

International 14

2/93



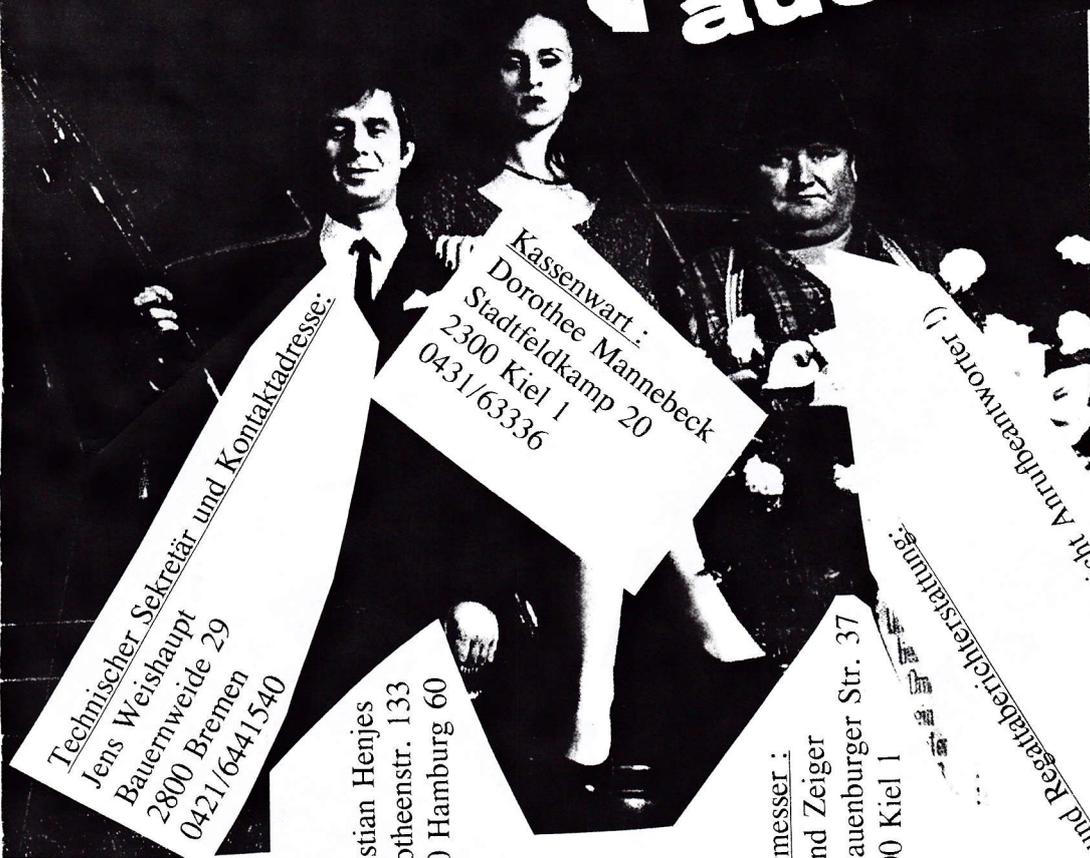
14
The
Ultimate
Experience

Trittbrettfahrer, Meßmarkenbetrüger, DSV, IYRU, Conger Segler

aufgepaßt !

Sie können nicht lesen
Sie können nicht schreiben
und sie sehen gut aus

**Wir können
auch anders...**



Technischer Sekretär und Kontaktadresse:
Jens Weishaupt
Bauernweide 29
2800 Bremen
0421/6441540

Christian Henjes
Dorotheenstr. 133
2000 Hamburg 60

Kassenprüfer:
Urs Wihlfahrt
Seestr.
2300 Kiel 17

Flottenobmann Süddeutschland:
Werner Gieser
Werderstr. 68
6900 Heidelberg
06221/475080

Vermesser und Infowart:
Carsten Hammer
Hansenstr. 1a
2300 Kiel 1
0431/333151

Pressewart:
Olliver Voß
Papenkamp 21
2300 Kiel 1
0431/673148

Anzeigenpreise:
25 DM 1/4 Seite, 50 DM 1/2 Seite

Führungskader der Deutschen Fourteen Foot
Dinghy Klassenvereinigung

Vermesser:
Bernd Zeiger
Schauenburger Str. 37
2300 Kiel 1

1. Vorsitzender und Regattaabrechner:
Ralf Meier 44
Lüdemanstr. 44
24114 Kiel
Tel. und Fax: 0431/671719 (Vorsicht Amtsbearbeiter!)

President's letter

Kiel, 29.6.93

Zwischen Kieler Woche und Abreise nach England kurz noch mal der President's letter vom gestreßten Presi: Also, wer viel arbeitet macht viele Fehler, wer wenig arbeitet macht wenig Fehler, mir sind mit Sicherheit einige unterlaufen, aber (um in der Sprache der Dickboot inclusive H-Jollen Segler zu bleiben) Shit happens und so blieb der ein oder andere Fuck-up nicht aus.

Der Anfang war jedoch unschlagbar, Ostern in LeLavandou war eine gelungene Mischung aus Holidays und Training, auch die Surfprolls kamen voll auf ihre Kosten.

Nach 2 Jahren mit guten Testwochenenden war diese sehr dünn besucht, ich habe einfach den Vorlauf der Zeitschriften unterschätzt (teilweise 2-3 Monate !). Nun ja, wer trotzdem da gewesen wäre, hätte ein Spitzen Supercup Training haben können.

Segeln mit Frauen ist Zeitverschwendung !

Genau richtig, so ein bißchen über die Förde schippern bei Damenbrise geht gerade noch, jedoch bei Supercups und Langstreckenregatten kann man es vergessen!

Doch hätte man dieses den Mädels besser vor den Regatten deutlich sagen sollen. Auf jeden Fall war stets bei den Damen ein stetigen Drang in Richtung Land zu verspüren, um dann dort die später ankommenden Gegner (sorry Christina, natürlich Mitbewerber) lächelnd zu begrüßen.

Der Sieg von Dorothee beim Supercup in Oure und der 2. und 3. Platz beim Zubringer nach Eckernförde von Dorothee und Christina imprägnierten nicht nur mich.

Ist häufiges Bonanzaradfahren schädlich für den Rücken ?

So der Titel einer Untersuchungsreihe an der medizinischen Universität. Proband Manfred Rooks ist jedenfalls nur zu wünschen, daß er bald wieder auf die Beine kommt. Tip aus Kiel - klare Kiste, falscher Sattel. Zu den Gerüchten zählt allerdings die Meldung, daß auch eine Untersuchung den Zusammenhang zwischen Leberschäden und 30er Rennjollen segeln gibt.

Unser (?) Supercup in Kiel

Im Nachhinein hat es sich gelohnt, im Vorwege hätte ich irgendwann den Kram hinschmeißen können (u.a.s.o.). So hatten wir mit Carstens Display das chefmäßigste Display von allen am Hindenburgufer und mit dem wahren Moister, der kurzfristig eingesprungen war, am Sonnabend einen Super-Kommentator. Stellvertretend für alle besonderen Dank an diese beiden und natürlich auch an unsere Wettfahrtleitung Fritz und Stammer (pro Wettfahrt ein Bier und einmal pinkeln). Nach der netten Grillparty am Sonnabend fand sich dann am Sonntag leider niemand zum kommentieren. Schade, schade.

Wat noch

(u.a.s.o.)Es gibt erstmals an einem Wochenende 2 konkurrierende Veranstaltungen (Wittensee und Flensburg). Weiter erwartete ich mal Resonanz, wer alles zu einem Supercup nach Essen fahren würde. Es ist sinnlos, Regatten zu verkaufen, zu denen dann keiner hinfährt. Überhaupt wäre ich **konstruktiver** Kritik an der bisher gelaufenen Events sehr zugetan, da teilweise Entscheidungen schnell getroffen werden müssen und ich manchmal die Meinung der Basis anders eingeschätzt habe. Also Basis melde Dich !

WICHTIG WICHTIG WICHTIG WICHTIG WICHTIG WICHTIG WICHTIG

Wer von Euch immer noch nicht seinen **Beitrag** bezahlt hat,
überweist bitte **schleunigst**

DM 60,-- (50 DM Beitrag + 10 DM Verzugsgebühr)

auf das Konto der Klassenvereinigung: **Kto. Nr. 91 011 635**

bei der **Sparkasse Kiel, BLZ 210 501 70**

Mit süßsauren Grüßen

Eure Kassenwarze!!!

