben der finanzieller Belastung für ein neues Boot nun auch den eigenen Segelstil (wer 14-Footer oder Katamaran in Regatten gesegelt hat, weiß was ich meine!) völlig zu verändern, kann nicht im Interesse der Mehrheit der IFDCO Mitglieder sein, jedenfalls ist es nicht in meinem Interesse.

2. Der sportliche Wert der nur alle vier Jahre stattfindenen olympischen Regatten war und ist so lange zweifelhaft, wie pro Nation nur ein Boot je Klasse starten darf. Weltmeisterschaften haben für mich einen ungleich höheren Stellenwert.

Dieses gilt natürlich nur so lange, wie Spitzenmannschaften antreten. Noch besteht daran kein Mangel.

3. Wenn ein Veranstalter von Regatten massive Veränderungen an Schiffen und Regeln fordert und gleichzeitig die Absicht erkennen läßt, das Segeln generell nicht mehr zuzulassen, so sollten wir auf ihre Forderungen, wenn überhaupt, nur nach einer Bestandsgarantie reagieren.

4. Auch die Unterstützung von Veranstaltern, die nach dem Motto vorgehen: „Stellt uns 50 oder 100 Schiffe zur Verfügung. Wer die Boote segelt, bestimmen wir !" kann nicht in meinem Interesse sein, denn ich will segeln und nicht Sponsor eines Veranstallters sein. Derartige Wünsche können an Unternehmen herangetragen werden, nicht jedoch an eine Klassenvereinigung.

5. Segeln, auch das Regattasegeln, hat lange und positiveTraditionen. Dazu gehört in erster Linie sicheres Segeln. Kenterungen, Bruch, Rammings, Saltos und lebensgefährliche Situationen, sowie das Eingehen von Risiken, die das Überleben oder die Gesundheit der Besatzungen von externen Rettern abhängig macht, gehören nicht dazu.

Derartige Ereignisse können beim Regattasegeln jederzeit eintreten, doch sind sie bisher immer die Folgen von Fehlern gewesen, die jeder zu vermeiden versucht hat. Jetzt sollen sie im Sinne der Medienwirksamkeit zum Prinzip erklärt werden (das Segeln soll ja spektakulär werden).

Das kann nicht Ziel einer Klasse sein, die seit Bestehen in technisch einwandfreies Segeln ohne Krängung, möglichst perfekte Segeltechnik und Beherrschung des Bootes unendlich viel Zeit, Mühe und Geld investiert hat !

6. Nach einer Jahrzehnte dauernden Entwicklungszeit, in der versucht wurde, die Technik von Sportgeräten immer weiter zu perfektionieren, haben vor ca. 20 Jahren plötzlich Leute bewiesen, daß Segelfliegen oder Segeln oder Autorennsport auch mit primitiven Geräten möglich ist.

Sicher kommt bald einer daher, der beweist, daß Zielsprünge aus beliebiger Höhe in einen Misthaufen auch ohne Fallschirm möglich sind, wenn der Misthaufen nur ausreichend dick ist. Mag er es versuchen (ich werde ihn hinterher nicht zum Essen in meine Wohnung einladen).

Aber das Entstehen von Surfbrettern, Drachen und Gleitschirmen hat nicht das Segeln, Segelfliegen und Fallschirmspringen ersetzt, sondern ergänzt. Daher besteht keine Notwendigkeit, unsere Art von Sport aufzugeben und zugunsten der Medienwirksamkeit z.B einen übergroßen Klosettdeckel zum Segeln zu bringen und ihn dann auch noch FD zu nennen.

7. Versuche, den FD billiger und damit populärer zu machen, müssen scheitern, denn der FD ist durch seine Segler zu dem geworden, was er ist. Wer Beschläge oder Verstärkungen weglassen wollte, weil er sie auf seinem Revier nicht braucht, konnte und kann das jederzeit tun.

Durch billigere Boote gewinnt man auch keine neuen Segler, denn wettbewerbsfähige FD's sind gebraucht wesentlich billiger als z.B Kielzugvögel.

Der Umsatz der Firma Mader ist nicht durch zu teure Boote auf fast Null gegangen, sondern durch die unsichere Lage in der Klassenvereinigung.

Wer kauft schon ein neues Boot, wenn er es evtl. nach kurzer Zeit komplett umbauen oder mit großem Verlust verkaufen muß.

8. Wer behauptet, die deutschen Segler hätten gegen jede weitere Veränderung des FDs gestimmt, hat nicht richtig zugehört, oder er polemisiert!

Der FD hat sich immer und ständig weieterentwickelt, Rumpfformen und Materialien wurden verändert, Masten, Segel und Beschläge gab es in nicht zu zählenden Variationen. Ruder, Schwert und Deck, ja fast kein Teil des FD ist geblieben, wie es einmal war. Wer allein die Varianten an Spisystemen der letzten 15 Jahre beschreiben will, braucht viele Seiten dazu.

Alle Veränderungen in der Klasse zu beschreiben und zu bewerten, wäre eine lohnende Aufgabe für eine Doktorarbeit, es würde ein Buch entstehen, daß eines Autors wie Manfred Curry oder Marchaj würdig wäre!

Diese Entwicklung, darin sind sich wohl alle einig, soll nicht gebremst werden, die Einheitsklasse wurde nicht beschlossen!

Gestimmt wurde gegen weitere Veränderungen, die den Charakter und die Zielgruppe des Bootes verändern und gegen Veränderungen die von außen an die Klasse herangetragen werden.

Der neue Spi ist bereits ein Schritt in diese Richtung gewesen, denn er führt unausweichlich zur noch stärkeren Begünstigung von schweren und starken Vorschotern. Auch wenn die jetzigen Schnitte noch moderate Krängungskräfte erzeugen, die Tendenz wird zum Segeln mit für schwere Vorschoter gerade noch zu beherschenden Drücken führen.

Meine Frau und einzige Vorschoterin (viele kennen sie als „Ent chen") bedankt sich jetzt scho dafür.

Fazit: Der FD war nie im eigen lichen Sinn modern, schon bei de ersten Ausscheidungskämpfen wa er eher konventionell im Riß, abe mit ungewöhnlich großer Segel fläche ausgestattet.

Von dem Schiff geht eine eigen artige Faszination aus, der sich kaur jemand entziehen kann, der es ein mal gesegelt hat. Es ist wohl di Kombination aus Schnelligkeit, Aus sehen und guter Beherrschbarkei über einen weiten Wind- un Wellenbereich, sowie die fein fühlige Reaktion auf Windän derungen, die auch bei Seg lern, die, aus welche Gründen auch immer, längst ander Klassen segeln, glänzende Auge erzeugt, wenn sie an den FD denken

Diese Faszination geht auc heute noch selbst vom ältesten FI aus, denn wenn Rigg, Rumpf un Ausstattung auch immer wieder ver ändert wurden, die wesentliche Eigenschaften blieben erhalten.

Wenn jetzt unter Verwendun der Rumpfform eine offene Jolle mi Rammsporn, Lattengroß, Doppel trapez und Auslegern angepriese wird, so mag damit ein interessante Schiff entstanden sein. Keiner der e gesegelt hat (ich gehöre nicht da zu !), hat aber bisher gesagt: „Das is noch ein FD !"

Ich wünsche der Werft und de neuen Klasse (so sie denn eine wird viel Glück, aber Sponsoring eine anderen Klasse kann nicht Aufgab der Klassenvereinigung FD sein.

Auch das Folgende ist noch z bedenken:

Wenn Experimentierfreudigkei und extreme Entwicklung olympi schen Status bedeuten würde, wär die Moth-Klasse die einzige olympi sche Klasse, sie hat sich vom Segel boot zum Wasserskischuh mit über dimensionalen Schneefanggitter verändert (bei der letzten Europ ameisterschaft waren mit Ach un Krach noch 25 „Geräte" unterwegs ca. 10 konkurrenzfähig).

Soll der FD so enden, wenn e doch schon solche Klassen gibt?