WICHTIG WICHTIG WICHTIG WICHTIG WICHTIG WICHTIG WICHTIG

NEUE POSTLEITZAHLEN

Bitte unbedingt ausfüllen!!!!!!!!!!!!

Name: _____
Anschrift: _____
NEUE Postleitzahl _____

Bitte zurück an
Dorothee Mannebeck
Stadtfeldkamp 20

24114 Kiel

Das sollte man wissen!!!

Die IWB einschließlich der Begriffsbestimmungen, Präambeln und der geltenden Bestimmungen eines Anhangs, die geltenden Vorschriften des betreffenden Nationalen Verbandes, die Segelanweisungen die Klassenvorschriften sowie irgendwelche sonstigen, für die Veranstaltung geltenden Bestimmungen.

Hindernis ist jeder Gegenstand, einschließlich eines Fahrzeuges in Fahrt, der so groß ist, daß er eine Yacht, die mehr als ihre Länge über Alles davon entfernt zu einer nennenswerten Kursänderung zwingt, um auf einer der beiden Seiten vorbeizukommen, oder jeder Gegenstand, der nur an einer Seite passiert werden kann, einschließlich einer Boje, falls die betroffene Yacht nicht mit Sicherheit schon ihr und dem Gegenstand, den sie bezeichnet, durchkommen kann. Die Segelanweisungen können bestimmte, in ihnen näher bezeichnete Gebiete zu "Hindernissen" erklären.

Klar achteraus - Klar voraus; Überlappen

Eine Yacht liegt einer anderen klar achteraus, wenn sich ihr Rumpf und ihre in normaler Lage befindliche Ausrüstung hinter einer angenommenen Linie befindet, die querab zum achterlichsten Punkt des Rumpfes oder der in normaler Lage befindlichen Ausrüstung einer anderen Yacht verläuft. Die andere Yacht liegt dann klar voraus.

Yachten überlappen, wenn keine klar achteraus liegt oder wenn, obwohl eine klar achteraus liegt, eine dazwischenliegende Yacht beide überlappt.

Die Begriffe klar achteraus, klar voraus und überlappen werden auf Yachten auf entgegengesetztem Bug nur angewandt, wenn sie Regel 42 unterliegen. Ausschließlich im Sinne der Regel 39.1, 39.2 und 40 gilt folgendes: eine Überlappung besteht nicht, solange die Yachten mehr als zwei Bootslängen der längeren Yacht voneinander entfernt sind; wenn eine Lee-Yacht startet oder wenn eine oder beide Yachten eine Wende oder Halse beenden, beginnt eine bestehende Überlappung ab diesem Zeitpunkt neu.

↑ nur Mit Spi inkl. Rüssel!!!

RULES OF THE INTERNATIONAL FOURTEEN FOOT DINGHY CLASS

Rule 1 Length of hull and fittings

The overall length of the hull shall not exceed 14 feet (4267mm) including stem band but excluding all the rudder fittings, transom flaps, drain plugs and stem fittings. Stem fittings shall not project more than one inch (25.4mm) beyond the surface of the hull. No fittings or equipment which have the effect of elongating the skin of the boat beyond a length of 14 feet (4267mm) is permitted.

$$4,267 \text{ m} \times 2 = \underline{\underline{8,534 \text{ m}}}$$

Abschnitt C – Regeln an Bahnmarken und bei Hindernissen und andere Ausnahmen zu den Regeln des Abschnittes B

Wenn eine Regel dieses Abschnittes im Widerspruch zu einer Regel des Teils B steht, hat sie Vorrang vor dem widersprüchlichen Teil der Regel im Teil B; ausgenommen hiervon ist Regel 35, die in jedem Fall gilt.

2 Runden oder Passieren von Bahnmarken und Hindernissen

Regel 42 gilt, wenn Yachten im Begriff sind, eine Bahnmarke auf der gleichen, vorgeschriebenen Seite oder ein Hindernis auf der gleichen Seite zu runden oder zu passieren; diese Vorschrift gilt nicht:

- an einer Start-Bahnmarke, die von schiffbarem Wasser umgeben ist (einschließlich einer derartigen Bahnmarke, die gleichzeitig ein Hindernis ist), und zwar bei der Annäherung an die Startlinie, um zu starten und bis zum Klarkommen von den Start-Bahnmarken. Jedoch darf eine Lee-Yacht nach dem Startsignal einer Luv-Yacht nicht den Raum verwehren, indem sie
 - entweder höher als auf dem Kompaßkurs zur nächsten Bahnmarke oder
 - höher als am Wind segelt.
- zwischen zwei Yachten auf entgegengesetztem Bug:
 - wenn beide auf dem Kreuzkurs segeln oder
 - wenn eine, aber nicht beide Yachten wenden müssen, um entweder die Bahnmarke zu runden oder zu passieren oder dem Hindernis auszuweichen.

2.1 BEI ÜBERLAPPUNG Außenliegende Yacht

- Eine außenliegende Yacht muß jeder Yacht, die sie auf ihrer Innenseite überlappt, Raum zum Runden oder Passieren der Bahnmarke oder des Hindernisses geben, außer wie in Regel 42.3 vorgesehen; dies schließt den Platz für eine Wende oder Halse ein, wenn diese ein integrierter Teil des Runde- oder Passiermanövers ist.
- Eine außenliegende Yacht, die zu dem Zeitpunkt überlappt ist, zu dem sie eine Entfernung ihrer zweifachen Länge über Alles von einer Bahnmarke oder einem Hindernis erreicht hat, muß den erforderlichen Raum geben, auch wenn die Überlappung danach wieder gelöst wird.
- Eine außenliegende Yacht, die behauptet, eine Überlappung gelöst zu haben, trägt dem Schiedsgericht gegenüber die Beweislast, daß sie schon klar voraus lag, als sie noch mehr als zwei ihrer Längen über Alles von der Bahnmarke oder dem Hindernis entfernt war.

Innenliegende Yacht

- Eine Yacht, die eine Innen-Überlappung behauptet, trägt gegenüber dem Schiedsgericht die Beweislast dafür, daß die Überlappung rechtzeitig gemäß Regel 42.3 hergestellt wurde.
- Wenn eine innenliegende Yacht von zwei oder mehr überlappenden Yachten, die entweder auf entgegengesetztem Bug oder ohne Luvrecht auf gleichem Bug liegen, halsen muß, um unmittelbar den richtigen Kurs zur nächsten Bahnmarke aufzunehmen, so muß sie bei erster zumutbarer Gelegenheit halsen.

42.2 OHNE ÜBERLAPPUNG

- Erreicht eine klar vorausliegende Yacht eine Entfernung ihrer zweifachen Länge über Alles von einer Bahnmarke oder einem Hindernis, so muß sich die klar achteraus liegende Yacht freihalten, bis beide Yachten das Runde-/Passiermanöver beendet haben, egal ob die klar vorausliegende Yacht auf demselben Bug bleibt oder halst. Eine klar vorausliegende Yacht ist nicht verpflichtet der klar achterausliegenden Yacht Raum zu geben, bevor eine Überlappung hergestellt ist.
- Eine klar vorausliegende Yacht, die wendet, um eine Bahnmarke zu runden, unterliegt Regel 41, jedoch darf eine klar achteraus liegende Yacht nicht über einen Am-Wind-Kurs hinausluven, um die Yacht klar voraus am Wenden zu hindern.

42.3 EINSCHRÄNKUNGEN

- Einschränkungen beim Herstellen einer Überlappung. Stellt eine Yacht eine Innenüberlappung her, so hat sie nur dann Anspruch auf Raum nach Regel 42.1(a), wenn die außenliegende Yacht zu diesem Zeitpunkt imstande ist, den verlangten Raum zu geben und
 - bei Herstellung einer Überlappung von klar achteraus, wenn die außenliegende Yacht mehr als ihre zweifache Länge über Alles von der Bahnmarke oder dem Hindernis entfernt ist.

69

Hat jedoch eine der beiden Yachten ihre Wende innerhalb ihrer zweifachen Länge über Alles von der Bahnmarke oder einem Hindernis beendet, so muß sie einer Yacht den geforderten Raum gemäß Regel 42.1(a) gewähren, sofern diese nicht mehr in der Lage ist, die Herstellung einer zu späten Innenüberlappung durch ein Luvmanöver zu vermeiden.

- Einschränkung bei einem längeren Hindernis wie eine Untiefe oder die Passieren Yachten ein längeres Hindernis, so gilt Regel 42.3(a)(II) nicht und die Küste bzw. ein anderes Fahrzeug, so gilt Regel 42.3(a)(II) nicht und die klar achterausliegende Yacht darf eine Überlappung zwischen der klar vorausliegenden Yacht und dem Hindernis nur herstellen, wenn zu dem betreffenden Zeitpunkt für sie genügend Raum vorhanden ist, um sicher dazwischen zu passieren.

43 Am Wind, Zuruf um Raum zum Wenden an Hindernissen

43.1 ZURUF

Wenn von zwei Yachten auf gleichem Bug die Yacht klar voraus oder die Lee-Yacht am Wind segelt und die sichere Schiffsführung von der klar vorausliegenden oder der Lee-Yacht eine wesentliche Kursänderung verlangt, um sich von einem Hindernis freizuhalten, und wenn sie wenden will, dieses jedoch nicht ohne Berührung der anderen Yacht kann, so muß sie von der anderen Yacht durch Zuruf „Raum zum Wenden“ Freihalten verlangen; aber sie darf nicht gleichzeitig den Zuruf abgeben und wenden.

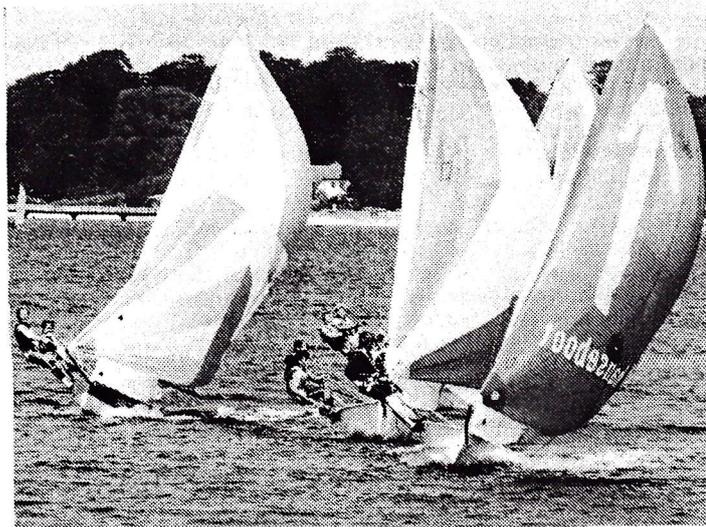
43.2 VERHALTEN DER ANDEREN YACHT

Die angerufene Yacht muß zum frühest möglichen Zeitpunkt nach dem Zuruf entweder:

- (a) wenden. In diesem Fall muß die zurufende Yacht, sobald sie kann, mit der Wende beginnen und sich von der anderen Yacht freihalten, oder
- (b) antworten „Wenden Sie“, oder Worte gleicher Bedeutung, woraufhin
 - (I) die zurufende Yacht unverzüglich wenden und
 - (II) die angerufene Yacht der zurufenden Yacht Raum geben muß, damit diese wenden und sich von ihr freihalten kann.
 - (III) Die angerufene Yacht, die „Wenden Sie“ zurückrief, hat dem Schiedsgericht gegenüber die Beweislast dafür, daß sie genügend Raum gegeben hat.

43.3 WENN DAS HINDERNIS GLEICHZEITIG EINE BAHNMARKE IST

- (a) Handelt es sich bei dem Hindernis um eine Start-Bahnmarke, die von schiffbarem Wasser umgeben ist bzw. das Grundgeschirr einer derartigen Bahnmarke, so hat eine klar vorausliegende bzw. eine Lee-Yacht bei der Annäherung an die Startlinie, um zu starten, sowie nach dem Start keinen Anspruch auf Raum zum Wenden.
- (b) Bei anderen Hindernissen, die zugleich Bahnmarken sind, gilt folgendes: Wenn die angerufene Yacht das Hindernis anliegen kann, hat die zurufende Yacht keinen Anspruch auf Raum zum Wenden und hat sich von der angerufenen Yacht freizuhalten; die angerufene Yacht muß die zurufende Yacht sofort hiervon unterrichten. Kann die angerufene Yacht daraufhin nicht anlegen, so muß sie unverzüglich aufgeben oder sich durch die Annahme einer Ersatzstrafe entlasten, falls dies in den Segelanweisungen vorgeschrieben ist.



Ralf Meier und Urs Wihlfarth führen das Feld der 14-Füßer an. Links ihre härtesten Konkurrenten Tom Gosch und Holger Jess.

Foto aug

2. Supercup der Fourteen-Footer auf der Förde

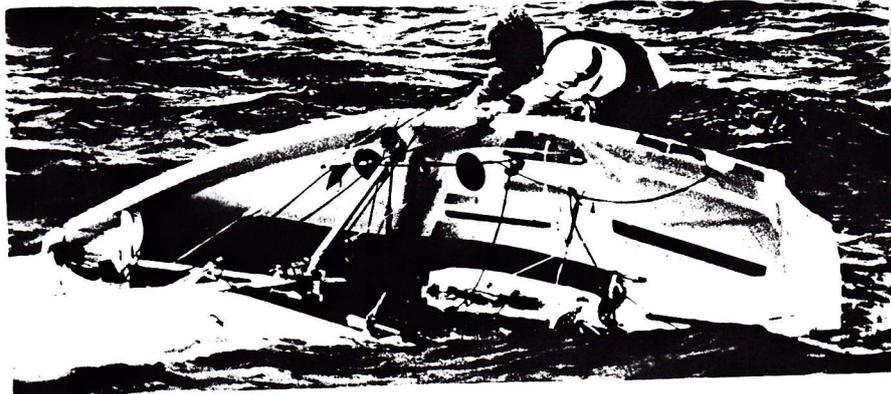
Knapper Sieg für Meier/Wihlfarth

Es war ein kleines, aber feines Feld, das am Wochenende auf der Innenförde um den zweiten Supercup der Fourteen-Footer segelte. Von den zehn erstplatzierten der letzten Europameisterschaft waren immerhin fünf Crews am Start.

Nach zwölf kurzen Wettfahrten auf dem m-förmigen Kurs siegten schließlich Ralf Meier und Urs Wihlfarth hauchdünn vor den deutschen Meistern Tom Gosch und Holger Jess. Entscheidend dabei das vorletzte Rennen, das Meier und Wihlfarth gewannen, während ihre direkten Konkurrenten nach zwischenzeitlicher Führung nur als dritte die Ziellinie kreuzten.

Im Kampf um die Spitze

mischten aber auch die deutschen Ex-Meister Carsten Hammer/Jens Weisshaupt und die dänischen Vize-Europameister Fleming und Sören Clausen lange Zeit mit. Die Gewinner des Supercup-Rennens in Dänemark, Martin Holste und Dorothee Mannebeck hatten vor dem Hindenburgufer wenig zu bestellen. Die absoluten Leichtwindspezialisten landeten nur am Sonnabend einen Wettfahrtsieg. Als nächsten Saisonhöhepunkt peilen die Fourteen-Footer-Segler nun die Europameisterschaften in England in der ersten Juliwoche an, bevor über den großen Teich zu den Weltmeisterschaften nach Kanada geht. (kun)



INTERNATIONAL FOURTEEN FOOT DINGHIES

exklusiv in Deutschland: Beratung und Verkauf von Ovington Howlett 1 b 14

14

SERVICE PARTNER

Martin Voß · Kirhhofallee 23 · 2300 Kiel 1 · ☎ 0431 / 6 31 81 · Fax 0431 / 6 32 32

Zubringer Eckernförde

Untertitel: FRAUEN HABEN EBEN MEHR GEFÜHL FÜR DEN SPINNAKER (Zitat Christina J. aus E.).

(3. Teil der Trilogie von Dorothee & Martin)

Cubies genialem Erfindungsreichtum haben wir es zu verdanken, daß wir Himmelfahrt nicht mit dem Bollerwagen nach Eckernförde ziehn mußten, sondern die Vatertagstour aufs hohe Meer verlegen konnten. Eigentlich wollte zuerst keiner so richtig daran glauben, daß tatsächlich so ein Zubringer auf der "Langstrecke" stattfinden würde, doch am Ende trauten sich 16 tapfere Recken und 2 nicht minder tapfere Reckinnen in den Offshore-Bereich. Zu dieser regen Beteiligung verhalf und Rasmus mit bestem Ostwind, so daß wir (mehr oder weniger) zügig zum Starten rauskamen.

Ein Beachstart wurde kurzfristig verworfen, weil ein Torstart an Tonne Grasberg als material- und nervenschonender von der Mehrheit bevorzugt wurde.

Lotta war als Trolly-Dolly auserkoren, was Bernd für sein verspätetes Auslaufen geltend machen konnte, da er schließlich 9 Slipwagen nebst 9 (minus Rallers) Persenninge, 18 Segeltaschen, seinen Bus und Lotta auf die Reise schicken mußte. Voller Hast nahm er dann allerdings Kurs auf Kleverberg. Nur Carstens blitzschneller Reaktion ist es zu verdanken, daß er noch gestoppt werden konnte.... (Navigationsschwierigkeiten sind gelegentlich auf Ølkonsum zurückzuführen).

Während dieser Startverzögerung hatte der Wind ziemlich abgenommen, so daß bei sehr ruhiger See das Rennen unter den wachsamen Augen von Familie Voss seinen Lauf nahm. Der war so, daß querab von Bülk auf einen Schlag 9 bunte Tücher aus den Tüten gezogen wurden und 18 Segler ins Trapez stiegen und Kurs auf Dampf nahmen. Aufgrund unserer damaligen Position können wir den Spitzenreiter nicht präzise angeben.

Vor Schwedeneck packte Dieter sehr plötzlich seinen Spinnaker ein und drehte gen Hafen ab. Wir dachten uns, daß er halt kein Flautensegler sei, aber später stellte sich heraus, daß weniger Nerven- als Materialschwäche vorlag. Kurz danach war wieder ein Alleingang von Bernd zu beobachten: er halste als 1. und fuhr in ein grandioses Flautenloch, aus dem er sich durch eine erneute Halse verzweifelt zu befreien suchte. Sein 2. Ausbruchsversuch wurde dann zwar von der wachsamen Konkurrenz beobachtet, aber nicht sonderlich ernst genommen. Man erinnerte sich erst wieder an ihn, als er, schon unerreichbar vorn liegend wieder gesichtet wurde.

Während Carsten, Würfel, Vossens, Jens und Rolf den Kurs gen Dampf weiterverfolgten, entschieden wir uns (wie auch Ralf kurz vorher und Jan kurz danach) für die Südroute, zum Leidwesen der Begleitfahrzeug-Besatzung, der die Entscheidung damit denkbar schwer gemacht wurde, wo der optimale Beobachtungs- und Bergungskurs zu suchen war.

Für uns begann der Spaß in Höhe Surendorf dann so richtig groß zu werden, weil von da an der Ostwind merklich aufbriste. Somit konnten wir in rasanter Fahrt, die allerdings von einem Stecker unterbrochen wurde, nach Ecktown segeln. Bernd und Ralf konnten wir allerdings nicht mehr gefährden. Wir versuchten noch, uns durch eine Kenterung direkt vor der Hafeneinfahrt vor dem Berichtschreiberplatz zu drücken, dieses Manöver hielt aber nicht dem Scharfsinn von Carsten und Jens statt (die dann als 1. der Nordrouten-Segler eintrafen), so daß wir doch noch den Vortritt erhielten, was Ihr jetzt durch Lesen dieses einzigartigen Berichtes ausbaden müßt.

VADDERTACH NACH ECKERNFÖRDE HIN

Wenn man eine 14-Regatta mitsegelt, sollte man folgendes unbedingt vermeiden:

1. Auf gar keinen Fall schlecht segeln
2. An etwas anderes als Segeln zu denken (z.B. an alte Motorräder)
3. Sich ohne Lust ins Boot zu setzen (z.B. bei miesem Wetter)
4. Um keinen Preis Dritter werden
- 5.

Da wir jedoch gleich zwei dritte Plätze einfuhren und Carsten noch schlechter als ich schreiben kann, fühle ich mich jetzt berechtigt, einen Artikel über die erste 14-Regatta in Eckernförde zu schreiben.

Die Überführung Kiel-Eckernförde über den Seeweg hatte allen 9 Fahrtenbegeisterten Crews trotz schlechter Organisation und Tadel vom "Mudderschiff" viel Spass gebracht. (Maßstab fürs nächste Jahr sind Bernd Zeigers u. Hauie Drengenberg's nach unser Ankunftszeit geschätzten **1h44min.**) Weitere Ausführungen dieser Tour sind dem Holste/Mannebeck -Team zu entnehmen.

Leider war es mit der Vorfreude aufs Wochenende schnell vorbei. Sonnabend kalt und NW-Wind mit heftigen "Backpfeifen" am Wind und dafür Sonntag überhaupt kein Wind. Wettfahrtleiter Fränkie "Göttmann" konnten wir wegen Mitleids auch nicht richtig als Schuldigen zusammenfalten. Hätte er die Wettfahrt am Sonntag konsequenterweise gezeitet, oder aber gar nicht erst gestartet, wäre alles im Lot gewesen. So aber fügt er sich nahtlos in die Klasse der Wettfahrtleiter ein, die beim Pfingstbusch u. der Kieler Woche Seglern den Spaß verderben.

Und da wir grade beim Kritik-Üben sind, kann nächstes Mal die lange Pause am Sonnabend gerne entfallen oder aber so verlängert werden, daß ein Umziehen sich lohnt. So aber hatte sich jeder in seinen feuchten Klamotten gerade rechtzeitig zu Beginn der nachfolgenden Wettfahrt den Arsch schon halb abgefroren.

Erfreulich, daß auch die "neuen Crews" fast alle dabei waren und trotz einiger Probleme schon beachtlich segelten. Also bloß nicht abschwächeln und frusten lassen wenn es mal nicht so läuft. Der vielzitierte Elvström-Spruch vom Üben, Üben, Üben hat schon etwas, wie auch wir immer wieder feststellen müssen.

Vorne segelten Ralf und Urs relativ unangefochten zum Sieg und konnten damit zumindest in diesem Jahr zum ersten Mal ihrer Selbsteinschätzung gerecht werden. Bernd u. Hauie sowie Vossie's teilten sich Plätze 2 u. 4 in den beiden Wettfahrten.

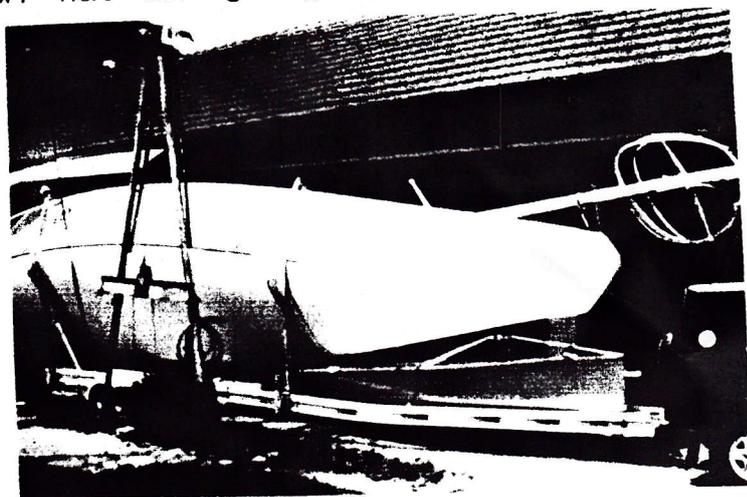
Für's nächste Jahr (wenn diese Veranstaltung hoffentlich nocheinmal stattfindet) bitte ich um Spenden in Form von Schwarzer Farbe um die Uferpromenade in Eckernförde und meinetwegen auch das Fördeufer einschl. der Hochhäuser in Damp schwarz anzupinseln. Bei Sonne u. O-lichen Winden wird der Trichter der Eckernförde-Bucht einen viel Spaß garantieren und uns derart ansaugen, daß Zeiten von rund einer Stunde für die Anreise ohne Trailer möglich erscheinen.

Jens

14 goes Alpes oder *wie ist das mit dem Luft-holen in den Bergen?*

Durch Zufall kannte ich einen, der zufällig einen gesprochen hatte, der einfach so 'mal an der Ostsee war. Nur durch Zufall fuhren wir dann auch letzten Sommer hin. Irgendwie, zufällig, hörte ich dann von einem gelben 14, der nun wirklich zufällig auch genau zu diesem Zeitpunkt zu verkaufen war; seltsamer Weise war bei einer 'Probefahrt' mit einem kurzgeschorenen Herrn mit runder Sonnenbrille ('hab den kaum verstanden - irgend etwas von 'bitte bei Gelegenheit die Seite des Bootes wechseln, wenn ich das auch tue...' usw. hat der gesagt) auch zufällig genügend Wind ...

Was ich damit sagen will, ist, daß ich durch blanke Vorsehung zum 14 komme! Das Teil auf 518m Seehöhe am Chiemsee zu bringen, war eh' eine Himmelfahrt für *<S'kistl>* (so der Name). Ich dachte, damit sei's getan - weit gefehlt - die Aufbauanleitung fehlte - doch ich hab' mir gut behelfen können¹⁾ (als Student des Ingenieurwesens). Super - fertig - doch dann fehlte die Betriebsanleitung, wo man dem Schiff sagt, wo oben ist, und daß da der Mast hinzeigen soll - auch dieses Problem ist bereits gelöst.



Der kleine 14 unter der TELEBOX nach Süden

Nun das größte Problem: Bekanntlich haben wir einen Teil des Jahres Temperaturen, die das eisfreie Eindringen in die Wasseroberfläche unmöglich machen. (Sicher schon von den vielen Leuten gehört, die zu uns in dieser Jahreszeit zum Skifahren gehen). Jetzt, Mitte April, wo ihr wahrscheinlich schon euer Dutzend an Fahrten Voll habt, ist bei uns das Wasser erst auf 6°C 'erwärmt' - trotzdem fahren wir wieder!

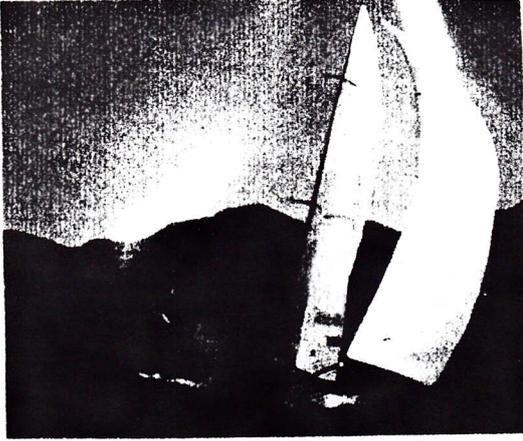
Wenn bei uns einer segelt, dann aber richtig (schlecht, naja zumindest viel): Ein paar von euch kennen ja die Philosophie unserer Flauten-Gleiter, auch wenn nicht gerade die vorbildlichsten Boote in Travemünde waren, ist die Libera-Klasse nach wie vor für die Seen im Alpenraum mit den Assos zusammen das, was bei euch die modernen Cupper sind. Nur wird bei uns noch ein bißchen mehr mit allen möglichen Bootsformen, Riggs und technische Feinessen (oder auch nicht) gespielt. Die meiste Zeit werde ich so segelnd auf einer Libera-C (ähnlich 18Footer, mit Ausleger, höherem Mast dafür 4 Mann Trapez) verbringen. Der 14 hat bei mir genau den Einsatz, für den er gebaut ist FOR FUN!!!!

Natürlich werde ich des öfteren auch an Jollen-Regatten teilnehmen, da wären voraussichtlich:

- MBSC-Pokal (20.5.93) Dreieck
- Match-Race-Jubiläumsregatta BSCF (3.+4.7.93) Slalom
- Schleifen um die Inseln (17.+18.7.93)
- Jugendwoche CYC (9.-13.8.93) Dreieck, Fleetrace
- Wies'n Regatta (18.9.93) Dreieck
- MBSC K.L.II Regatta (25.9.93) Dreieck

Ich würde mich freuen, wenn jemand Lust hätte, für 1 Wettfahrt-Serie als Gegner zu kommen. Doch besser vor Mitte Juni oder

nach Mitte September (chronischer Windmangel im Sommer). Wegen Geld+Auto+Trailer+Zeit=Mangel werde ich höchstens 1 x pro Saison eine Fahrt mit Schiff an die Ostsee wagen können - bitte vergeßt mich trotzdem nicht!



Nun das, was euch wahrscheinlich am meisten interessiert: Wie kommt der 14 hier im Süden an? Am Chiemsee, der wohl mit dem Ammersee das wichtigste Segelrevier in Bayern ist, wurde er mit sehr herzlichem Interesse empfangen.

Falls ihr uns 'mal besuchen wollt:

8210 Prien am Chiemsee - Ortsteil Harras - Yachthotel Chiemsee, Libera Yachtclub oder Chiemsee Yachtclub.

Ein paar (mutige) Segler sind schon 'mal eingestiegen (und auch wieder ausgestiegen). Das Interesse an der Kiste ist groß, sie ist mittlerweile jedem guten Segler im Westen des Sees ein Begriff (ca. 12000

Boote liegen am See) und sorgt für Diskussionsstoff. Es ist auch nur eine Frage der Zeit (v.a. um einen zu kaufen und ihn dann noch durch ganz Europa zu ziehen), bis andere 14s dazukommen werden, aber wir sind nun 'mal langsamer!

Leider (verständlicherweise) ist bei einer Gruppe von 420er Ranglisten-Seglern der Umstieg auf den (von vielen favorisierten) 14 a) wegen dem vom DSV propagiertem 470er und b) wegen dem Geldgeber (Papi), gescheitert.

Des öfteren sprechen mich Leute an, oder melden sich bei mir, und wollen wissen, wie denn das mit der Klasse und so sei...

Wenn ihr mir versprecht, mir ab und zu was runterzutrommeln, so werde ich euch gerne öfters die Stories aus dem S schreiben. Ich verspreche euch nur, am Chiemsee ist der 14 von Carsten Hammer gut aufgehoben, ich zeige ihn vor (ich denke doch einigermaßen ehrvoll) und halte die 14 (fast) immer weit über der Wasserlinie!

Carsten + Petra

Kontakt: Martin Blum
Lilienstr. 51
8011 Vaterstetten
08106/7084



1)PS: Ralf, warum hat das Schiff eine 2,72m Alu-Stange hinten hinaus?

PPS: Danke Carsten, es ist ^{<'kistl>} vor der Herrerninsel ein gutes Boot, ich 'hab leider keinen Vergleich zu anderen 14 aber er ist gut zu handeln, liegt gut im Wasser, nur hat er langsam ein bißchen zugenommen...

PPPS: Ich äh grüße alle die mich kennen

PPPPS: und den Olli und Rubin-Jens und wünsche mir 'die Herzen der stolzesten Frauen ...'

PPPPPS: Gerade gestern ist ein Zeitungsfotograf 'mal mit rausgefahren (mit Motorboot).

Wir haben nichts zu verbergen.

Der allmorgendliche Kniefall vor dem Meister:



Largo di Ratze

18 Segler in 9 fliegenden Kisten wurden von Herrn Manni unter dem Vorwand riesiger Mengen von Bier nach Ratzeburg gelockt (Von hier aus gute Besserung, Peter).

Flemming dachte sich bestimmt, daß er so schnell sei und auch ohne Spi gewinnen könnte. Ralph konnte ihn doch noch vom Gegenteil überzeugen und ihm seinen Spi in die Hand drücken.

Zum Race:

Am Samstag war ziemlich flauer Wind. Am Sonntag schön böig, aber nett. Hammer hat bei einer Spiwende um die Tonne dieselbe nicht berührt..... oder doch Carsten?!!

Beim Kielfestmachen hat sich Raller ins Wasser verabschiedet. Würfel hat mit uns an der Luvtonne ein Simultankentern durchgeführt (O-Ton "Die Fockschot ging nich' auf.") Außerdem gibt es Leute, die sich Ihren Pinnenausleger ins Unteliek stecken (Dumm gelaufen...). Martin und Dorothee wären beinahe noch von einer Varianta überfahren worden.

Und dann gibt es noch O-Jollensegler, die die Regeln zu gut beherrschen:

Er Steuerbordbug,
Wir Backbordbug,
Er fährt weiter,
Wir "Raum",
Er "Kein Raum, Ihr seid aufgefahren"
Wir "????".

Am Samstag Abend gab es noch schönes Pils und Grillers. Manni hat noch seine obligatorische Bonanza-Runde gedreht und danach ein paar Obstler zuviel getrunken. Am nächsten Morgen fand man nur noch eine leere 10er-Packung Aspirin.

Alles in allem ein sehr nettes Wochenende.

Oliver K1383

lägar, der Schreckliche



14 - Testregeln am Wittensee

Es war einmal ein "konditioneller" Donnerstag abend:
Bei einem der üblichen "Bank"-gespräche fiel
das Stichwort 14-Testregeln am Wittensee;
so machten wir (Caroline Müller und
Christiane Zügelmann) uns am Sonntag, dem
25. April 1993 von Schilkesee aus auf,
um auf Umwegen doch noch nach Wittensee
zu gelangen.

Kaum, daß wir dort angekommen waren,
regte sich auch schon das erste Lüftchen,
so daß wir nun auch keinen Grund
mehr hatten, der ratten Atmosphäre
an Land weiter beizubringen.

Trotz Sonnenschein und strahlend blauem
Himmel, war es doch lärmenswert,
in den Trockenauzug zu steigen, wie es
sich später noch zeigen sollte (nicht wie
Caroline!).

Aufgrund unserer guten Connections kamen
wir in den Genuss, mit den beiden
eingeflügelten 14-Reglern Caroline ^{Konrad} und
Ralf Segeln zu können.

Sogleich wurden wir an Bord gefordert mit
Trapezen, Signifalmen etc gefordert, bzw.
konnten Carstens Luftdruckküste schwimm-
mendelweise vom Wasser aus betrachten.
Das Segeln war ^(um es auf den Punkt zu bringen) wirklich eindrucksvoll →

(nicht zuletzt aufgrund der enormen
Geschwindigkeit, die dieses Boot schon
bei relativ wenig Wind erreicht), spaßig
und unterhaltsam sowie informativ.
Schade, daß wir die Contender aus zugrün
den nicht mehr ausprobieren konnten.

Vielen Dank noch einmal,
es war toll!

Christiane + Caroline

KIELER FÖRDE-REGATTA

der

Europes / Laser / 420er
OK-Jollen / 14-Footer / 505er / J/24er

Baaschi-Pokal der OK-Jollen

Bruno-Splith-Förde-Pokal der Nordischen Folkeboote

Sonderwertung als

Schleswig-Holsteinische Landesjugendmeisterschaften 1993

in den Klassen Europe / Laser / 420er

11. und 12. September 1993 Kiel-Schilksee

Veranstalter

Turn- und Sportverein Schilksee - Segelabteilung gemeinsam mit dem Seglerverband Schleswig-Holstein

Bahnen

Die Wettfahrten werden auf Dreieckskursen auf der Kieler Außenförde in den Regattaebenen "Charlie" und "Delta" besetzt.

Regeln

Gesetzt wird nach folgenden Regeln, in ihrer zum Zeitpunkt dieser Regatta gültigen Fassung:

- Internationale Wettsegelbestimmungen, Ausgabe des DSV
- Ordnungsvorschriften Regattasegeln des DSV
- Klassenvorschriften
- Ausschreibung, Segelanweisungen und Programm für diese Regatta

Die Teilnehmer müssen gegenüber dritten Fahrzeugen, insbesondere gegenüber der Berufsschiffahrt die Kollisionsverhaltensregeln und die Seeschiffahrtsstraßenordnung beachten.

Meldung

Meldeschluss: Montag, der 6. September
Der Wettfahrtauschluss kann Nachmeldungen mit einem Aufschlag von DM 20 auf das Meldegeld zulassen.

Meldestelle:

TSV Schilksee
Heinz Borbe
Funktellweg 5
2300 Kiel 17
Tel.: 0431 / 373481

Meldegeld:

Europes, Laser, OK-Jollen:
DM 30
420er, 14-Footer, 505er:
DM 40
Folkeboote: DM 60
J/24er: DM 80

Zahlweise: bar im Regattabüro, spätestens eine Stunde vor dem ersten Start

Zeitplan

Samstag
11. Sept. 9 Uhr Öffnung des Regattabüros
11 Uhr Eröffnung der Landesjugendmeisterschaften der 420er, Laser und Europes

Bahn "Delta"

Startfolge: 420er
Laser
OK-Jollen
Europes

Samstag
11. Sept.

13 Uhr
Start zur 1. Wettfahrt anschließend
Start zur 2. Wettfahrt

Sonntag
12. Sept.

10 Uhr
Start zur 3. Wettfahrt, anschließend
Start zur 4. Wettfahrt, anschließend
Siegerehrung

Bahn "Charlie"

Startfolge: 505er und 14-Footer
J/24er
Folkeboote

Samstag
11. Sept.

15 Uhr
Start zur 1. Wettfahrt

Sonntag
12. Sept.

10 Uhr
Start zur 2. Wettfahrt, anschließend
Start zur 3. Wettfahrt, anschließend
Siegerehrung

Bei günstiger Wetterlage können am Samstag zwei Wettfahrten gesegelt werden.

Werbung

Werbung ist nach Kategorie B des Anhangs A 3 der IWB gestattet.

Wettfahrtprogramme

Die Programme und Segelanweisungen werden am Samstag, den 11. September, ab 9 Uhr im Regattabüro ausgegeben.

Ersatzstrafen

Es gilt die Ersatzstrafe 720°-Drehungen gemäß IWB, Anhang B I.

Wertung

Es wird nach dem Bonussystem gemäß IWB, Anhang B 2, Punkt 1, ergänzt durch die WO des DSV, Punkt 9, gewertet.

Es werden alle Wettfahrten gewertet (kein Streicher).

Schleswig-Holsteinische(r) Landesjugendmeister(in) 1993 in der 420er-, Laser- oder Europe-Klasse wird die/der punktbeste Jugendsegler(in), die/der für einen dem SVSH angeschlossenen Verein gestartet ist.

Preise

Ehrenpreise des SVSH für die Plätze 1 - 3 in der Landesjugendmeisterschaft 1993 in den Klassen 420er, Laser und Europe

Ehrenrunden des SVSH für die Plätze 1 - 6 in der Landesjugendmeisterschaft 1993 in den Klassen 420er, Laser und Europe

Punktpreise des TSV Schilksee für das erste Drittel, höchstens jedoch 6 Preise in allen gestarteten Klassen

Baaschi-Pokal für den/die punktbeste(n) Steuermann/-frau der OK-Jollen. Zur Vergabe sind drei gültige Wettfahrten erforderlich.

Bruno-Splith-Förde-Pokal der Nordischen Folkeboote für den/die punktbeste(n) Steuermann/-frau der Nordischen Folkeboote. Zur Vergabe sind drei gültige Wettfahrten erforderlich.

Haftungsausschluss

Der Veranstalter haftet nicht für Personen und Sachschäden, die durch die Teilnahme an der Regatta verursacht werden.

Quartiere

Quartierwünsche sind zu richten an die Tourist Information Kiel
Sophienblatt 30
2300 Kiel 1
Telefon: 0431/67910-0
Fax: 0431/675439

Campingplätze für Zelte und Wohnwagen stehen gegen Gebühren zur Verfügung. Die Gebühren betragen für einen

- Wohnwagen-Stellplatz DM 15
- Zeltplatz DM 7
pro Tag. Stromanschlüsse stehen nicht zur Verfügung.

Kontaktadresse

Michael Bethke
Graf-Spec-Straße 26
2300 Kiel 1
Telefon: 0431/801343



Mast- und Schotbruch für die Segelsaison

„Mast und Schotbruch“ sowie immer „eine Handvoll Wasser unterm Kiel“ wünscht die Chiemgau-Zeitung allen Segelfreunden in der angelaufenen Saison. Am Wochenende hatten die Segler aufgrund frische Brisen aus östlichen und südlichen Richtungen und dabei annehmbaren Lufttemperaturen ausgezeichnete Verhältnisse auf dem Chiemsee vorgefunden, wie unser Bild deutlich macht.

Foto: Berge

*Die besten 14 er Segel
von Schultz - Segel*

Segel , Masten , Bäume

Sonderanfertigung text. Zubehör.

Großsegel 1.650,00 DM
 Fock 680,00 DM
 Spinnaker 1.700,00 DM
 Mast, kompl. 1.975,00 DM

Schultz - Segel Landenkampweg 12 8300 Kiel T. 0431/ 723979 Fax 723980

Svendborg Supercup

(1. Teil der Trilogie von Dorothee & Martin)

Als Saisonauftakt in diesem Jahr stand der Supercup in Svendborg auf dem Programm. Fahrtechnisch lag dies für uns strategisch sehr günstig, da nach der Langeland-Fähre (Kiel-Bagenkop) nur noch 1/2 Stunde Fahrt zu bewältigen war. Die Anreise der deutschen Teams gestaltete sich folgendermaßen: Carsten/Jens mit Cuby/Roland mit Fordmobil und Bierfaß sowie Ralf/Urs und Martin/Dorothee samt kupplungsschwachem Benzmobil und von Urs als wenig vertrauenerweckend eingestuften Doppeltrailer aus WSCW-Beständen (Adventure-Tour!!!) mit der Nachmittagsfähre und Tom/Rod mit Bernd/Hauke als Nachhut mit der Abendfähre.

Nach dem obligatorischen Hotdog an der ersten Pølserbude trafen wir dann gegen Abend in Hafen in Oure ein. Wer mit Supercup-Segeln das belebte Hindenburgufer assoziiert, ist in diesem Falle falsch davor. Man stelle sich einen winzigen Fischerhafen vor, in dem aber etliche gutausgerüstete Regatta-Dickschiffe nebst wenigen weniger gut gepflegten OK- und Flipperjollen liegen. Die Suche nach dem Slip wurde von Erfolg gekrönt, stieß aber nicht unbedingt bei allen auf Begeisterung. (Winziger Holzslip in elend flaches, steiniges Wasser...). Die Wind- und Wellenverhältnisse waren (unserer Erinnerung nach) abends so, daß das Ablegen von diesem Slip unter Heldentaten verbucht werden konnte.

Nach eingehender Besichtigung der Örtlichkeiten wurde Kurs auf die "Idrætshøjskole" in Oure genommen, wo wir die Organisatoren und Unterkünfte zu finden hofften. Wir wurden auch nicht enttäuscht. Die "Idrætshøjskole" ist eine Art Sportinternat mit phantastischer Ausstattung (Schwimmhalle und Tennisplätze inbegriffen).

Am nächsten Morgen erwarteten uns nach großartigem Frühstücksbuffet nur flau bis sehr flau Winde (Spifahren war schon nervenaufreibend, weil das blöde Ding immer einzufallen drohte). Immerhin ersegelten wir uns den Berichtschreiberplatz (3. Deutscher im 1. Rennen) und waren auch mächtig froh darüber. Danach liefen wir aber erst zu voller Höchstform auf, wengleich es zu aufregend war, auch als 1. das Ziel zu passieren, weshalb wir sehr froh waren, daß Carsten uns dann doch noch überholte.

In der Pause gab's dann Bier oder Erdbeerbowle. Unser mitgebrachtes Bierfaß wurde im nahen Dickicht mit Fischereieis gekühlt, was ihm vielleicht nicht so ganz gut bekam (oder war es die Hitze im Auto), denn plötzlich leckte es schon aus dem Verschluß und es mußte eine Notschlachtung anberaumt werden. Danach waren alle Skrupel fort und wir konnten einen Start-Ziel-Sieg verbuchen. In der letzten Wettfahrt mußten wir uns dem Druck der dänischen Mitstreiter geschlagen geben.

Abends gab es dann Dinner in der Segelschule, gefolgt von dem Besuch des Swimmingpools. Leider wurde es unseres Wissens nicht dokumentarisch festgehalten, wie unser Präsi mit Kork-Bauchbinde und Schwimmflügeln auf einem Badefloß lag und sich vom anstrengenden Segeltag und dem nicht minder anstrengenden Dinner erholen mußte...

Am Sonntag war die Wetterlage so, daß kurzerhand ein Beach-Volleyball-Turnier ausgeschrieben wurde. Wettfahrtleitung und Aktive konnten sich ruhigen Gewissens dieser Tätigkeit hingeben, denn Rod ging mit seinem Boot auf Lauerposition und übte Masters-Segeln bei ausbleibenden Winden. Gegen Mittag wurden dann die See-Wettfahrten abgeblasen, so daß die letzte (inoffizielle) Wettfahrt über Land ging. Carsten und Bernd entschieden sich mit ihren Besatzungen für die risikoreiche Bagenkop-Route (die letzten Fahren Bagenkop-Kiel und Faborg-Gelting fuhren beide um 14 Uhr und nach telefonischer Auskunft der Fährlinie war die Langelandfähre

ausgebucht...), während wir uns für die etwas sicherer erscheinende Faborg-Version entschieden, zumal Faborg auch auf dem Weg zur Abendfähre nach liegt, auf der wir reserviert hatten.

Diese Route erwies sich dann als etwas problembehaftet, denn 3 km vor Faborg hatten wir dann einen Platten am Trailer zu beklagen, doch in einem packenden Finish auf der Felge schafften wir es gerade noch bis auf die Fähre. In Gelting angekommen, zogen wir noch den Trailer auf den Parkplatz und machten uns auf die landschaftliche schöne Strecke zum Ersatzradlager Gammelby und wieder zurück und wieder hin, diesmal allerdings weiter bis nach Schilksee, wo Carsten, Bernd und Co. in der Zwischenzeit längst die Boote wieder aufgebaut hatten...

Aber trotzdem: Diese Veranstaltung verdient das Prädikat: **sehr empfehlenswert!!!**



Baltic-Jollenregatta

(2. Teil der Trilogie von Dorothee & Martin - eine Tragödie in 5 Absätzen)

Mit unzähligen Klassen auf der Bahn gewesen, und auch noch mit den Fiven zusammen gestartet. Deshalb recht chaotische Verhältnisse. Viel rumgemault (mannschaftsintern) und deshalb die Ereignisse ziemlich verdrängt. Halt: unmenschlich früher Start am Sonntag!

Außerdem haben wir es immer noch nicht gelernt, die Leistung nach dem Berichtschreiberplatz im 1. Rennen zu stabilisieren (vgl. Svendborg).

Auf jeden Fall sollte aber ein 4. Rennen für Fiven und 14 am Sonntag stattfinden! **Alle** wurden vorher gefragt und haben auch zugestimmt und doch haben dann die meisten abgeschwächelt (was für 505 und 14 gleichermaßen gilt).

Trotzdem ist das nicht so ganz im Sinne des Erfinders. Einerseits wird allgemein gemault, wenn nur 3 Wettfahrten ausgeschrieben werden, aber eine 4. Wettfahrt außer Konkurrenz zu segeln (und damit ein echtes Interesse zu signalisieren) ist scheinbar für die meisten zuviel verlangt (!?).

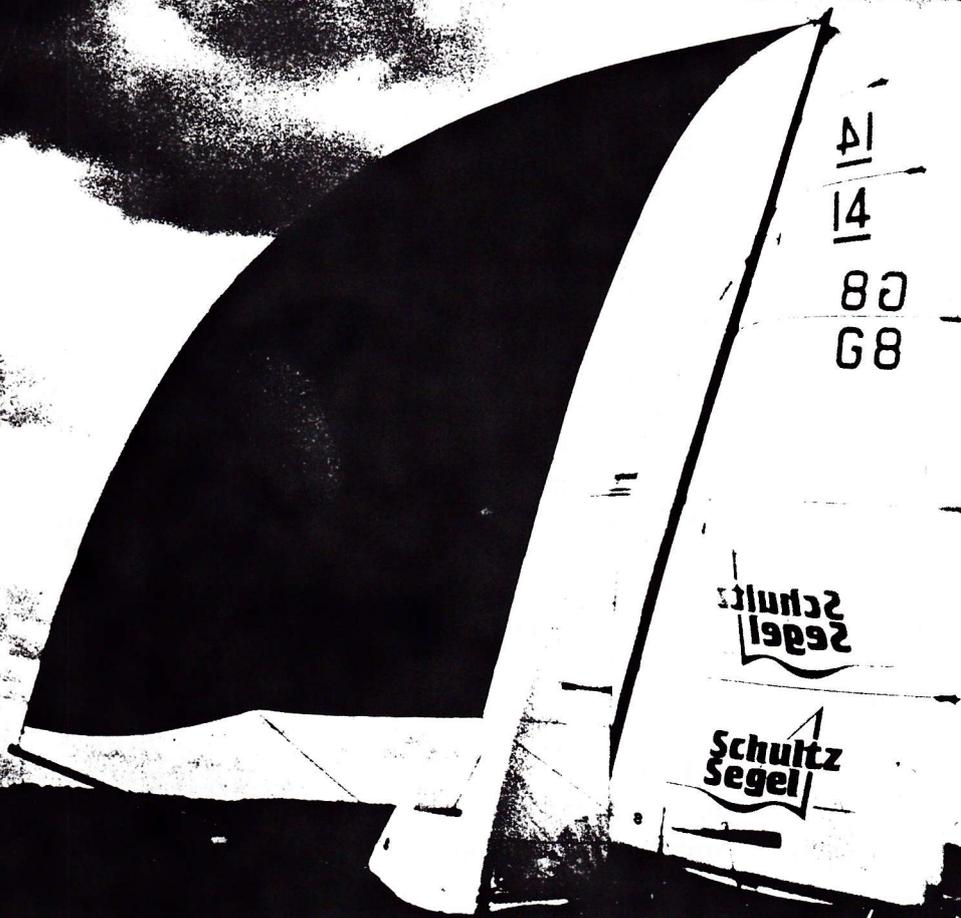
Dies wollen wir zu bedenken geben.

Regattakalender 1993 (Stand 29.6.93)

Termin, I. Start	Regatta	Meldestelle	Melde- schluß	Startgeld, Antrittsgeld
10. 11.4.	Carnac (Frankreich)	J.C. Bernard		
10. 11.4.	Alfredo de Bastardo Trophy, Riva, Gardasee	Dieter Brunner, Klosbachstr. 46; 8032 Zürich		
24. 25.4.	Testwochenende Norddeutschland Wittensee	Jens Weishaupt, Bauernweide 29, 2800 Bremen, 0421/6441540		
1.5., 11.00h	Ansegeln, Wittensee, Yardstick	Martin Holste, Stadtfeldkamp 20, 2300 Kiel 1	24.4.	20,-
2.5.	Training , Wittensee	Ralf Meier, Lüdemannstr. 44, 2300 Kiel 1		
1. 2.5.	Supercup Svendborg (Dänemark)	Fleming Clausen, Tel.: 0045 74424311	25.4.	400 DKR
8. 9.5. 14.00h	Baltic Regatta (Kiel) SCB	Ingrid Postel, Lange Koppel 6, 2312 Mönkeberg		45,-
8. 9.5.	Rockport Supercup, Queen Mary, London	Info bei Ralf Meier		
15. 16.5.	Frühjahrsregatta Ratzeburg	Seglerclub Hansa, Wakenitzufer 24 Lübeck	2.1.	30,-
20.5.	Zubringerregatta Kiel Eckernförde	Torsten Drewes		
22. 23.5. 11.00h	Jollenregatta Eckernförde	Segelclub Eckernförde, am Ort 2, 2330 Eckernförde	7.5.	40,-
29. 30.5.	Alborg Supercup (Dänemark)	Fleming Clausen, Tel.: 0045 74424311	22.5.	
12. 13.6.	Kiel Supercup	Ralf Meier, Lüdemannstr. 44, 2300 Kiel 1		
26. 27.6.	Lufthansa Cup Bodensee			
4. 9.7.	Europameisterschaft & POW, Beare, England			
23. 31.7.	Deutsche Meisterschaft (Travemünder Woche)			
14. 15.8.	Höruphav, Dänemark	Sören Clausen, Tel.: 0045 86720550		
21. 22.8. 15.00h	Jubiläumsregatta Wittensee & German Masters	Martin Holste Stadtfeldkamp 20, 2300 Kiel 1	14.8.	60,-
21. 22.8.	Herbstpreis Brunnen, Urnersee (Schweiz)	Dieter Brunner, Klosbachstr. 46; 8032 Zürich		
21. 22.8.	Jollenregatta Flensburg	Flensburger Segel-Club, Neustadt 56 2390 Flensburg		
August	Bol d'Or du Lac de Joux, Lac de Joux, Schweiz Yardstick Langstrecke	Dieter Brunner, Klosbachstr. 46; 8032 Zürich		
18. 22.8.	Team Weltmeisterschaft Toronto, Kanada			frei !
24.8. 3.9.	Individual Worlds , Kingston, Kanada			250 C\$
4. 5.9.	Essener Segelwoche			
11. 12.9. 15.00h	Förderregatta TSV Schilksee	Heinz Borbe Funkstellenweg 5, 23 Kiel 17	6.9.	40,-
11. 12.9.	Arhus Supercup	Sören Clausen, Skodshojen 65, DK-8240 Arhus, Denmark		
25. 26.9.	Testwochenende Süddeutschland Ammersee, Eschinger Segelclub	Werner Gieser, Werderstr. 68, 6900 Heidelberg, 06221/475080		
25. 26.9.	Göteborg Supercup	Patrik Mark		
10. 11.10.	Wittensee Finale 2. (Sail & Squash)	Martin Holste, Stadtfeldkamp 20, 2300 Kiel 1		60,-
23. 24.10.	Chairman's Cup Männedorf, Zürichsee, Schweiz	Dieter Brunner, Klosbachstr. 46; 8032 Zürich		
Oktober	Jollenregatta Kopenhagen			
Oktober 9.30h	Alsterglocke HSC Yardstick 2 Teams/Boot	Hamburger Segel-Club An der Alster 47a, 2000 Hamburg 1		40,-
18. 19.12.	Weihnachtsregatta, Kalovig (Arhus)(Dänemark)	Sören Clausen, Skodshojen 65, DK-8240 Arhus, Denmark		

14 Gebrauchtfootliste : Stand: 29.6.93

Design:	Ausstattung:	Preis:
G - 105 Ovington Hovlett 1b Vollausstattung Baujahr 91	Mast Superspars M6 guter Zustand Persenninge Alverbank Segel	22.500 DM Werner Gieser 06221/475080
G - 106 Ovington Benedict 4 Baujahr 1986	neuer Superspars M6 neue Fock, neuer Spi, neues Ruder, Carbon Pole, Slipwagen Oberpersenning	9.500 DM Rolf Beyer 0431/ 12361 Robert Asbeck 0431/802323
G - 107 Morrison 5 gebaut 1987 bei Sutherland	91er Rigg Trolley Oberpersenning Sturmschäden an Rumpf und Mast	VHB 8.000 DM Jens Rüter 0451/73720 (p) 04852/893404 (d)
G - 115 JJ 1 built 6/91 by C.Hammer & J. Weishaupt	Carbon/Kevlar/Epoxy Kontruktion Rigg 5/92 neu Bloodaxe Carbon Schwert & Ruder Schultz Segel von 5/92 Slipwagen, Persenning	14.000 DM Carsten Hammer 0431/ 333151 Jens Weishaupt 0421/6441540
D - 6 Börresen Bau Baujahr 92	Goldspar Mast Slipwagen Clown Segel Persenning	18.500 DM Rod Simpson 04351/ 85374 (p) 04351/ 87237 (d)
Minicupper & Zubehör zu verkaufen !	Spi's zu verkaufen !	Urs Wihlfahrt 0431/372700
BBC1 Schale (unvermes- sen), 1992 vom Bootsbau- er gebaut, Epoxy Bau, unvollständig	Superspar Mast, Holme Spar Baum, Hyde Groß, Ruder, komplette Be- schlagsausrüstung, Slip- trailer	11.000 DM, eventuell auch einzeln abzugeben Olivier Kirchner 0471/2678



41

14

80

68

Schultz
Segel

Schultz
Segel