Joachim Dahrmann, G-93

DER FLIEGENDE HOLLÄNDER

ODER DAS GROSSE FRESSEN

MONTAGMORGEN bot sich uns beim Betreten der Agentur ein Bild des Grauens. Der Chef hatte mal wieder ein „Rund-um-die-Uhr-Wochenende" hinter sich gebracht.

Doch dieses Mal war es anders als sonst.

Er saß wie in Stein gemeißelt vor seinem Computer. Sein Mund signalisierte ein Lächeln, das nicht von dieser Welt sein konnte. Wie einen rettenden Gegenstand umklammerte seine rechte Hand die Computer-Maus. Die linke hielt eher verkrampft als locker das Kabel, als sei es ein Seil. Obwohl seine Augen geöffnet waren, schien er nichts vom Geschehen um sich herum zu bemerken. „HANS!"

Reaktion gleich null. Auf dem Monitor blinkte hektisch in regelmäßigem Intervall die Bombe, die insbesondere Grafikern das Fürchten lehrt. Sollte sie der Grund seiner Abwesenheit sein?

„Ich hab' ihn gesehen!" Hans lebte noch. Er kehrte langsam in den Montagmorgen ein. „Doch dann nur noch Absturz!" Erst jetzt bemerkte er, die Nacht war vorbei. Unsere bestürzten Gesichter entlockten ihm endlich eine Erklärung. „Ich muß eingeschlafen sein und habe vom fliegenden Holländer geträumt."

Aha, Hans hatte an der FD-Zeitung gearbeitet.

Die ersten Ausdrucke liegen bereit. Ich mache mich an die Arbeit, um zu überprüfen, ob alle Artikel erfaßt wurden. Unausweichlich versinke ich dabei in das geschriebene Wort.

Na, mal sehen was es heute zu futtern gibt. Gestern am „Großen Dutzendteich" war es SCHWEINEBRATEN MIT FRÄNKISCHEN KNÖDELN und natürlich FREIBIER! In Schwerin war es noch nur Essen gewesen – aber dennoch auch Freibier!

WANN SEGELN DIE EIGENTLICH? Entweder geht's gen Süden mit 'nem dicken Anhänger im Genick, oder sie sitzen irgenwo an einem Stück Wasser und bohren, schleifen oder schrauben an ihren ‚Selbstmordmaschinen' herum, wie einer seinen Segler liebevoll nennt. Bis um 1.oo Uhr nachts wurde im Clubhaus bei Wein und Bier gefeiert.' Kein Wunder, daß der eine oder andere seinen Kater wäh-rend der Regatta im See ertränken mußte. So nach der Devise, mit Mann und und Maus versank die Andrea Doria.

„Scheiße!" Exakt an dieser Stelle meldet unser Computer MAY DAY – Ab-sturz. Alles mal wieder von vorne. Das Telefon klingelt. „Wann verschickt ihr den Flying-Report?" Der macht Scherze, das Ding hängt ja immer noch auf irgendeiner Platine fest. „Der Drucker drängt, wann kommen die Lithos?" Ich geh in Deckung. Rechtzeitig ziehe ich meinen Kopf ein. Neben mir wirbelt ein undefinierbares fliegendes Objekt (UFO) vorbei. Orkanstärke kündigt sich in der Agentur an. „WO BLEIBT DIE PIZZA?!" Grafiker und Segler haben doch etwas Gemeinsames: das Fressen!

Mich kriegt ja keiner aufs Wasser. Allerdings, ich gestehe, so 'ne Regatta am Fernsehschirm mit 'ner Pulle Bier in der Hand , das hat was! Denn in Wahrheit, Texter lieben die Segler, allein der Glossen wegen!

v.m.s.

A U F B A L D

Allen Beteiligten dieses Hefts einen herzlichen Dank!
Hoffen wir, daß der nächste Flying Report etwas früher erscheint.
... aber das haben wir schon oft gesagt...

P.S.: Denkt daran, daß wir sehnlich Eure Post erwarten!

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: