

Der 14 Doppelsteher

MITTEILUNGSBLATT DER
DEUTSCHEN INTERNATIONAL - 14 KLASSENVEREINIGUNG E.V.



*Saison 2000 & Aussi-Nationals!
Und 6 Kisten Bier von Olo und Björn!!!*

Die Klasse

1. Vorsitzende

Oliver Peter
Mittelweg 65
22149 Hamburg
Tel. 040 / 41497095
chairman@ger.i14.org

2. Vorsitzende

Burkhard Zander
Hohelandstr. 66
23564 Lübeck
Tel. 0451/7070247
zander@bonoptic.de

Kassenwart, Internet, Segelnummern, T-Shirts und Bücher

Marcus Wieland
Kirchplatz 5
83129 Höslwang
Tel:08055 / 189910
finance@ger.i14.org

Infowart, Klassenzeitung

Axel Reinsch
Hirthenstraße 29a
20535 Hamburg
Tel.: 040 254 95 171
mob.: 0170 864 36 27
a.reinsch@planet-interkom.de

Flottenobmann Bayern

Stefan Heim
Holzbachstr.3
82110 Germering
Tel:089 / 84058389
Stephan.heim@planet-interkom.de

Flottenobmann West

Jens Kulenkampff
Hainbuchenstr. 2
52072 Aachen
Tel: 0241/873381
flotte-west@gmx.de

Flottenobmann Mitte

Christian Wolf
Ziegelhütte 11
67256 Weisenhe am Sand
Tel:06353/156242

Flottenobmann Bodensee

Denise Biller
Scheffelstr.4
78315 Radolfzell
Tel:0 761/52307

Vermesser

Bernd Zeiger
Schauenburger Str. 37
24105 Kiel
Tel:0431/562676

Christoph Hagenmeyer
Kellergartenstr. 19
86919 Utting
Tel:08806/2891

Süd

Martin Blum
Renkenweg 5
83209 Prien
Tel.: 08051/ 968 275
Mobil: 0170 343 5193
email:martin.blum@gmx.net

Nord

Peter Roocks
Dornstraße 48
23558 Lübeck
0451 / 59 22 455
Proocks@t-online.de

Unsere Homepage:

<http://www.segel.de/int14/>

International:

<http://www.i14.org/>



Teamausstattung

Inhalt:

Ausstattung von Crews, Mannschaften, Vereinen, Unternehmungen.

Produkte:

Rugbyshirts (eigener Shirtentwurf möglich!), Jacken, Shorts, Polo-, Sweat-, T-Shirts, etc...

Service:

Druck oder Stick von Segelzeichen, -nummern, Namen, Logos, Veranstaltungen, etc.

Sportequipment

Beratung und Verkauf:

eikline Produkte: Sports- und Fashionwear; Segelbekleidung: (Gaastra, Henri-Lloyd)

elkline - Stephan Knüppel - SHOP:
Mühlenkamp 34 a - 22303 Hamburg
Tel/Fax 040-860576 - www.elkline.de

Chairman's Letter

Liebe 14-Segler, nachdem in den letzten Monaten ein reges Treiben auf dem Gebrauchtbootmarkt zu beobachten war und wir auch den einen oder anderen Neueinsteiger in der Klasse begrüßen dürfen, liegt eine mit hochkarätigen Regatten gespickte 14-Saison vor uns.

Ich hoffe, Ihr habt alle bereits fleißig trainiert, denn bei der Europameisterschaft am Gardasee, die unmittelbar auf den Riva-Cup folgt, geht es gleich

richtig zur Sache. Neben zahlreichen regionalen Highlights und der Skiff Pro Tour solltet Ihr Euch vor allem die German Open in Warnemünde als absolutes Muß vormerken. Nach Mega-Sturm und recht flauer Euro erhoffen wir uns für dieses Jahr die "echten" Warnemünde-Bedingungen.

Auf der dort stattfindenden Jahreshauptversammlung werde ich mich nicht wieder zur Wahl als Vorsitzender stellen. Ich werde mich vielmehr aus der operativen Verantwortung für die Klassenvereinigung weitgehend zurückziehen und in Zukunft nur noch für klar abgegrenzte Projektarbeit (z.B. WM 2005) zur Verfü-

gung stehen. Also macht Euch schon mal Gedanken, wer in Zukunft als 1. Vorsitzender mit frischen Wind die Klasse in Deutschland weiter voranbringen soll.

Derweil warten Björn und ich noch immer auf die Ankunft unseres neuen Bootes "Tangalooma Flyer", von dem Ihr diese Saison hoffentlich nur das Heck zu sehen bekommt.

Bis bald auf dem Wasser,

Ollo

Wittensee Fight

Bei Kaiserwetter (Ost 4-6) fanden die Regatten zum dies-jährigen Wittensee Fight statt. Der böige Wind auf den spitzen Raumbängen forderte vollen Einsatz und Konzentration und letztendlich gab es nicht eine Mannschaft, die nicht mindestens einmal im Wittensee geschwommen hat. Es gibt noch viel zu tun!

Überraschungssieger wurden die am konstantesten gefahrenen Björn

und Ollo mit komplett renoviertem Boot im Swimming-pool Design. Sie profitierten allerdings von einem Fehler der Wettfahrtleitung, die alle Augen zudrückte, als die beiden die 4. Wettfahrt nicht ganz legal begannen.

Zu rechnen sein wird dieses Jahr auch mit der Mannschaft Dirk Rother / Martin Holste, die nach dem ersten Badetag am 2. Tag einen 1. und einen 2. ersegelten konnten.

Meier/Beyer und Voss/Holscher waren noch zu sehr im Kampf mit sich selbst und mit dem Material (und den Hindernisbooten, Danke Dirk) beschäftigt, als das sie in die vorderen Ränge eingreifen konnten.

Insgesamt war die Regatta eine Werbung für die Klasse, da trotz der Badeeinlagen der Abstand zu den nach uns startenden Fiven beträchtlich war. Der böige Wind

forderte auch bei den Fiven erheblichen Tribut. Mit vorbildlichen Startverhalten sollte es für uns wohl keine Probleme mehr geben, in Zukunft bei den Wittenseeregatten dabei zu sein.

In der ersten Wettfahrt waren Björn und Ollo nur knapp hinter dem 49er im Ziel, der allerdings auch nur eine Wettfahrt mitsegelte.

Die Endergebnisse

WF	1	2	3	4	Ges.
Björn & Ollo	1	1	4	1	7
Peter & Burki	2	3	2	3	10
Dirk & Martin	4	6	1	2	13
Raller & Roller	5	4	3	4	16
Olli und Jens	3	2	DNS	7	27
Jan & Robert	7	7	DNS	DNS	44
Axel & Sven	9	DNS	7	DNS	46

Beste Grüße

Raller GER-3



Masters

Der Termin für die diesjährige Jubiläumsregatta fiel denkbar ungünstig, unsere Nationalmannschaft hatte sich gerade in England eine Packung abgeholt und war denkbar segelunlustig und von den übrig gebliebenen der Trainingsgemeinschaft Nord hatten sich Dirk und Martin mit familiären Ver-

pflichtungen das Wochenende oder zumindest Teile davon verbaut.

So standen wir dann am Sonnabend morgen und blickten auf den See, der da so faul rumlag. Ein paar Brücken mehr und es hätte die Möhne sein können, 30°C weniger und wir hätten supergeiles Eis gehabt, aber das ist recht selten im Juli. Da kam Rolf auf die glorreiche Idee, anstatt sich auf dem Australier unter Deck zu

lummeln selbst mit einem 14 anzutreten. Gesagt, getan, am Club stand noch der gelbe von Jan und Robert, ein Anruf und Rolf konnte das Boot haben.

Das ‚Masters‘-Segeln (Fourteen einhand) haben wir schon recht früh nach der Einführung der Fourteens betrieben, es schult die Reflexe und das Bootsgefühl und raumschots wird das Boot (mit Pocke oben natürlich !) zur Rakete auf dem Wasser.

Da unser Club dieses Jahr ziemlich chronische Helfermängel hatte, war ich gleichzeitig für die Wasserorganisation zuständig und hatte deshalb für die Regatta einen Kängeruhstart vorgesehen. Hierbei wird im Vorwege eine Dauer der Wettfahrt festgelegt aus der sich dann die berechneten Startzeiten nach Yardstick ergeben, im Ziel ist dann Zieleinlauf gleich Endplatzierung.

Für die erste Wettfahrt mit einer Stunde Wettfahrtzeit ergab sich so eine Startzeit von 14 Minuten (Yardstick 94, Rolf) bzw. 16 Minuten (Yardstick 90, Ralf) nach dem Nullboot, hier einer VB-Jolle. Gesegelt wurde ein ausgelegtes Viereck mit Start und Ziel direkt vor dem Steg, so daß meine Susanne bequem Start und Ziel im Liegestuhl vornehmen konnte.

Dann startete also die VB, besetzt mit Martin und sein Kiddies, wobei reichhaltiges Equipment an Schiffen und Keschern an Bord war. 3 Minuten später ging dann Dorothee mit ihrer Europe auf den Parcours, um ihrer Familie zu folgen.

Da wir sehr unterschiedliche Winde hatten, gestaltete sich der Rennverlauf als sehr spannend, eine Europe konnte sich auf einen Schenkel Abstand vor dem Feld absetzen, bis dann Wind einsetzte und die

505 und 14s den Abstand fast eliminieren konnten. Leider war es dann so viel Wind, daß ich abraken mußte und die Five mit Fourteen Gründungsmitglied Haddl ziehen lassen mußte und knapp hinter der Europe als 3. ins Ziel ging. Rolfi warf sich mit einer Kenterung an der vorletzten Tonne selbst aus dem Rennen, schaffte es aber, die Kiste mit Spi aufzurichten und kam noch als 10. ins Ziel.

Im 2. Rennen war mir das Glück hold, da das ganze Feld nach der 3. Tonne gemeinsam in einem Flautenloch lag. Als der Wind einsetzte ging's dann auf die Überholspur, einzig der gelbe 14 blieb mir bis zum Ziel im Nacken und so beendeten wir die Wettfahrt als 1. und 2.

Bis hierhin war ich punktgleich mit Haddl in Front, so daß die 3. Wettfahrt die Entscheidung bringen mußte.

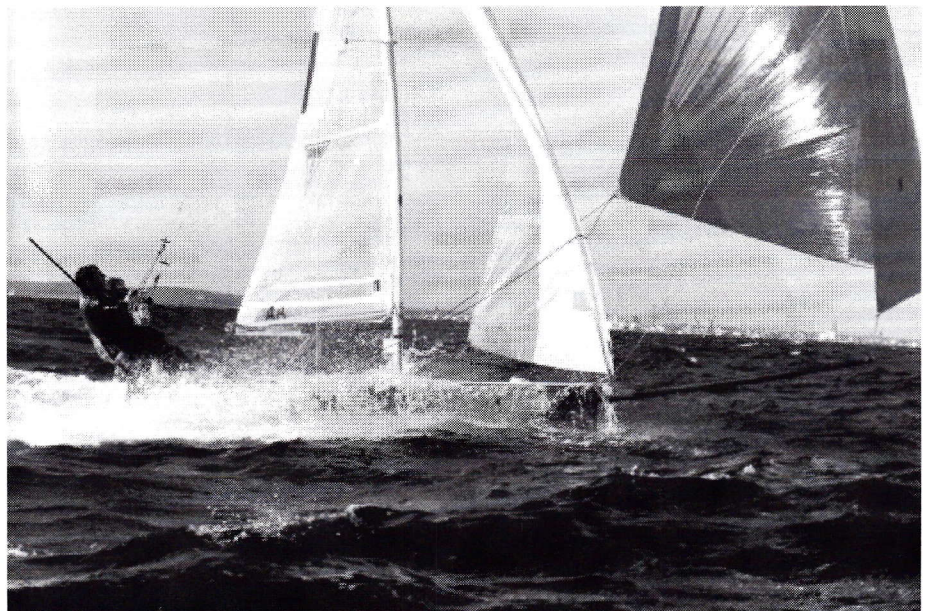
Im 3. Rennen blies konstant von Anfang an eine leichte Brise, so daß zu meiner Startzeit die Europe schon eine Runde gesegelt hatte und mich quasi überrundete. Hier zeigte sich nun der ganze Reiz dieser Wettfahrtart, bei der es nicht darauf ankommt, Gegner taktisch zu decken, sondern immer 100% Geschwindigkeit in der

verbleibenden Zeit voraus zu fahren. Ich hätte in dieser Wettfahrt nie geglaubt, daß ich die Abstände zu den früher gestarteten Boote je aufholen werden könnte, jedoch kurz vor dem Ende der Wettfahrt waren die gleichen Boote wieder dicht zusammen, Haddl war kurz vor einer Moth schon wieder an der Kreuz, als ich an die Leetonne, die gleichzeitig Zieltonne war, ankam, war die Wettfahrtzeit abgelaufen und ich wurde kurz hinter Stammer auf einem RS600 als 4. gezeitet. Somit gewann Haddl insgesamt vor mir, Rolf konnte sich mit einem 8. Platz in der 3. Wettfahrt insgesamt Platz 6. ersegeln.

Insgesamt hatten alle Teilnehmer sehr viel Spaß an dieser Veranstaltung, da mit unterschiedlichsten Booten reell gegeneinander gesegelt werden kann.

Für nächstes Jahr ist eine Fortsetzung geplant, wer Interesse an einem Kängeruhstart hat, der möge auf den Termin achten (Könnte sich vielleicht mit Warnemünde kombinieren lassen). Ich verspreche auch, ihn eher zu publizieren.

Raller GER-3



Preise durchgekentert!

Magic Marine Segelhandschuh PRO LEATHER

Wohl einer der hochwertigsten Segelhandschuhe: Hergestellt aus erstklassigem Leder. In der Handfläche und an den Fingerunterseiten gedoppelt und bis weit auf den Handrücken gezogen. Handrücken und Fingersseiten aus schnell trocknendem Netzmaterial. Bündchen mit breitem Klettverschluss und Gummizug, offene Fingerkuppen. Unverb. Preisempfehlung des Herstellers: DM 49,-.



DM 29,-

Pro Limit Trapezstiefel SAILING BOOT

Der Top-Stiefel für den sportlichen Segler. Superwarm durch 6mm dickes Neopren, verklebt und blindstichvernäht. Einstiegslasche mit Klettverschluss. Revolutionäre Sohlenkonstruktion bietet optimalen Stand im Trapez. Die hochgezogene Gummibeschichtung schützt vorm Scheuern der Ausreitgurte. Unverb. Preisempf. des Herstellers: DM 129,-.

DM 79,-



Magic Marine Trapezhose PRO

Super-Ausstattung, vielfältige Einstellmöglichkeiten und perfekte Paßform machen es zur ersten Wahl für sportliche Segler:

- Verstellbares, innenliegendes Rückenpolster
 - Justierbarer Rückengurt
- Seitliche Flex-Panels aus Neopren
- Gesäßverstärkung aus Waschleder
 - Verschiebbare Schulterpolster
- Breite Hakenplatte mit Neoprenschutz und Hakensperre

DM 198,-

Unverb. Preisempf. des Herstellers: DM 259,-.



Marinepool Trockenanzug DRYLINE 3

Ein Nylon-Trockenanzug zum Super-Preis! Mit vielen Details weit teurerer Modelle:

- Material: Robustes Oxford-Nylon
- Schwerer, wasserdichter Metall-Reißverschluss
- Knie- und Gesäßverstärkung
- Dicht abschließende Latex-Manschetten
- Hosenträger für perfekte Paßform.

Zu einem Preis, zu dem es eigentlich nur PVC-Anzüge gibt! Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers DM 449,-. Auch in Kindergrößen lieferbar.

DM 399,-



Zubehör zum Klicken nah:

SEGELSERVICE.COM

<http://www.segelservice.com>

24-Stunden-Lieferservice innerhalb Deutschlands ohne Aufpreis
Gebührenfreie Bestell-Hotline: 0800 - 73 435 73 (0800 - SEGELSERVICE)

Wittensee Finale

**vom 30. Sept.
und 1. Okt. 2000**

Wie einige von Euch wissen war ich diesen Herbst schwer im Examensstreß, und so kam der Anruf von meinem altbewährtem Steuerolli, genau am Wochenende zwischen meinen Klausuren, wie gerufen. Die Regatta am Wittensee war das Beste was mir am darauffolgenden Wochenende, dem 30. Sept. und 1. Okt. 2000 in der kurzen Erholungszeit zwischen meinen Klausuren und der anstehenden Haus-

Zur Überraschung zeigte sich der Wittensee nicht wie in den Jahren zuvor von seiner biestigen Seite mit Regen und Hack, sondern Sonne und leichten 2-3 Beaufort.

Am Samstag war um 15 Uhr der erste Start angesetzt. Sieben 14s waren zusammen mit einigen 29ern an der Startlinie. Unsere Dänischen Freunde hatten uns an diesem Wochenende im Stich gelassen, dennoch konnte die Flotte zwei neue Gesichter am Start entdecken nämlich Majk und Jens, die mit ihrem australischen Design ihre ersten Erfahrungen in einem 14-Regattafeld sammelten. Nochmals ein Herzliches Willkommen im Namen der ganzen 14 Klasse.

verletzt und so gingen mit GER 3 Rolf und Robert an den Start. Olli und ich erschienen nicht mit der guten alten Yahoo, sondern mit dem ausgeliehenen alten Schiff von Peter Bismark II, da die Yahoo bereits an den Bodensee verkauft war. Holger legte mit seinem Team für die 14s einen Up and Down Kurs aus und ließ uns in allen Rennen vor den Fifen starten.

Für den Samstag waren zwei Rennen vorgesehen, welche beide von Peter und Olli gewonnen wurden, beidesmal gefolgt von Dirk und Martin und dahinter Olli und mir.

Vorweg kann man eigentlich sagen, daß Peter und Olli mit dem Biker III durchweg das Feld von der Geschwindigkeit dominier-

ten. Dennoch ergaben sich in beiden Rennen immer wieder spannende Situationen, da der Wittensee doch immer wieder seine Überraschungen hat. Oft kämpften die ersten drei Teams eng beieinander um die Plätze, so daß die drei sogar im zweiten Rennen im Ziel keine 10



arbeit, passieren konnte. Endlich mal wieder nach der langen Zeit am Schreibtisch aufs Wasser und mit Vollgas Raumschots die Welt vergessen...

Ach, und ein weiteres „neues“ Gesicht tauchte neben unserem Präsidenten auf, Jörni ist wieder im Land und zeigte uns, daß er das Bootfahren lägst nicht verlernt hat. Ralla hatte sich leider

Sekunden auseinander waren. An Land konnten dann alle nicht schnell genug ihr Boot abdecken, da Olli und seine Nicole zu einer großen Party in ihrer neuen Villa eingeladen hatten. Alle 14s

waren am Start am köstlichen Buffet, am 50 Liter Faß, am Gin Tonic, am 14-Geschwafel, in der Sauna oder im Pool. Es war eine dieser unvergeßlichen 14-Partys, wie sie jeder von uns in irgendeiner Weise schon erlebt hat. Aber diese war wirklich was besonderes! Ich sag nur Wasserrugbi, Champagneraufguß und Breuler. Als Vorschoter von Olli bin ich ja schon öfters in den Genuß von Nicoles Koch- und Vorbereitungskünsten gekommen, und sie hat mal wieder alles übertroffen. Ihr könnt Euch gar nicht vorstellen wie gern ich mit Olli segel...

Am nächsten morgen hatten alle von uns erhebliche Schwierigkeiten wachzuwerden, da man ja nicht mit feiern aufhören kann... Aber 14-Segler sind ja morgens leicht zufrieden zu stellen - Kaffee und die Reste vom Buffet plündern!

Der Wittensee erwartete uns wieder mit Sonnenschein und leichten 2-3 Bft, zudem liefen alle Fifen schon aufgereggt in ihren Trockenanzügen rum. Ein Zeichen für uns, uns zu beeilen. Durch Holgers Hilfe mit einer kurzen Startverschiebung, waren dann doch alle 14s wie durch ein „Wunder“ rechtzeitig am Start.

Es waren vier Wettfahrten für den Sonntag vorgesehen. Axel und Sven zeigten uns

gleich im ersten Rennen wie partyfest die zwei sind. Sie legten einen astreinen ersten Start hin mit einer sehr aufmerksam gesegelten ersten Kreuz und setzten sich gleich an die Spitze. Dennoch dominierten wieder Peter und Olli das Geschehen und gewannen wieder die ersten zwei Rennen am Sonntag. An Land munkelte man, daß die zwei anscheinend sogar mal gekentert seien. Bei diesen Leistungen mag es ihnen verziehen sein. Das 5. Und 6. Rennen gewannen dann Dirk und Martin, welche nochmals einen Gang hoher schalteten.

Im Ergebnis setzt sich dann Peter und Olli als erste durch, gefolgt von Dirk und Martin und dahinter auf Platz 3 Olli und ich. Damit ging die Nordic Trophy für zwei Wochen nach Lübeck, in der Gesamtwertung führen allerdings noch Dirk und Martin mit gutem Vorsprung.

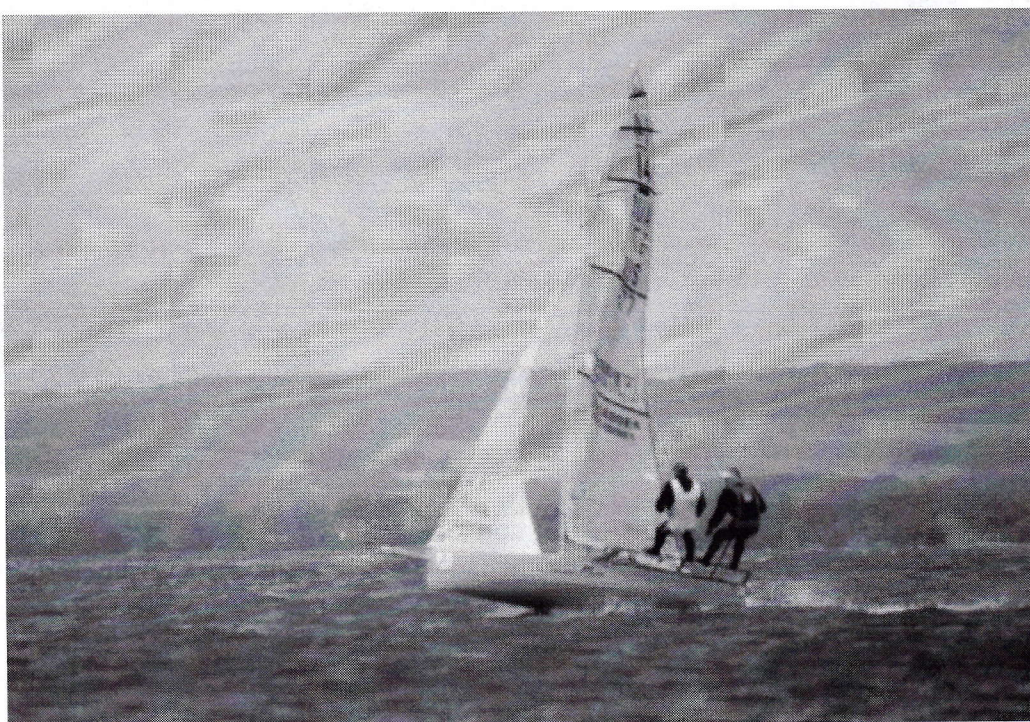
Vielen Dank möchte ich noch-

mals dem WSCW sagen, der wieder einmal eine tolle Herbstregatta auf die Beine gestellt hat. Euch allen wünsche ich eine kurze Winterpause, bis ins nächste Frühjahr...

14-Vollgas, Euer Jens GER-91

Wettfahrten

Peter	1	1	1	1	3	2
Dirk	2	2	4	2	1	1
Olli	3	3	2	3	5	4
Jörn	6	5	3	6	2	3
Axel	5	4	5	4	4	5
Rolf	4	6	6	5	6	DNS
Mayk & Jens	DNS	DNF	DNc	DNc	7	6



Wittensee Finale

Season finale @ Wittensee or how to do a housewarming Party.

As I came back from my time in New York a little earlier than previously planned, I was able to sail my season finale at Wittensee.

Unfortunately my crew was ill in bed, but as he was not the only ill person in the fleet, I found Ollo to sail with. We

were racing Cloud 9 as we arrived at the boat part so late that we had not time left to set up my boat which was not rigged jet. Saturdays races were in light air. Ollo and me were double trapezed for 3 minutes, combining the two races. I did not get the boat going and I felt as I didn't sail for more than a year at all. In fact I was not racing much 14s during my time in the U.S., but I managed to get out with the Annapolis guys from time to time. We even went to Bermuda with the Canadians. We were fighting for second last place in both races. As the leading group of tree was to far away in the second race, we could hardly see them

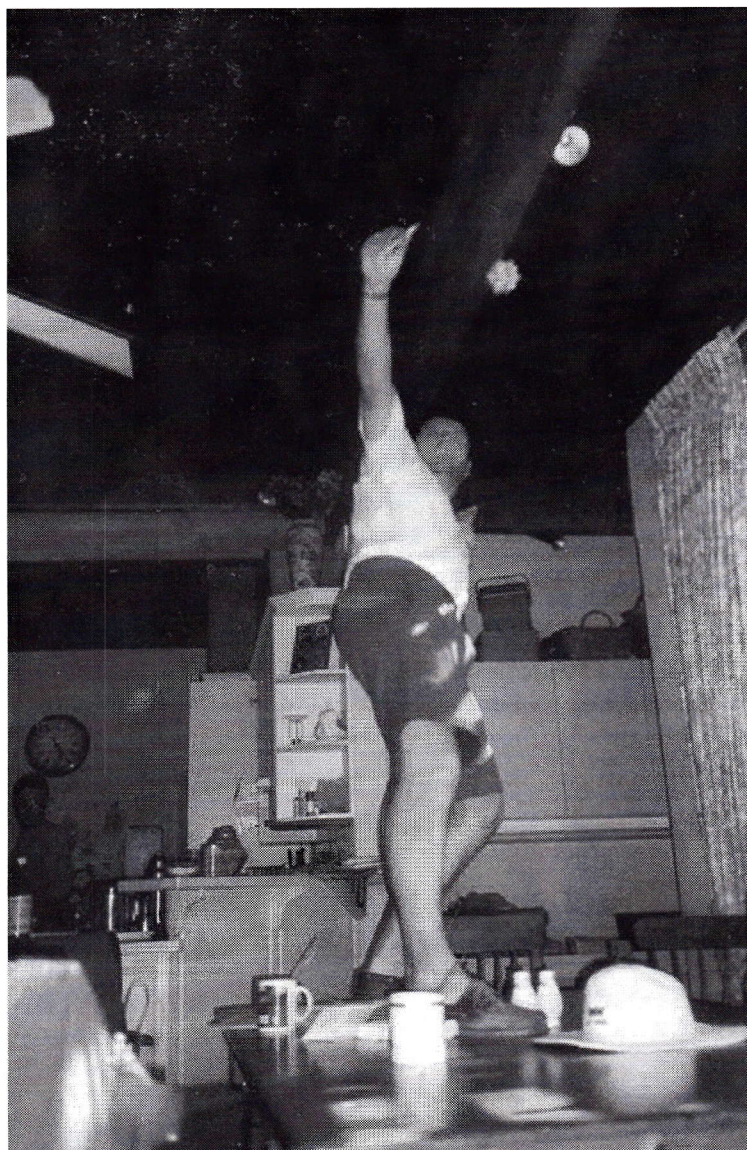
anymore. When they had finished down wind and were making their way back to the club we thought that we would have to get for an other upwind leg. Especially because the boat in front of us was rounding the down wind mark as well. Our group was making their way up wind in serious racing when we realized that the first boat was drooping her main in front of the

away for the finish line now. But anyway, sailing was jut haft of the day.

Olli Voss's house warming party was on that night. After a beer at the club all 14ers made their was to his new home. Oliver had a cage of beer and liquor lying cool in this court yard and a buffet was waiting in the kitchen. After we got relay filled up with food and

beer we checked out the Sauna. To cool us down again, we went for a swim in the pool. The edge of the pool was soon full of glasses and we were getting more and more drunk. We started synchronic swimming. We were not as good as the girls at the Olympic games but we managed some tricks. We went all to bed very late and had trouble finding people to drive the cars to the yard club the next morning.

We were still shit faced as we climbed into the boats. The



club. We immediately turned around as we realized that we had to take the down wind finish. The only boat to finish behind us was the one that rounded the mark in front of us and was a little further

second day of racing was better for us though. Ollo and me managed a second and two third places. I had a real tough day at sea. The biggest problem was to fight the hang over without

sufficient amounts of water on board. We all had a reat weekend of sailing and partying. I am truly looking forward to the next season and my housewarming party.

Have a good winter folks.

Regards Jörn

Vejele Open

Hyggeliges Segeln auf dem Vejele Fjord

Zur (fast) letzten Regatta der Saison 2000 trafen sich wackere Segler aus Deutschland und Dänemark am Vejele Fjord. Hyggelig bedeutet gemütlich, und so sollte dieses Wochenende in einmaliger Atmosphäre vonstatten gehen.

Der Vejele Fjord ist umgeben von hohen grünen Ufern, so daß man auf dem Wasser den Eindruck hat, in Österreich oder Bayern zu segeln. Leider trat Team Nord nur mit 3 Booten an, der Rest hatte

mehr oder weniger gute Ausreden bzw. war wohl schon im Winterschlaf. Ich hatte mir als Ersatzvorschoter wieder Georg angeheuert.

Dabei ging es doch um die Endausscheidung zur Nordic Trophy, dieser glorreichen Silberkanne, die Olli gestiftet hat und für die er schon einen Platz neben dem Pool reserviert hat. Aber vorher mußte ja noch gesegelt werden. Bei der Steuermannsbesprechung am Sonnabend morgen um 9:00 nachts wurde vom Veranstalter gleich klar gestellt, daß man zwar mehrere Wettfahrten segeln wolle, aber im Prinzip war das Segeln nur gedacht, um die Pausen zwischen den Mahlzeiten sinnvoll zu nutzen.

Und mit der Meldung zur Regatta hatte man wieder einmal Vollpension gebucht. Zunächst hieß es aber easy going, da der Wind sich nicht recht an den Fjord traute und noch ziemlich viel Nebel über dem Wasser hing. Dann ging es aber bei etwas gelichteten Nebel und 10 - 20 Irmis Wind los. Ich erinnere nur, daß der Wind quer zum Fjord kam und das mit dem Ende der Wettfahrt auch die Sonne herauskam und man unter dem Spraytop im Winterneo ordentlich ins Schwitzen kam. 2

Dänen waren noch hinter uns im Ziel, und so hatten wir als 3. Deutscher auch noch den Berichtschreiber Platz gewonnen. Das beste an dieser Wettfahrt war der Schlepp in den Hafen, wo es dann auch gleich Mittagessen gab. Außerdem waren noch 9 dänische Fourteeens auf dem Wasser gewesen, wobei 2 dänische Mannschaften in Ovi 1 investiert hatten und gleich frech vorne weg fuhren. Vor uns starteten die Contender mit den Hobie 405s, wobei fast die ganze Flotte Kiel bei den Contis am Start war. Mit uns starteten die beiden 18s und die 49er, was die Startkreuzen immer zu einer haarigen Angelegenheit machte, da man immer sehen mußte, nicht unter einen 18 oder 49er zu geraten um dann in deren Abwinden elendig zu verhungern. Nach kurzem Mittagsschlaf wurden wir dann wieder herausgejagt, hier erinnere ich nur einen chaotischen Start bei den (leider oft) schiefen Startlinien, wobei einige der jüngeren 49er Segler ihr Schiff doch noch nicht so im Griff hatten, nach dem Start mußte ich mich dann irgendwie an einem 14 und einem 49er, die sich im Rigg verhakt hatten, vorbeimanövrieren. Auf der

Kreuz waren wir froh, Olli fast bis zur Tonne halten zu können, als dann kurz vor der Tonne sich die dänische Mädchenmannschaft dazwischen wendete, wußten wir, daß nicht die richtige Seite der Kreuz erwischt hatten. Zum Glück wurde diese Wettfahrt dann bald abgebrochen, es war ja auch schon wieder Kaffeezeit. An Land galt es dann

Gewinner der Deutschen 14-Regatten 2000

Voss / Marquard / Holscher	Rangliste Travemünder Woche Deutsche Meisterschaft Aahus (DK)	3 Siege
Rother / Holste	Nordic Trophy Struer Supercup (DK) Veilje Open (DK)	2 Siege
Jahn / Schneider	Insel Trophy	1 Sieg
Frasch / Peter	Wittensee Fight	1 Sieg
Kinzler / Stock	Interboot Supercup	1 Sieg
Roocks / Zander	Wittensee Finale	1 Sieg

noch, die Zeit bis zum Abendbrot zu überbrücken, was mit Dösen in der Sonne ganz gut klappte.

Nach feudalem Abendbrot entwickelten sich angeregte Gespräche mit den Contender Jungs, die im Prinzip eine ähnlich strukturierte Klasse wie wir sind. So bin ich nun wieder im Bilde über Schappi's Kindchen (Musto One Design Kiste) und Jörgi gestand mir, daß auch er sich in Arhus am Sonntag einmal überschlagen hat. Außerdem, hört, hört, äußerte man sich lobend über unsere Pressearbeit

bzw. Internetpräsenz, meiner Meinung nach müßte man auch viel mehr Contenderleute in die Klasse ziehen können. Abends konnten wir dann beim Ebler Thomas übernachten, wo Sören Clausen und ich dann um die Wette schnarchten, was unseren Sportsfreund Dirk diesmal aber nicht so zusetzte wie in Travemünde, wahrscheinlich hat er dazugelernt und immer Ohropax am

Mann. Am Sonntag hatte dann nach ausgiebigen Frühstück auch der Wind Mitleid mit uns und blies in Fjordrichtung so doll, daß Ersatzschotte Georg doch richtig zum Einsatz am Draht kam, in den (leider viel zu seltenen) Böen konnten wir sogar beide stehen. Das nächste Rennen begann wieder mit einem chaotischen Start und Einzerrückruf, bei dem wir besser auch zurückgefahren wären, aber hinterher weiß man ja immer alles besser. Neblig war es auch noch, es war sogar so neblig, daß selbst so routinierte Segler wie Olli Voß mit Ollo an der Vorschot einen plötzlich aus einer Nebelwand auftauchenden Fourteen übersahen und die Frontalkollision nur noch durch ein beherztes Manöver des letzten Augenblicks verhindern konnten, wobei sie ihren Rüssel vorsichtig übers Heck des Kollisionspartner abrutschen ließen. Wir kamen als 3. durchs Ziel, mußten jedoch vergeblich auf den Tut

warten und hatten somit schon den 2. Streicher im Kasten. Der 3 Platz sollte unsere Standard-Tagesplatzierung werden. Immer vor uns, Dirk und Martin, stets glücklich konstant, bei bzw. vor uns die beiden dänischen Ovi 1 DEN-18 und DEN-20. In angemessener Entfernung hinter uns fuhr dann Olli und Ollo, die die letzte Wettfahrt dann auch vom Land aus erlebten.

Letztendlich hatten wir zwar aufsteigende Form, konnte es doch letztendlich nicht in wertbare Platzierungen umsetzen und wurden immer wieder 3. Dirk und Martin konnten den DEN-20 noch abfangen und die Serie und somit auch die Nordic Trophy gewinnen. Olli wird sich wohl doch was anderes neben seinen Pool stellen müssen, auf jeden Fall dürfte nächstes Jahr der Kampf um den Pott mit den ganzen neuen Booten spannend werden.

Raller GER-3



Skiff Pro Tour

Travemünde
21-23.7.2000

Die Erwartung waren hoch gesteckt und wurden von der Skiff Pro Tour/ISC vollends erfüllt. Ich habe ja schon einige nationale und internationale Regatten gesegelt, aber was Robert Hallmann, Sabine Plathen und deren Organisation uns gezeigt haben, ist für mich Segelpräsentation par excellence. Zwar waren die Windbedingung süddeutsch, aber alles andere stimmte 100prozentig. TV-Übertragung, die Presse kam aus Ihren Löchern, auf einmal drehte sich alles um 14- und 18footer. Für mich ist es klar, wir müssen die guten Beziehungen



zum ISC auszubauen und in unseren Kalender 2001 mindestens 2x schwerpunktmäßig die Skiff Pro Tour mit einplanen.

Zu den Rennen: Es waren 22 Boote am Start, 9 aus Dänemark, Olli Voss mit gemischter Crew Hannes/Olli dominierte auf ganzer Linie, er gewann 5 von 6 Rennen, gefolgt von Dirk/Martin, dahinter

Axel/Sven und Peter/Burkhard. Die Bedingungen waren ideal für Olli, er ist bei 2-3 Windstärken nicht zu halten. Es wurden leider nur 2 Tage mit insgesamt 6 Rennen gesegelt, auch hier verließ uns der Wind gänzlich, wie bei der WM in England. Die oft in dieser Zeit auftretende Seabreeze kam leider nicht, na ja das Wetter war zumindest gut.



Ich danke allen, die Zeit fanden nach Travemünde zu kommen, es war ein super Event, lass uns so weitermachen

Burkhard,
GER 88



**Was man alles
machen kann...**

**Die richtige
Auswahl -
die Ware
sofort!**



SP Systems

**Composite
Engineering
Materials**

Informationen bei: SP Systems - Heinrich-Hertz-Str. 38 - D-24837 Schleswig
Tel.: 04621 / 955 33 - Fax: 04621 / 95535 - e-Mail: info@SPSystems.de - www.SPSystems.de
Fragen Sie uns nach einem Fachhändler in Ihrer Nähe. Bitte Katalog anfordern

Arhus

Am 25.8 ging es nach los nach Aarhus. Leider konnte Ollo nicht und ich mußte auf Hannes setzen, was sich aber nicht als unklever erwies (siehe später). Die erste Frage ist meistens: „wo müssen wir eigentlich hin?“. Mit Olli V. haben wir dann via Telefon aus dem Auto eine Grobabstimmung gemacht: „ran ans Wasser und dann nach Norden!“. Wie immer sehr wirkungsvoll. Als wir den Club dann erreicht hatten, trudelte der Rest der Deutschen Mannschaft im 10 Minuten - Tackt ein. Am ersten Abend haben wir erst einmal geprüft, ob Aarhus das, was der Rest Dänemarks an Party und Attraktivität des weiblichen Geschlechts verspricht, auch hält. Aarhus hat

eine bezaubernde und sehr alte Innenstadt. Entlang eines Flusses gibt es da diverse sehr ansprechende Kneipen. Da das jüngere Volk doch mehr auf herumhüpfen gepohlt war, trennten wir uns von dem kleinen Fluß und unser Lokalmatador Jan-Christian, der schon



egal und wir blieben. Am nächsten morgen war Nebel und kein Wind. Wir wurden trotzdem rausgeschickt und direkt hinter der Mohle kam dann auch genug Wind, daß man mit Doppelsteher und Floke das Startschiff suchen konnte. Dort angekommen mußten wir noch warten, da man durch den Nebel nicht viel sah. Leider nahm der Wind wieder ab. Als der Nebel sich dann auflöste und die Sonne herauskam wurde



ein paar Tage vorher dort war und schon mal die kürzesten Routen ausfindig gemacht hat, führte uns zu einer Disco. Sehr zu unserem Leidwesen mußten wir feststellen, daß genau in diesem Laden die Damen nicht unter 80 kg kamen. Uns war das

dann gestartet. Leider erwischten wir einen schlechten Start und holten nicht weiter auf.

Später erfuhren wir dann, daß das erste Rennen nicht gewertet wurde, weil die 505 den Kurs falsch absegelten und die Wettfahrtleitung wohl danach überfordert war.

Das zweite Rennen gingen wir dann schon besser an. Obwohl



Leichtwind war (Hannes in Lee), hatten wir mit dem Ice keinerlei spread-probleme gegen den Olli Voß. Leider gewann ich die Erkenntnis, daß es wohl doch nicht das Boot ist, was uns bei Leichtwind langsam macht, sondern unser hohes Gewicht. Also, nachdem wir das Rennen teilweise anführten, fuhr Peter (der sein neues Schiff offensichtlich unter Kontrolle hatte) einfach an uns vorbei. Olli war eigentlich deutlich hinter uns, aber da vor dem Ziel lauter blöde Pfeifen waren, hat er uns durch eine cleverere Aktion doch noch abgelascht.

Zum dritten Rennen hatte der Wind soweit zugenommen, daß Hannes aus der Leestellung nach Luv kommen konnte, jedoch nicht ins Trapez. Wir starteten sehr gut und führten wieder bis zur ersten Tonne. Peter war zweiter. Leider muß man Peter lassen, daß er offensichtlich gute Spi's baut und er fuhr wider einfach an uns vorbei. Leider war er auf der Kreuz dann nicht langsamer,

so daß er seinen Vorsprung immer weiter ausbaute. In diesem Rennen ist Peter Christensen aus Dänemark erstaunlich gut gefahren. Er konnte sogar Olli Voß kontrollieren. Im Ziel hatten wir zum dritten einen deutlichen Vorsprung.

Beim dritten Rennen hatte der Wind bis zum Doppelsteher aufgedreht. Leider hörte ich nicht auf Hannes und wollte rechts starten, weil wir da alleine waren. Wir waren nicht umsonst alleine, der Wind hatte sehr stark gedreht. Für uns begann dann eine Aufholjagt. Mit dem fünften Platz waren wir in dem Rennen dann auch sehr zufrieden. Olli fuhr auf den ersten Platz gefolgt von Peter und Dirk. Vierter wurde Raller.

Abends beeindruckte Burki uns mit seinen Ortskenntnissen und Beachtung der Verkehrsregeln als wir auf der Suche nach der Party waren. Er kurvte ca. 45 Minuten wie ein Geisteskranker durch den Norden Aarhus' und wir hat-

ten Angst, daß wir uns einen anderen Schlafplatz suchen mußten. Letztendlich war die Party in walkingdistance.

Am nächsten Tag hatte der Wind dann mächtig aufgedreht Gute 6 Beaufort bei beachtlicher Welle forderte alles Können. Hannes und ich sind zwar mitgestartet und bis zur ersten Tonne gekommen.

Nachdem wir aber die Blase zogen sahen wir nach ca. 500 Meter ein, daß man für solche Bedingungen doch etwas eingespielter sein sollten. An Land trafen wir dann Peter und Burki, denen ihr Großsegel runtergekommen war. Von Land aus erkannten wir dann den Unterschied zwischen Profi und Hobiesegler. Es war nur noch Dirks und Martins roter Spi zu erkennen, der offensichtlich sogar auf dem normalen Wege eingeholt wurde. Nur noch Olli mit Olli, Raller und Roller sowie Dirk und Martin waren dem Wind gewachsen. Die Bedingungen vorderten bei Dänen viele Tribute. Es sind mehrere Masten runtergekommen und Segel sind auch viele zerrissen.

Bjørn
GER 154
„Cloud 9“

Nordic Trophy 2000

Place	Boot	Steuermann	Struer	Travemünde	Aarhus	Wittensee	Vejle	Gesamt
1.	GER 12	Dirk Rother	49	138	96	36	60	379
2.	GER 91	Oliver Voß	14	144	102	30	45	335
3.	GER 154	Björn Frasch	42	114	78	24	0	258
4.	GER 88	Peter Rooks	0	126	84	42	0	252
6.	GER 3	Ralf Meier	0	108	84	12	40	244
5.	GER 152	Axel Reinsch	0	132	60	18	0	210
7.	DEN 5	Peter Christensen	21	60	72	0	35	188
8.	DEN 10	Christoffer Flintholm	35	84	6	0	25	150
9.	DEN 17	Thomas Sennels	0	90	36	0	20	146
10.	DEN 0	Susanne Mortensen	28	66	30	0	5	129
12.	DEN 9	Michael Petersen	0	72	42	0	10	124
11.	DEN 66	Matt Andrews	0	54	66	0	0	120
13.	GER 31	Bernd Jahn	0	120	0	0	0	120
14.	GER 138	Robert Schmidt	0	102	0	0	0	102
15.	GER 155	Matthias Knopp	0	96	0	0	0	96
16.	GER 116	Axel Köhler	0	78	0	0	0	78
18.	DEN 1	Rene Jensen	0	0	48	0	30	78
17.	GBR 1344	Martin Sörensen	0	6	54	0	15	75
19.	DEN 2	Bjarke Svare	7	42	24	0	0	73
21.	GER 96	Jens Kuhlenkampff	0	48	18	0	0	66
22.	DEN20	Michael Hendriksen	0	?	0	0	55	55
23.	DEN 18	Kaspar Veders	0	0	0	0	50	50
24.	GER 18	Andreas Sailer	0	36	0	0	0	36
25.	GER 7	Marten Lau	0	30	0	0	0	30
27.	GER 16	Jürgen Rahmer	0	24	0	0	0	24
26.	GER 157	Lutz Scheulen	0	18	0	0	0	18
27.	GER 78	Jan Christian Witte	0	0	12	0	0	12
28.	GER 125	Karsten Ahnert	0	12	0	0	0	12
29.	GER ?	Mayk	0	0	0	6	0	6
30.	GER 87	Morten Dutz	0	5	0	0	0	5

Struer: 7 Wettfahrten * 7 Boote = 49 Punkte für den 1.
 Travemünde: 6 Wettfahrten * 24 Boote = 144 Punkte für den 1.
 Aarhus: 6 Wettfahrten * 17 Boote = 102 Punkte für den 1.
 Wittensee 6 Wettfahrten * 7 Boote = 42 Punkte für den 1.
 Vejle: 5 Wettfahrten * 12 Boote = 60 Punkte für den 1.



DM 2000 am „Schiemsee“



Das Sail24.com Team Voß/Marquart ist alter und neuer deutscher Meister bei den 14footern.

Die insgesamt 24 teilnehmenden Boote, die zur Deutschen an den Chiemsee gereist waren, bekamen in den ersten drei Wettfahrten alles an Wetter und Wind geboten was der Chiemsee hergibt. Schon in der ersten Wettfahrt, bei ein bis drei Windstärken, drehte der Wind am Start um 200 Grad und um weitere 50 Grad während des Rennens. Keine leichten Bedingungen, die den Sausage-Triangle-Sausage-Ziel-Kurs zur Straßenbahnfahrt de-

gradierten. In der zweiten Wettfahrt hatten die Crews es dann mit Gewitter und sinnflutartigen Regenschauern zu tun. Das Team Meier/Beyer legte zwar die beste Startkreuz hin, musste sich aber nach der ersten Luvtonne durch den Geschwindigkeitsvorteil der Teams Voß und Rother geschlagen geben. Eine kräftige Regenbö nach dem Zieldurchgang brachte das Schiff von Ste-

phan Heim sogar noch zum kentern. Der dabei gebrochene Großbaum konnte aber zur dritten Wettfahrt gewechselt werden. Die beiden letzten Wettfahrten am heutigen Sonntag liefen zwar wieder bei Regen aber doch reellen Bedingungen ab. Bei zwei bis vier Windstärken und konstanter Windrichtung brauchte der neue und alte deutsche Meister nicht mehr zur letzten Wettfahrt anzutreten. „Wir haben die letzte Wettfahrt als Streicher mit auf das Konto genommen. Es war gestern ein langer Tag auf dem See und wir haben noch 11 Stunden Heimfahrt vor uns,“ kommentiert der strahlende Sieger Oliver Voß. Das Team von Sail24.com sagt : Herzlichen Glückwunsch

„Crash and Burn“

German Open 2000 auf der Fraueninsel / Chiemsee

Jetzt wird sich erst mal jeder fragen was hat dieser Titel mit einer German Open am Chiemsee zu tun?

So ähnlich dachten sich das wohl auch die 25 14er-Crews, die aus allen Teilen Deutschlands an das bayrische Meer kamen. Mittwoch (16.09.00) trudelten die ersten auf der Fraueninsel ein. Ungewohnt für die meisten, da man erst mal sein Equipment auf eine Fähre laden muß, um zum Club zu kommen. Dafür benötigt man dann sein Auto das ganze Wochenende nicht mehr. Kaum angekommen ging alles seinen 14-way-of-life. Bier anzapfen (Freibier vom Club!), G'schichten erzählen und a biserl an den Booten schrauben. Zur Vermessung begrüßte dann einen ein alter 14er Spezl, Martin Blum. Martin hatte sich extra 2 Tage Urlaub genommen, um wenigstens beim „Vermessen“ wieder einmal ein bischen 14er-Luft zu schnuppern.



Donnerstag gings dann gleich in der Früh weiter mit Vermessung und so langsam füllte sich der kleine Club immer mehr mit den schnellen Rüssel-Booten. Bei bayrischem Kaiserwetter wurde allerdings bald allen klar, dass sich das mit dem segeln noch etwas nach hinten verschiebt und so kam es dann auch. Donnerstag und Freitag bestand keine Gefahr sein Boot ins Wasser zu schieben. Stattdessen genossen alle das kaiserliche Wetter und vertrieben sich die Zeit mit alten G'schichten (weißt Du noch...), Faulenzen und Insel-

war WIND!

Also, ab in die Boote und raus aufs Wasser. Die Bedingungen waren zwar noch nicht optimal, aber man konnte segeln (Wind 1-2, drehend). Die 1. Wettfahrt wurde gestartet und sofort setzten sich die favorisierten Boote an die Spitze des 25er Feldes. Olli Voß, Ralf Meier, Stephan Heim und Peter Rooks waren nicht zu halten und bestimmten das Geschehen nicht nur bei dieser Wettfahrt. Zur 2. Wettfahrt frischte es dann auf (Wind 4-5) und es gab richtig was zu tun. Die Bedingungen waren äußerst

unter Spi verabschiedete sich dann der Großbaum von Stephan Heim und Peter Rooks setzte seinen neuen Bieker 3 auf die einzige Untiefe weit und breit.

Nach kurzer Pause und Reparatur (Stephan+ Marcus), gings noch mal raus zur dritten Wettfahrt. Die wiederum Olli Voß vor Dirk Rother gewann.

Samstagabend war Steckerlfisch am Club angesagt und nach einigen Bieren (Freibier, mehr sog I ned!) fielen die meisten bald ins Bett, um sich vom harten Tag auf dem Wasser zu erholen.



Sonntag gings gleich in der Früh wieder aufs Wasser und bei konstanten 3 Windstärken wurden 2 wunderbare Wettfahrten gesegelt. Olli Voß, wie sollte es anders sein machte in der 4. Wettfahrt mit einem Sieg alles klar. Stijn hatte richtiges Pech und brach sich bei einem Stecker den Knöchel. An dieser Stelle gute Besserung, bis nächstes Ostern am Gardasee bist Du wieder fit! In der 5. Wettfahrt brach dann noch Stephan +

rundgängen. Dirk R., Martin H. und Rolf B. brauchten da etwas mehr Action und schraubten sich mit samt Ihrer Bergradl auf die Kampenwand.

Donnerstag Abend gab es Freibier (Vorrat ohne Ende!) und die berühmten „Krautinsler Krautpatzen“. Freitag Abend lud die KV zur Jahreshauptversammlung (schon wieder Freibier!). Protokoll hiezu folgt. Samstag war es endlich soweit! Noch halb benebelt wachten wir auf und man mochte es kaum glauben, da

schwierig, da der Wind ständig sehr stark drehte. Dies änderte allerdings nicht viel an der Reihenfolge der Boote. Olli V., Dirk R., Ralf M., Stephan H. und Peter R. flogen allen anderen davon. Im Feld wurde schwer gekämpft und manch einer musste erkennen, dass auch das bayrische Meer seine Spuren am Material hinterlässt. Nach Ende der 2. Wettfahrt zog dann ein heftiges Gewitter auf, daß die Wettfahrtleitung zu einer Pause an Land rief. Beim Gewitter Ritt

Marcus der mühsam am Vorabend gefeilte Lümmelbeschlag und begrub somit die letzten Hoffnungen der beiden auf Platz 2 im Gesamtergebnis. Die 5. Wettfahrt gewann Peter Rooks, der auf seinem Aussi-Bieker immer schneller wird.

Alter und neuer Sieger der German Open ist somit wieder Oliver Voß / Oliver Marquart. Bei der anschließenden Siegerehrung gab es dann für alle sehr edle 14er-Hemden und für die Erstplatzierten Sponsorenpreise

von Magic Marine.

1. Oliver Voß / Oliver Marquart
2. Dirk Rother / Martin Holste
3. Ralf Meier / Rolf Beier
4. Peter Rooks / Oliver Franke
5. Stephan Heim / Marcus Wieland

Alles in allem war die German Open 2000 auf der Fraueninsel ein voller Erfolg und eine Werbung für den 14er.

Mein persönlicher Dank gilt allen 25 Booten, die an den Chiemsee gekommen sind. Ihr habt damit gezeigt das unsere Klasse lebt!

Bedanken möchte ich mich auch bei meinem Club, dem Wassersportverein Fraueninsel. Ihr habt trotz schwieriger Bedingungen auf dem Wasser eine würdige Meisterschaft veranstaltet und das leibliche Wohlergehen an Land ist sowieso einmalig in der Regattaszene.

Dank auch an Martin Blum, der

mich in allen Vorbereitungen immer kräftig unterstützte. Bleibt nur noch eines: Frohe Weihnachten und nächstes Jahr will ich Euch alle wieder zur Insel Trophy im WVF sehen.

Servus, Euer Marcus
GER-38

INSEL TROPHY

Freitagabend starteten wir die neue Saison mit ein paar bayrischen Bieren, um uns gleichmal a biserl für die Tresenwertung auf der WM zu trainieren. Nachdem Samstagvormittag alle 8 14er und 5 Laser5000 auf der Fraueninsel eintrafen und aufgebaut waren kam wie bestellt Nachmittags Ostwind auf und ermöglichte uns bei bayrischem Kaiserwetter (25°C, 2-3 Wind) 2 wunderbare Wettfahrten.

1. Wettfahrt (2er Wind): Auf der Startkreuz konnten sich Stefan Heim/Marcus Wieland durchsetzen, gefolgt von Bernd Jahn / Felix Schneider. Auf dem anschliessendem Spigang hatten jedoch Stefan+Marcus nicht den auch einer Chance. Wer noch behauptet der Ovi1 fährt nicht bei wenig Wind sollte sich mal bei Bernd erkundigen wie man das macht. Stefan+Marcus konnten auf



den Kreuz zwar immer a biserl gut machen, doch Bernd+Felix waren unter Spi einfach rattenschnell und siegten somit mit beruhigendem Vorsprung. Der Rest des Feldes fuhr indessen für sich um den dritten Platz. Sehr positiv fielen hier die neuen 14er-Crews auf wie Holger Neu mit Freundinn Irmi (GER-33), Michael Kienzler+Schotte, Andreas Sailer+Freundinn, Stan+Lucki und Martin+Ute. die nicht nur auf dem Wasser für frischen Wind in der Klasse sorgten.

->Es tut sich wieder was im Süden!

2. Wettfahrt (3er Wind):

Ähnliches Bild wie bei der 1. Wettfahrt Bernd/Felix und Stefan/Marcus weit vor dem Rest des Feldes. Der Wind legte in dieser Wettfahrt zu und liess wunderbare Doppelsteh-Ritte zu.

Samstagabend gab es dann im Clubhaus des WVF Chilli + Bier und viel zu erzählen. Die Bewirtung beim WVF liess dabei keine Wünsche offen und so konnten sich alle schon mal auf die German Open (14.-17. September) einstimmen.

Sonntag:

3. Wettfahrt (Wind 1-1,5):

Bei leichtem Wind zogen wir es vor noch eine kurze Wettfahrt zu probieren. Auf der Kreuz konnten sich wieder Stefan+Marcus absetzen, raumschots ging ihnen dann allerdings der Wind aus und das übrige Feld konnte mit frischem Wind von hinten wieder aufschliessen. Der Rest ist schnell erzählt, denn Bernd+Felix spielten ihre Spistärke aus und gewannen auch diesen Lauf vor Stefan+Marcus.

Ergebnisse:					
Boot	Crew	1.Lauf	2.Lauf	3.Lauf	Ge- samt
GER-31	Bernd/Felix	1	1	1	3
GER-138	Stefan/Marcus	2	2	2	6
GER-33	Holger/Irmi	3	3	6	12
GER-112	Michael/?	6	4	3	13
SUI-7	Dominik/?	4	5	4	13
GER-18	Andreas/?	7	7	5	19
DEN-4	Stan/Lucki	5	6	DNF	21
GER-66	Martin/Ute	DNF	8	7	25
GER-246	Kai/Mani	DNS	DNS	DNS	30



Zusammenfassend:
Eine sehr gelungene Veranstaltung in einem Club der nicht nur an einem der schönsten Flecke Deutschlands liegt, sondern auch durch seine Gastfreundschaft und Durchführung der Wettfahrten überzeugt hat.

erlebt. Einzig den
S t e u e r m a n n s -

besprechungen in schweizer Dialekt zu folgen, ist etwas anstrengend. Schade daß nur 2 Int 14 aus Deutschland am Start waren. Die Regatta hat mehr Teilnehmer verdient. Vielleicht würde sich der eine oder andere eher verpflichtet fühlen, wenn die Schweizer etwas mehr Regatta-Reisetätigkeit in Richtung Deutschland an den Tag legen würden.

Stephan

Herbstpreis in Brunnen

Sieben Int 14 (5 aus der Schweiz und 2 aus

Deutschland) trafen sich am 19./20.08. in Brunnen am Vierwaldstätter See zum Herbstpreis des RVB. Neben den Int 14 waren 49er und RS600 am Start.

Am Samstag fand das kleine aber feine Feld (5 Beer WM Teilnehmer) die typischen Thermikwind-Bedingungen mit 4-5 Bf vor. In den ersten beiden Wettfahrten dominierten Böbbi und Michi mit ihrem Flügelruder-Hightech-Bieker. Leider hatten sie in der ersten Wettfahrt einen Frühstart und patzten in der dritten Wettfahrt, so daß nach dem 1. Tag Andreas und Philipp mit

ihrem Ovi 3 die Wertung anführten. So blieb es dann auch. Am Sonntag kamen keine Wettfahrten mehr zustande. Der Grund hierfür war –Norddeutsche aufgemerkt- nicht Flaute sondern ein Föhndurchbruch mit zu viel Wind.

Ein großes Lob an die Wettfahrtleitung um Gregor Zurfluh. Ich bin jetzt schon das 5. Jahr in Folge in Brunnen und habe jedesmal eine professionelle und souveräne Leistung

Ergebnisse:

1. Andreas Gasser / Philipp Känzig ZYC, SUI 17, Ovi 3
2. Stephan Heim / Max Birr SGU, GER 38, Morrison 8
3. Caro Billing / Claude Fischer SCC, SUI, Bieker
4. Böbbi Schiess / Michi Gross SCC, SUI, Bieker
5. Ruedi Kühne / Claudio della Chiesa RVB, SUI 12, Ovi 1
6. Dominik Schenk / Lucas Schenk SVM, SUI, Davis Designe
7. Robert Schmidt / Irmi Schmidt, GER 138, Converted Howlett 1b

Interboot Super Cup 2000

Zum vierten mal trafen sich die Int. 14er am ersten Wochenende der Interboot – Messe in Friedrichshafen um den vielen Messebesuchern zu zeigen was segeln wirklich ist. Ein nach der German Open wegen Bruch ausgedünntes Feld von sieben Doppelstehercrews wagte sich an den berühmten Bodensee, sechs Deutsche ein Australier...äh getarnter Schweizer:

Um die Aktivisten zu täuschen zeigte sich der gefährliche See beim ersten Aufeinandertreffen von einer sehr friedlichen Seite (konstanter aufländiger Wind der Stärke 1+),und ermöglichte so einen schönen Wettstreit, bei der Michael und Chri-

stian mit ihrem kleinen Rigg den anderen deutlich zeigten, wie ein Spiegel aussieht. Doch schon in der zweiten Wettfahrt überraschte der hinterlistige See die sich allzu sicher Fühlenden. Erst fing alles wie im ersten Lauf an, doch dann sprang der Wind von Südwest 1 auf einen böig ablandigen Ost der Stärke 0 bis 4 um. Daraufhin bekamen die blutrünstigen Schaulustigen diverse Kenterungen zu sehen. Bei diesem Mix aus brutal zimmernden Hammerböen und das Maul aufreißenden Flautenlöchern setzte sich alsbald eine den Naturgewalten strotzende Menge von drei Booten gegenüber dem restlichen Felde ab.

Nach dem sechsten Tunierdurchgang landeten unsere tapferen Helden um ihre Wunden zu lecken. Als man sich von den mühseligen Strapazen erholt hatte, ging es zu dem fürstlichen Schmause mit vielen Fässern edelstem Gerstensaft.

Als am nächsten Morgen die Helden steifgefroren und müde, doch voll neuem Tatendrang und mit frisch geschärften Schwertern am Ufer des listenreichen Gewässers standen, hatte sich dieser etwas Neues ausgedacht. Dichter Nebel verwehrte unseren Mannen und Weibern die Sicht, sodaß sie ohne an Kampf denken zu können .. auf die Messe gingen ... um neue Kamfgewande zu erstehen. Schließlich wagten sich unsere tapferen Helden bei Höchststand der Sonne auf das unheimliche Gewässer um doch noch eine Entscheidung herbeizuführen. Doch diesmal blieb alles ruhig wie beim ersten Lauf.

Schließlich erging folgende Entscheidung:

1	Michael Kinzler / Christian Stock	SKF	1	1	5	3	3	3	1	1
2	Bernd Jahn / Ludwig Braun	Proj. Utting	2	3	1	5	1	1	3	3
3	Robi und Irmi Schmidt	SCAW	3	2	2	1	2	2	2	2
4	Andreas Sailer / Heiko Müller	SCBo	5	4	3	7	5	5	5	4
5	Armin Petermann / Simon Toplak	SCFF	4	dnf	6	2	6	4	4	5
6	Holger Neu / Franziska Mayer	SVV	6	5	4	6	4	6	6	6
7	Dominik Schenk / Philipp Beuggis	SVM	7	6	dns	4	7	7	7	7

Gruß, Irmi und Robert, GER 138, auf Lord Heimchen

Die Rangliste

Moin moin,

anbei habt Ihr nun die Rangliste für die Saison 2000. Ich habe sie nach der altbekannten Formel (siehe Doppelsteher Winter '99) errechnet. Eigentlich sollten mindestens 9 Vollwettfahrten auf 2 Regatten gesegelt werden, um sich einen Platz in der Rangliste zu ergattern. Da dieses bei uns LEIDER seltend der Fall ist (obwohl spielend leicht möglich, durch Teilnahme bei der Deutschen Meisterschaft und ein bis zwei weiteren Regatten), habe ich die Ergebnisse mit "Nullen" ergänzt, d.h. der Punktedurchschnitt bezieht sich immer auf 9 Wettfahrten.

In der Rangliste stehen pro Ergebnis immer drei Spalten. In der ersten Spalte sind die ersegelten Ranglistenpunkte eingetragen, in der zweiten Spalte ist der Faktor für diese Regatta vermerkt und in der dritten Spalte die Nummer für die Regatta selbst. Die Werte dafür sind nochmals in untenstehender Tabelle aufgeführt.

POS.	Datum	Event	Ranglistenfaktor
1	06. - 07. Mai	Insel Trophy	1,0
2	06. - 07. Mai	Wittensee Fight	1,0
3	27. - 28. Mai	Struer Supercup	1,0
4	01. - 04. Juni	Riva Cup	1,3
5	10. - 11. Juni	Ammersee Bank Cup	1,2
6	23. - 30. Juni	Worlds Beer	1,6
7	21. - 23. Juli	Travemünder Woche	1,2
8	25. - 27. August	Aahus	1,1
9	19. - 20. August	Brunnen Cup	1,1
10	14. - 17. September	German Open	1,5
11	23. - 24. September	Interboot Supercup	1,0
12	30.09. - 01.10.	Wittensee Finale	1,0
13	14. - 15. Oktober	Veilje Open	1,0

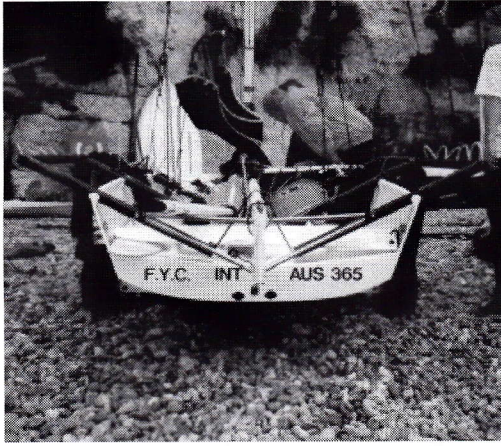
Die Deutsche Rangliste 2000

1	GER 91	Voss	Marquard	150,000	5	10	129,391	4	6			140,840	
2	GER 12	Rother	Holste	143,750	5	10	115,000	3	7	103,529	1	8	129,698
3	GER 88	Roocks	Zander	131,250	5	10	105,000	3	7	100,000	1	12	119,028
4	GER 3	Meier	Beyer	137,500	5	10	97,059	3	8	90,000	1	7	118,742
5	GER 38	Heim	Wieland	125,000	5	10	96,000	4	6			112,111	
6	GER 31	Jahn	Entzm.	118,750	5	10	100,000	3	1	85,714	1	11	108,829
7	GER 138	Schmidt	Grundler	112,500	5	10	102,000	3	7	75,000	1	1	104,833
8	GER 152	Reinsch	Gräpel	110,000	3	7	87,652	5	6	64,706	1	8	92,552
9	GER 112	Kinzler	Stock	100,000	3	11	93,750	5	10	62,500	1	1	92,361
10	GER 154	Frasch	Peter	100,000	3	2	95,000	3	7	61,389	3	4	85,463
11	GER 18	Sailer	Klewe	81,250	5	10	38,000	3	11	37,500	3	1	70,306
12	GER 100	Steurer	Steurer	106,250	5	10							59,028
13	GBR 1384	Motsch	Motsch	100,000	5	10							55,556
14	GER 155	Knopp	Neuhaus	80,000	3	7	50,000	5	10				54,444
15	GER 22	Buck	Heilinger	87,500	5	10							48,611
16	GER 4	Empel, van	Braun	75,000	5	10							41,667
17	GER 96	Kuhlenkampff/Kamke		44,522	5	6	40,000	3	7	25,000	1	10	40,846

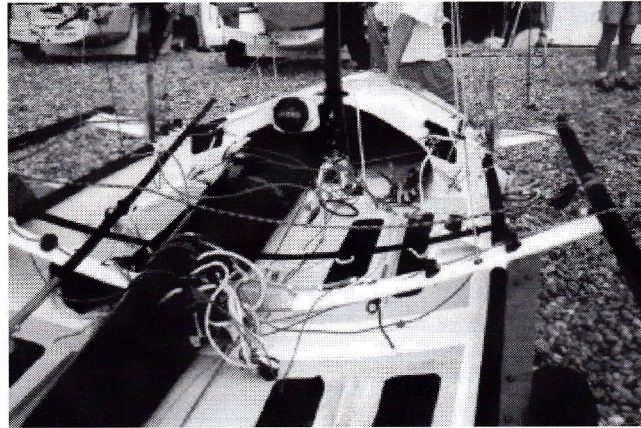
18	GER 24	Weininger	Sitton	68,750	5	10				38,194	
19		Pöhlmann	Büchner	62,500	5	10				34,722	
20	GER 78	Witte		41,739	5	6	28,571	3	2	12,941 1 8	34,150
21	GER 5	Kopp	Zimmerm	56,250	5	10					31,250
22	GER 116	Köhler		65,000	3	7					21,667
23	GER 137	Bütow	Heilmann	37,500	5	10					20,833
24	GER 33	Neu	Mayer	28,571	3	11	18,750	5	10		19,940
25	GER 115	Humpel	Pflegler	31,250	5	10					17,361
26		Petermann	Toplak	42,857	3	11					14,286
27	GER 16	Rahmer		20,000	3	7	12,500	5	10		13,611
28	GER 7	Marten Lau		25,000	3	7					8,333
29	DEN 4	Stan	Lucki	25,000	3	1					8,333
30	GER 120	Jordan	Plößner	12,500	5	10					6,944
31	GER 157	Scheulen		15,000	3	7					5,000
32		Mayk	Jens	14,286	3	12					4,762
33	GER 66	Martin	Ute	12,500	3	1					4,167
34	GER 125	Ahnert		10,000	3	7					3,333
35		Neier	Bryer	3,660	4	4					1,627



Technik und Trends in Beer 2000



Das neue Jahrtausend bringt auch unseren Rumpfdesign Neues – angefangen von den Rümpfen, die trotz unveränderter Rise of floor-Regel irgendwie doch im-



scheiden – vielleicht daran, wie steil die Bordwand nach dem Knick nach oben geht. Allen aktuellen Booten ist gemeinsam, daß auf Wings als Rumpfverbreiterung verzichtet, und stattdessen mit Racks (Rohren) gearbeitet wird. Das ist leichter und genauso stabil, und falls irgendwann die Maximalbreite vergrößert wird sicherlich auch leichter anzupassen. Allerdings kann man bei Leichtwind nicht halb so bequem auf den Dingern sitzen wie auf Wings – und sein Bier kann man auf den Racks auch nicht abstellen.

Als Material für die Boote und Spars kommt

mer schmalere und schneller werden.

So sind viele der aktuellen Designs zumindest vom Unterwasserschiff ohne Maßband fast nicht zu unter-

fast ausschließlich Kohlefaser oder Kohle/Aramidgemisch zum Einsatz werden.

Wie zu erwarten gab es eine unüberschaubare Vielfalt von Vordeckdesign und Innenausbau zu sehen – so hatte einer der Ovi 3s beispielsweise ein Vordeck im 49er Style, es gab Biekers mit Vordeck a la Scapa Flow, Ice oder auch einfach flach. It's just a question of taste.

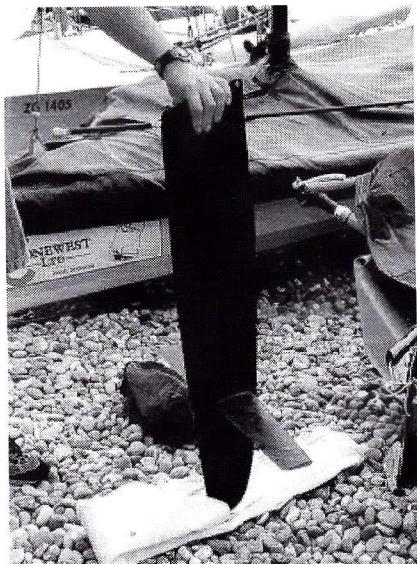
Im Bereich der Riggs dominiert CST mit seinem halbautomatischen Kohlerigg klar das Feld. Es gab zwar vereinzelt auch Angel, Bieker oder Willets zu sehen, aber die meisten

Segler wollten von CST's Technologievorsprung profitieren. Die Mastbiegung wird nur durch Vorstagspannung und D2s kontrolliert – hat man die Spannung im Rigg richtig erwischt, öffnet das Top in einer Bö automatisch und läßt Druck aus dem Segel. Das hält einem während des Segelns den Kopf frei, weil man bei un stetigen Bedingungen nicht ständig mit trimmen beschäftigt ist. Und ein automatisches Rigg hält das Boot frei von unnötigen Trimm-systemen, es spart Geld und Gewicht.

Das alles sind Entwicklungen, die schon letztes Jahr oder früher ihren Anfang nahmen.

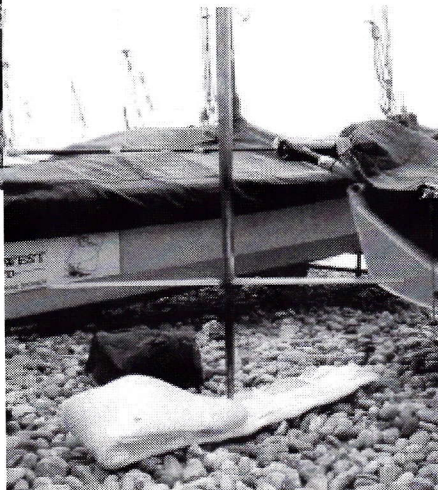
Eine Innovation zeigte wieder einmal Paul Bieker an seinem grünen Boot mit ausfahrbaren





Racks: ein T-Foil Ruder im Mottenstyle. Das Ruder hat im unteren Drittel noch einen Querflügel, der die Längsstabilität des Bootes verbessern soll. Anders als bei den Motten muß für einen 14 der Anstellwinkel des T-Foils allerdings ver-

stellbar sein, um auf den verschiedenen Kursen zum Wind unterschiedliche Aufgaben zu erfüllen. Statt komplizierte Mechanik in das Ruder zu integrieren hat Paul Bieker den Winkel zum Ruder fix gehalten. Muß



das Foil angestellt werden, wird einfach das ganze Ruder im Ruderkopf um einen Bolzen gekippt.

Die Rennergebnisse zeigen zwar nicht zwangsläufig einen Geschwindigkeitsvorteil, allerdings waren in Beer auch nicht gerade die Bedingungen, in denen ein T-Foil Ruder einem Boot einen deutlichen Vorteil beschert – und doch ist vor Ende der WM ein zweites Ruder mit T-Foil ausgestattet worden.

Vielleicht haben wir ja bei der Euro 2001 Gelegenheit, das T-Foil Ruder und andere Entwicklung in voller Aktion zu sehen – bis dahin viele Rüsselgrüße!

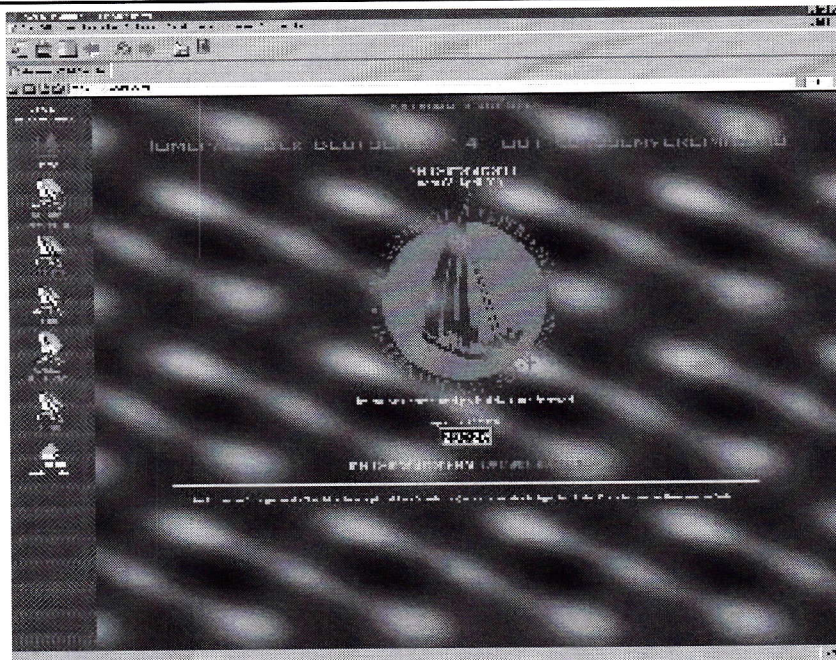
Unsere neue Homepage

...hat nicht nur ihr Layout sondern auch ein wenig die Struktur und die Navigation verändert.

Grundsätzlich ist wie früher auch links im Browserfenster die

Navi-Leiste zu sehen, mit der man direkt in die Übersichtsseite einer Rubrik oder auch wieder zur Startseite springen kann.

Dabei sind den einzelnen Rubriken Kennfarben zugeordnet, die sich nachher auch in den Dokumenten beim Hintergrund, bei den Überschriften und Links



wiederfinden. So weiß man an jeder Stelle der Seite, in welcher Rubrik man gerade rumsurft.

Die Rubriken und was es drin gibt sind im einzelnen:

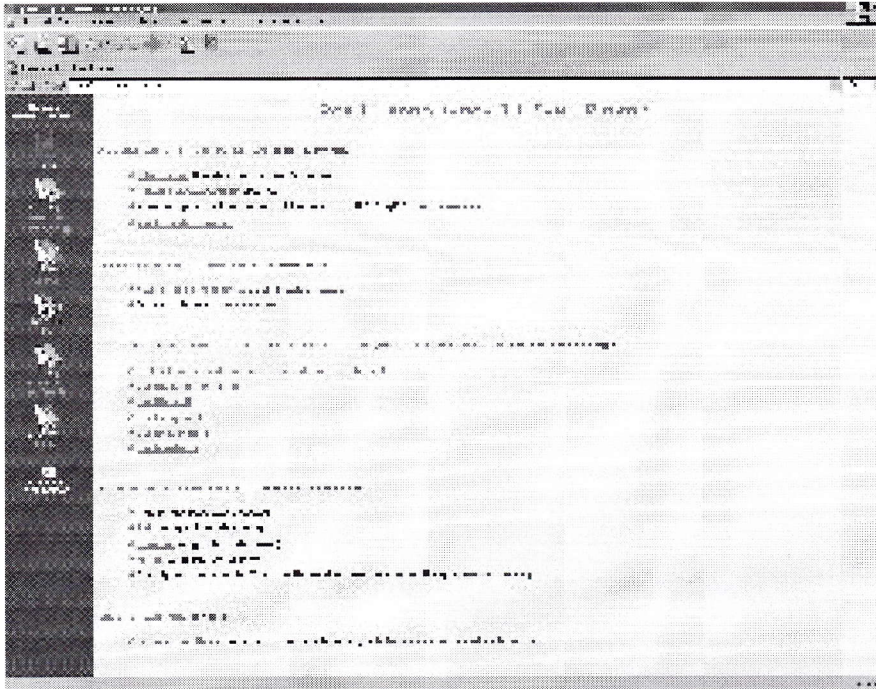
Die Startseite

Begrüßung und der Ausgangspunkt. Momentan sind von hier die neusten Informationen, die Sitemap (Seitenübersicht) und die Kontaktdaten der Klassenvereinigung direkt zu erreichen.

Klassenvereinigung (grün)

Alles, was mit der Klassenvereinigung zu tun hat: Adressenliste und Funktionäre, Mailinglisten und unsere neue Teamarea.

Außerdem News und Berichte sowohl aus den einzelnen Flott-



ten als auch allgemeine Nachrichten und Neuigkeiten.

Die Seitenübersicht, Impressum und die neusten Updates der Seite sind hier auch zu finden.

Das Boot (rot)

Erstmal natürlich die allgemeinen Infos über unsere schnellen Rüsselyachten:

Entwicklungsgeschichte und (ganz aktuelle) Klassenregeln.

Dann die Gebrauchtbootliste und ein paar Vorstellungen verschiedener post-96 Designs.

Umbau- und Bastelanleitungen finden hier genauso ihren Platz wie Trimm- und Handlingtipps.

Bilder (blau)

Der Name sagt's – Abgelichtet und ins Netz gestellt wird alles, was interessant sein könnte:

Bilder der Boote in voller Action oder an Land - und die Segler nicht zu vergessen!

Es gibt auch noch ein paar Videoclips zum download mit einigen sehenswerten Ausschnitten...

Bei den Bildergalerien bekommt ihr immer erstmal eine Vorschau ("Thumbnail") zu sehen.

In der Vorschau einfach auf das gewünschte Bild klicken und es wird größer angezeigt.

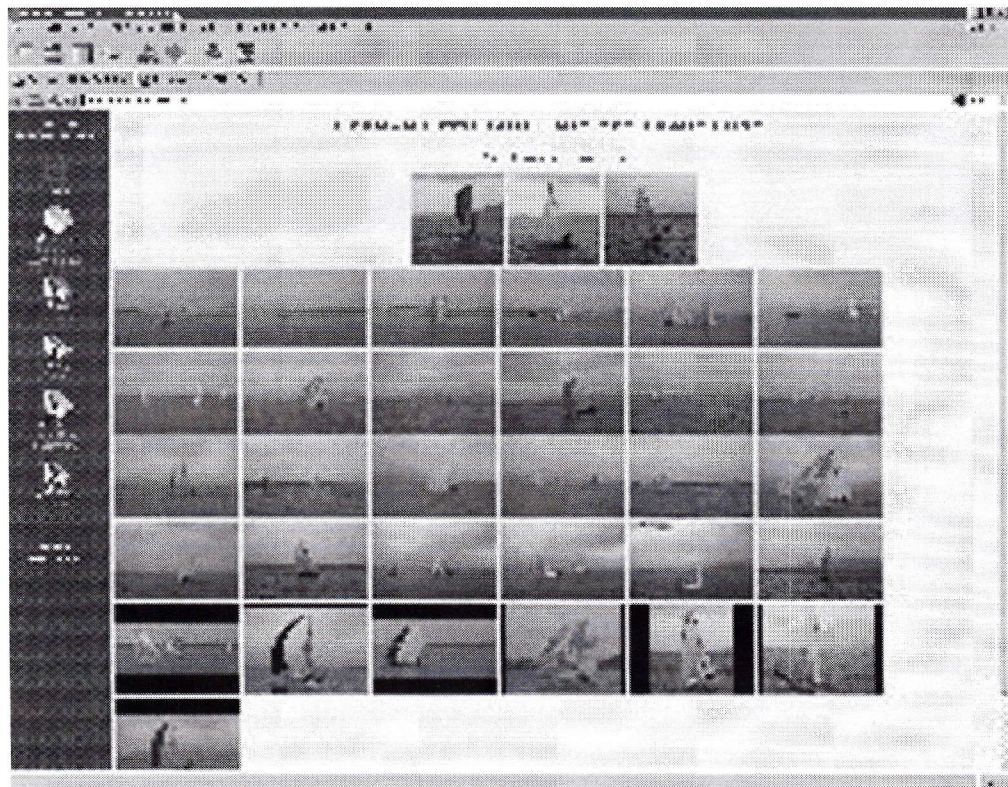
Regatten und Events (orange)

Ganz oben in dieser Rubrik findet man als ersten Link den Regattakalender.

Dann immer - soweit vorhanden - die neusten Ausschreibungen und die vielgerühmten Regattaberichte (auf den ersten Kasten Bier dürfen wir uns schon freuen). Von oben nach unten immer älter – die Chronik geht zurück bis 1995.

Links (lila)

Links in alle Teile des Segelnetzes: natürlich die weltweiten



14-Sites, Links auf diverse Club- und Klassenseiten, Online-Segelmagazine, Verbände und Veranstalter, Zubehörshops und Materialzulieferer, Seiten für Selbstbauer, Wetter, Trimm und Reviere.

Grundsätzliche und erweiterte Benutzerhinweise ☺

Damit die Sache mit den Farben und das Layout auch richtig rüberkommt, ist es unbedingt notwendig, daß beim Browser die Option "Cascading Style Sheets" oder "CSS" aktiviert ist. Java oder Cookies werden derzeit nicht benötigt.

Die Seite sollte mit allen gängigen Browsern einwandfrei laufen. Falls doch mal was nicht funktioniert, ihr Fehler findet oder Links nicht gehen einfach eine kurze Mail an

webmaster@ger.i14.org – ich werde mich dann drum kümmern.

Noch ein paar Worte zum Thema Gebrauchtfootliste: Eintragen kann man sich einfach per Mail mit der Bootsbeschreibung drin an mich – und Kontaktdaten nicht vergessen! Bilder werden an dieser Stelle nicht mit eingebaut, Schicken nutzlos.

Der Eintrag wird nach drei Monaten wieder von mir gelöscht, falls ich nicht zwischendrin eine kurze Notiz erhalte, daß das Boot im Netz bleiben soll. *Ausnahmen gibt es keine* - also selber zwischendrin mal gucken, ob das Boot noch drin ist. Wann die drei Monate abgelaufen sind, kann man sich ja anhand des Eingangsdatums leicht ausrechnen. Die angekündigte Teamarea ist mit dem Start des neuen Layouts online gegangen. Ihr findet sie in

der Rubrik Klassenvereinigung. Zu den schon vorhandenen Bildern fehlen noch einige Daten, also schaut mal rein und korrigiert das falls nötig. Neueintragen (oder Austragen) geht wie immer per Mail an mich. Einfach die nötigen Daten wie Nummer, Steuermann, Schotten, Revier und – ganz wichtig – Foto von euch (am besten mit eurem Boot) in 'ner Mail an webmaster@ger.i14.org

Und (eigentlich brauch ichs ja garnicht dazu zu sagen) die Seite bleibt nur interessant, wenn IHR mithelft und mir die Infos zukommen lasst. Dabei ist natürlich alles willkommen: Angefangen bei Bildern (am besten als jpg), über Berichte jeder Art, Bauanleitungen, Satire, Segel-links und was euch sonst noch so einfällt.

Euer Webmaster Jens –
GER 96



Aussi - National

For only the second time in over 100 years of 14 sailing the Australian Championship trophy will spend the winter in Queensland.

RQYS members Jason Beebe and Sam Reid won the regatta to take the Championship with a race to spare from defending Champions Mark Kristic and Andrew Perry from Victoria.

The Australian Title has now been won by 4 different states in the last 4 consecutive years. This fact demonstrates the c u r r e n t

competitiveness of the class throughout Australia.

Jason and Sam started the regatta strongly powering over Kristic/Perry in RUMP STEAK on the first run to take a commanding lead in the first heat. A heavily knotted Halyard stopped Beebe/Reid, allowing the National Champions to slip through with Coutts/Richards in GRUNT (Vic) third.

Heat two was abandoned at the start. Thirty knots pumping on a high tide gave many a taste of the Waterloo Bay jellyfish while some cracked rudder pods on the newer boats left everyone wiser for the experience. After surviving the early scare that the fleet might actually be raced most made it back to the ramps with grins still lingering from the ride in through the leads.

The second heat was re-sailed after the New Years lay day in the lightest breeze of the Nationals. Ominously four time Champ Lindsay Irwin and crew Rob Oshlack in RONSTAN (Vic) scored a resounding win from Alan Vickery and Phil Chadwick on WAM (Vic) with RUMP STEAK third.

Heat three was sailed back-to-back. In the freshening breeze RUMP STEAK led from the gun closely followed by VANDELAY INDUSTRIES and WAM. RUMP STEAK, unable to round up in the now solid breeze after the last kite drop returned the first heat favor allowing VANDELAY INDUSTRIES through for their first heat win. WAM also sailed through for second with RUMP STEAK third.

From an appalling start in the 4th heat VANDELAY INDUSTRIES nailed the shifts on the first beat to round with the leaders and took second on the first run gybing in late at the bottom mark behind Brad and Luke Devine in TASKER SAILS (WA). Separated by less than 10 seconds for much of the race TASKER SAILS utilized the lead position in the drag race to the right holding off the quicker VANDELAY INDUSTRIES. WAM once again came home third while Championship contenders RONSTAN and Dave Alexander/Nile Kinch in ALEXANDER SAILS crashed out, both Ocs. RUMP STEAK, unable to recover from a swim at the first bottom mark finished 11th.

RONSTAN jumped away with

the last shift to the top mark in race five to win easily while RUMP STEAK fought hard all race to hold back VANDELAY INDUSTRIES. A short tack to the left on the last beat moved the Queensland boat up to second however a poor tack on the layline allowed RUMP STEAK to drive through to leeward for second. TASKER SAILS came in 4th with Web

master Warren Sare and Rob Murdoch in URBAN SPACE CAPSULE scoring a fifth for the second time in the regatta. WAM scored a ninth to carry which effectively ruled them out from championship contention. With the drop now in play VANDELAY INDUSTRIES led by one point from RUMP STEAK with TASKER SAILS 5 points adrift.

Heat six started in a sick south easterly with decent shifts moving over the course. Starting from the pin VANDELAY INDUSTRIES were pinned by RONSTAN and WAM with ALEXANDER SAILS in front. With WAM having already departed to cover the fleet, RONSTAN tacked on the first knock with VANDELAY INDUSTRIES and ALEXANDER SAILS following. A further shift to the left with pressure saw ALEXANDER SAILS and VANDELAY INDUSTRIES climb out on the fleet with only a couple other boats in the picture. ALEXANDER SAILS led by a handy margin at the top mark with VANDELAY INDUSTRIES in 4th and a massive gap behind.

With a new top mark and the breeze dropping ALEXANDER

SAILS streaked away with VANDELAY INDUSTRIES and RONSTAN moving through for second and third. Sailing with a looser outhaul than the 2nd heat VANDELAY INDUSTRIES held off Irwin to the finish with TASKER SAILS and RUMP STEAK struggling for ninth and tenth, a protest flag streaming from the Victorian boat. With a 9th place surrendering the Championship to Queensland,

RUMP STEAK protested against the Race Committee arguing they were adversely prejudiced by the first beat shift. At 9pm the Protest Committee through out the protest leaving VANDELAY INDUSTRIES the first Queenslanders to hold the Championship since Keith Buhr in 1966.

In the best breeze of the week VANDELAY INDUSTRIES blasted out of the start of heat

seven. With unmatched upwind speed they powered away on every leg to win by 2 * minutes from RONSTAN with TASKER SAILS third. RUMP STEAK crossed for 4th, taking second overall on count back from TASKER SAILS.

Müritz Open

Bericht vom Saisonauf- takt aus Wa- ren an der Müritz

28., 29.04.2001

Nach unserem Schock in Hamburg, als wir den Kontainer oeffneten und unser Sahneboot ohne Segel dastand, schnorrtten wir uns saemtliche Segel von Mani, um ein paar Tage am Wittensee mit unserer neue Yahoo spielen zu gehen. Am Freitag gings dann nach Waren an die Mueritz mit einem kleinen Zwischenstop bei Bjoern in Hamburg, um auch sein brandneues Groß zu klauen. Peter brauchte seins ja! Nun gut, auf jeden Fall haben wir jetzt mehrere Segel aller namhaften Hersteller guenstig zu verkaufen... Aller neuste Neuigkeit: Roocksens hat'n Handy!!! Er spielte fuer uns den Guide zum Club, links nee rechts, jaaa

noeoeoe, komm runner Bulle ik wull die wat!!!

Es waren 9 Boote gemeldet und auch 8 am Start. Das ganze Wochenende hatten wir 3-4 Bft. perfekte Bedingungen zum Auftakt der Saison beim Wassersportverein Waren!

Am Samstag Vormittag zeigte sich die Mueritz mit Nebel und Flaute, so daß wir mehr Zeit hatten alles in Ruhe aufzubauen. Auch konnten wir noch feierlich eine mehr oder besser weniger jungfraulich Gebliedene fuer unsere Bootstaupe gewinnen!!! Mit Champus in die neue Saison! Es waren 4 Kurzwettfahrten in der Binnenmueritz direkt vor der Hafemole vorgesehen mit Kurs Schenkel, Dreieck, Schenkel. Schon im ersten Rennen hatten wir Materialprobleme. In Fuerung liegend brach der Spiblock und wir mußten Dirk und Peter durchwinken. Im naechsten Rennen hatte Peter dann Pech. Sein Schotte zog eine schoene Eieruhr gleich zum ersten Spigang hoch. Sie ließ sich nicht mehr rausziehen und die zwei mußten leider aufgeben. Sonst zeigten Dirk und Martin zum Saisonstart eine souveraene

Vorstellung und gingen gleich 3 mal als erste durchs Ziel.

Am Samstag Abend hatte der Verein Freibier fuer alle und Grillfleisch vorbereitet. Der Saisonaufakt wurde am Lagerfeuer bis spaet in die Nacht hinein abgerundet.

Am Sonntag wurde um 10.30 die Langsterckenwettfahrt quer ueber die ganze Mueritz angeschossen. Nach dem Start in der Binnenmueritz, wieder direkt vor der Hafemole, konnten erneut Dirk und Martin die Fuehrung uebernehmen. Aber noch vor der ersten Bojenrundung nach einer 4 sm Kreuz holten wir und Peter sie ein. Es folgte ein two-sail-reach quer ueber den ganzen See. Bei der naechsten Marke zahlte sich die gute Navigation von Martin aus. Mit anderen Worten, durch meine Braesigkeit segelten wir zur falschen Boje und ließen Dirk und Peter einen komfortablen Vorsprung. Dirk holte sich erneut die Fuehrung zurueck. Auf dem anschliessenden spitzen Spigang konnten sie ihren ersten Platz verteidigen. Auf dem letzten Spigang in die Binnenmueritz zurueck, wurden sie noch von

der konditionell staerksten Mannschaft Peter und Olli genascht. Sie passierten das Ziel an der Hafenmole und beendeten die 10 sm Wettfahrt als erste . Die Siegerehrung war um 15 Uhr angesetzt. Ein großes Lob an den Veranstalter, welcher zum ersten mal eine Fourteen-Regatta durchfuerte. Wir kommen wieder, keine Frage! Naechstes Jahr, gleiche Uhrzeit gleiche Stelle!
Ab gehts, mit Vollgas naechste Woche zum Wittensee, wo sich die ganze Meute wieder trifft!!!

Ergebnisliste:

1.	GER -	Rother/Holste	1	1	2	1	2
2.	GER 91	Voß/Holscher	3	2	1	2	3
3.	GER 88	Roocks/Marquard	2	dnf	3	3	1
4.	DEN 13	Kraeft/Juergens	4	3	5	dnf	5
5.	GER 12	Fleske/Hansen	5	6	6	5	4
6.	GER 7	Lau/Voß	6	7	7	4	6
7.	GER 125	Ahnert/ Dreger	7	4	4	dnf	7
8.	GER 121	Bautz/Jahn	dnf	5	8	dns	dnf

Danke an Andreas Fleske, der die Idee hatte für diese Regatta an der Müritz!

Viele Grueße

Olli und Jens GER 91

International 14 - Aufnahmeantrag Deutsche Fourteen-Foot Klassenvereinigung e.V. Marcus Wieland; Kirchplatz 5; 83129 Höslwang

Aufnahmeantrag: Ich bitte um Aufnahme in die Deutsche 14-Fuß Klassenvereinigung e.V. zum: _____

Name: _____ Geb. Datum: _____

Adresse: _____

Telefon: _____ Bootsnummer: _____

Club / Verein : _____

Ort, Datum: _____

Unterschrift : _____ (bei Jugendlichen die Erziehungsberechtigten)

(oben stehende Punkte streichen, falls nur Einzugsermächtigung erforderlich)

Der Jahresbeitrag beträgt einheitlich 50.- DM und wird per Einzugsermächtigung am Jahresanfang abgebucht. Dazu bitte die Einzugsermächtigung ausfüllen.

Hiermit ermächtige ich die Deutsche 14-Fuß Klassenvereinigung e.V. widerruflich, die von mir zu entrichtende Zahlung des Jahresbeitrages bei Fälligkeit zu Lasten meines Girokontos

Nr.: _____ bei _____ BLZ: _____
mittels Lastschrift einzuziehen.

Ort Unterschrift Datum,

Regeln der INTERNATIONAL 14 CLASS

Gültig ab 1. Dezember, 2000
Regel 22 gültig ab 1. Januar,
2001

Das ist eine elektronische Version der Klassenvermessungsregeln. Nur die gedruckte Ausgabe des "Official Measurement Handbook" gilt als offizielle Version.

Die Klassenvereinigung übernimmt keine Verantwortung für Unterschiede dieser Version zur offiziellen Ausgabe.

Vorbemerkung zur deutschen Ausgabe: Die englische, gedruckte Version auf dem "Official Measurement

Handbook" ist die einzig verbindliche Ausgabe. Die Übersetzung ins Deutsche wurde durchgeführt um dem Segler das Verständnis der Regeln näher zu bringen, nicht für Vermesser, Bootsbauer oder Protestverhandlungen.

Übersetzer: Ralf Meier(1996,1997), Martin

Blum(1997, 2001)

REGELN

Der Name der Klasse ist International 14 Class. Die International 14 Class ist eine Konstruktions-Jollenklasse. Durch die Autorität der 'International Fourteen World Association' sind die Vermessungsvorschriften, die in diesem Heft niedergelegt sind, die einzige Referenz, mit Ausnahme wo angemerkt, für die Vermessung der Boote dieser Klasse. (Anmerkung: bei Unstimmigkeiten auf-

grund einer Übersetzung gilt der englische Text.)

Die ISAF Segelvermessungsanweisungen sind nicht gültig.

Ein Boot schließt den Rumpf, das Rigg, die Segel und die Beschläge ein.

Alle Maße für die Vermessung sind metrisch.

RUMPF und SCHWERT

Bemerkung: wenn nicht nachstehend anders spezifiziert, müssen alle Maße parallel zu einer der drei Hauptachsen des Rumpfes genommen werden, vertikal, horizontal oder querlaufend, bezogen auf die Wasserlinie und die längslaufende Mittellinie des Rumpfes.

Regel 1 Länge des Rumpfes und der Beschläge

(a) Die Rumpflänge über alles darf 4267mm (14 ft.) nicht überschreiten, einschließlich Stevenband (Schutz), aber ausschließlich aller Ruderbeschläge, Spiegelklappen, Entwässerungsstöpsel und Stevenbeschläge.

Stevenbeschläge dürfen nicht mehr als 25,4mm über die Oberfläche des Rumpfes hervorstehen. Beschläge oder Ausrüstung, welche die Außenhaut des Bootes über 4267mm (14 ft.) verlängern, sind nicht erlaubt.

(b) Ein Bugsprit sowie eine Vorrichtung zum Abstützen des Bugspriets sind erlaubt. Kein Teil darf mehr als 900mm vor den Rumpf herausstehen. Der Bugspriet muß durch einen Ring von 140mm Innendurchmesser hindurchpassen. Jede Vorrichtung zum Abstützen des Bugspriets darf einen Querschnitt von 13mm querlaufend und 76mm horizontal nicht überschreiten. Kein Teil darf unterhalb von 457mm unter der

Schandeckslinie oder ihrer Verlängerung befinden. Die Verlängerung des Vorlieks der Fock darf die Verlängerung der Schandeckslinie nicht weiter als 300mm von Vorderkante Steven entfernt schneiden.

Regel 2 Breite

Die Breite des Rumpfes einschließlich der Beschläge und der Scheuerleiste darf an ihren breitesten Punkten 1830mm nicht überschreiten. Fußschlaufen, welche nicht geeignet sind, die Besatzung nach außerhalb des Rumpfes oder der Scheuerleiste zu unterstützen, sind nicht Teil des Rumpfes und werden bei der Messung des maximalen Breitenmaßes und ebenso in Regel 5. (siehe auch Regel 20.) nicht berücksichtigt.

Regel 3 Form und Tiefe des Spantes 2134mm hinter dem Bug

An diesem Spant

(a) darf die Außenseite des Bootsrumpfes nicht höher als 200mm oberhalb der Außenseite des Kiels, bei einer Breite von 1100mm sein.

(b) darf die obere Ecke des Rumpfes oder die Schandeckslinie nicht weniger als 508mm oberhalb des tiefsten Rumpfpunktes sein.

Um den Sinn dieser Regel nicht zu unterlaufen, muss jede hohle Stelle im Kiel oder im Kielband durch eine gerade Linie überbrückt werden, von der aus vermessen wird.

Bei diesen Vermessungspunkten muss der Rumpf folgenden Test bestehen:

Der Test wird mit einem Pfannen-ähnlichen Messinstrument, welches aus einer Scheibe mit einem Durchmesser von 305mm und aus einem 13mm hohen (Innenmaß) senkrechtem Rand be-

steht, vorgenommen. Wenn das Messinstrument auf den Rumpf gelegt wird, muss es an mindestens 2 Punkten am Rand auf dem Rumpf aufliegen und nirgendwo auf der Scheibe. Diese Regel gilt nicht für Boote, die erstmals vor dem 1. Januar 1991 registriert worden sind.

Regel 4 Decksprung

Die Schandeckslinie, definiert als oberste äussere Kante des Rumpfes mit dem Deck und Schanzkleid, muß im Seitenprofil gesehen eine durchgehende, strakend verlaufende, (getsrichen: konkave) Kurve sein.

Regel 5 Aus- und einfallende Spantform:

Ein strammes Band auf der Außenseite des Rumpfes am Vermessungsspannt unterhalb des in Regel 3(b) definierten Aufkimmungs- Vermessungspunktes, darf an keiner Stelle mehr als 19mm von der äußeren Oberfläche des Rumpfes abstehen.

Regel 6 Ersatz

Regel 7 Regattakurse

Alle Wettfahrten auf Welt- und Europa- sowie nationalen Meisterschaften müssen Spinnakerkurse, in den Segelanweisungen angekündigt, enthalten.

Regel 8 Anker

Ein Anker mit Kette oder Ankerleine muss nicht mitgeführt werden.

Regel 9 Gewicht

(a) Der Rumpf darf in trockenem Zustand und ohne Wasser in irgendeinem Teil, nicht weniger als 81,6 kg wiegen. Ab 1. Januar 1998 wird das Minimumgewicht 74,25 kg betragen. Der Rumpf beinhaltet die wesentlichen Beschläge (wie unten definiert), Auftriebskörper (ob beweglich oder befestigt), den Spinnaker-

baum und die Strecker die direkt mit dem Zweck des Setzens und Bergens des Spinnakerbaumes verbunden sind und die Korrekturgewichte, aber nicht Mast, Baum, Ruder, Schwert, laufendes Gut, Segel und alle andere Ausrüstung.

Wesentliche Beschläge sind definiert als:

(i) Alle Beschläge die dauerhaft an den Rumpf gebolzt, geklebt oder geschraubt sind.

(ii) Alle Beschläge, welche am Rumpf befestigt sind und von einer anderen Rumpfermessungsregel betroffen sind. Die Menge dieser Beschläge beinhaltet (ist jedoch nicht auf diese begrenzt): Fußschlaufen, Anti-Rutsch-Materialien und Materialien welche die Vordeckfläche abdecken und an bzw. zwischen den Schanzkleidern befestigt sind.

(iii) Alle Bauteile die für eine Unterstützung des Mastes an einem Punkt nicht höher als die Oberkante des unteren Vermessungsbandes, wie in Regel 15 (c)(i) definiert, benutzt werden.

(b) Falls der Rumpf Untergewicht haben sollte, müssen Ausgleichsgewichte hinzugefügt werden. Kein anderer Innenballast darf benutzt werden. Weder irgendwelche wesentlichen Beschläge, noch irgendwelche Korrekturgewichte dürfen entfernt oder verändert werden, ohne dass das Boot von einem offiziellen Vermesser in dem Vermessungspapieren nachgetragen wird. Das gemessene Das Gewicht jeglicher Korrekturgewichte muss im Messbrief festgehalten werden.

Regel 10 Schwert

Es darf nur ein Schwert benutzt

werden.

AUFTRIEB

Regel 11 Auftriebskörper

Der Auftriebskörper des Bootes muss so konstruiert sein, dass er folgendes erfüllt:

(a) Den Anforderungen der Regel 12

und

(b) Den folgenden Anforderungen:

(i) Auf Booten, die aus schwimmendem Material gebaut sind, muss mindestens eine unabhängige Auftriebseinheit, sicher befestigt oder in den Rumpf integriert, von minimal 0,085 m³ vorhanden sein.

(ii) Auf Booten, die aus nichtschwimmendem Material gebaut sind, müssen mindestens drei voneinander unabhängige wasserdichte Auftriebseinheiten von minimal 0,085 m³ aus geschlossenzelligem, festem Kunststoffschäum oder Luftsäcke von robuster Konstruktion vorhanden sein. Beides muss zur Inspektion entfernbar sein.

(iii) Abdeckungen, Ventile, etc. müssen so befestigt sein, dass zufälliges Verlorengehen, wenn das Boot schwimmt, gekentert oder vollgeschlagen ist, vermieden wird.

Regel 12 Auftriebstest

Ohne Segel, Baum, Ruder, Pinne und allem losen Gerät aber mit dem Schwert und dem Mast in Position muss das Boot folgenden Auftriebstest bestehen:

(a) Auf der Seite liegend mit dem Mast in horizontaler Lage muss das Boot mindestens 136 kg völlig außerhalb des Wassers und mit einem Mindestabstand entweder 1524mm vom Bug oder 610mm vom Spiegel platziert tragen. Mit diesem Gewicht belastet muss das Boot 10 min auf je-

der Seite schwimmen, gefolgt von 10 min aufrecht. Am Ende dieses Testes und mit dem angegebenen Gewicht an Bord, muss das Boot auf der gesamten Länge mit dem oberen Rand des Rumpfes (Schandeckslinie oder Schanzkleid) mindestens 127mm über der Wasseroberfläche schwimmen.

(b) Außerhalb des Wassers muss der Vermesser prüfen dass in allen Auftriebseinheiten nicht mehr als 13,6 kg Wasser ist. Keiner der Luftbehälter darf sichtbar Luft verloren haben.

(c) Jeder Auftriebstest ist 12 Monate gültig. Damit der Messbrief in Kraft bleibt, muss das Boot innerhalb von 12 Monaten in Übereinstimmung mit dem Verfahren der Regel 12 (A) und (B) von einer bevollmächtigten Person (z.B. Klassen- oder Clubfunktionär) neu getestet und bescheinigt werden.

(d) Jede Änderung der Auftriebskörper macht den Messbrief sofort ungültig bis das Boot in Übereinstimmung mit dieser Regel von einem offiziellen Vermesser neu getestet und bescheinigt ist.

(e) Der Ausgangstest und der erste Test nach jeder Änderung der Auftriebskörper müssen komplett nach Regel 12 (a) bis (d) ausgeführt werden. Spätere Nach-Tests dürfen nach einer „Trockentestmethode“ ausgeführt werden, die von der nationalen Verband gebilligt wird. Boote die außerhalb des Bereichs ihres nationalen Verbandes segeln oder an internationalen Teamracing Veranstaltungen teilnehmen, müssen in Übereinstimmung mit Regel 12 (a) bis (d) inklusive getestet sein.

(f) Boote, aus schwimmendem Ma-

terial gebaut, sind von den Anforderungen dieser Regel freigestellt.

SEGEL, SEGELFLÄCHE, SPIEREN und RIGG

Regel 13 Segelplan

(a) (i) Der Segelplan darf nicht mehr als 7626mm über die obere Kante des Rumpfes und des Schanzkleides in Richtung des Mastes hinausragen. Der Mast muss mit sich deutlich abhebenden Messmarke bemalt sein, deren oberer Rand mit der oberen Kante des Rumpfes und des Schanzkleides in der Position des Mastes übereinstimmt. Kein Teil dieser Marke darf über diese Ebene hinausragen. Diese Messmarke ist die Schanzkleidmeßmarke.

(ii) Wo der Mastfuß sich auf oder über der Schanzkleidverbindungsline befindet, muss das Maß 7626 mm von der Schanzkleidverbindungsline in Position oder seitlich des Mastes genommen werden. Wenn eine Mastverlängerung benutzt wird, muss in solchen Fällen die Vermessung vorgenommen werden, wenn diese vollständig ausgefahren ist.

Der Spinnakerbaum braucht nicht an den Mast befestigt oder angeschlagen werden, wenn er in Benutzung ist.

(b) Die Verlängerung des Spinnakerfalles, wenn dieses stramm im rechten Winkel zum Mast gehalten wird, darf den Mast nicht höher als 7626 mm oberhalb des oberen Randes des Schanzkleidmeßmarke schneiden. Wenn das Spinnakerfall durch ein Auge oder einen Block geführt ist, darf kein Teil eines solchen Auges oder Blockes mehr als 76mm vom Mast hervorstehen.

(c) Ersatz.

(d) Alle Segel müssen während der Fahrt auf dem Wasser zu bergen oder wegzurollen sein.

(e)

(i) Das vorderste Ende des Spinnakerbaumes, einschließlich der Endbeschläge, darf nicht mehr als 2743mm über die vorderste vertikale oder Querschiffsausdehnung des Buges hervorstehen. Die 2743mm müssen im rechten Winkel zur Ausdehnung der Mittellinie des Rumpfes gemessen werden. Der Spinnakerbaum darf nicht als Bugspriet für Vorsegel oder hoch am Wind segelnd benutzt werden. Ein Spinnakerbaum in Gebrauch der sich unterhalb einer horizontalen Projektion der unteren Großsegelmeßmarke befindet, muss einen minimalen Enddurchmesser von 50 mm haben und muss so geformt oder geschützt sein dass keine scharfen Ecken vorhanden sind.

(ii) In der eingefahrenen Position darf der Spinnakerbaum nicht mehr als 900mm über die vorderste vertikale oder Querschiffsausdehnung des Buges hinausragen. Der Spinnakerbaum muss eingefahren sein, wenn der Spinnaker nicht benutzt wird.

Der Spinnakerbaum braucht nicht am Mast befestigt oder angeschlagen sein, wenn er benutzt wird.

(f) Wenn ein Spinnaker, auf einer Wettfahrt einmal gesetzt wurde, darf im Verlauf einer Wettfahrt kein anderer Spinnaker benutzt werden.

Regel 14 Segelfläche

(a) Die Fläche des Vorsegels wird bestimmt durch $(0.5 \times L \times LP) + (0.66 \times LE \times R)$, wobei L, LP, LE

und R in Regel 15 definiert sind. Die Fläche muss auf den nächsten $0,01\text{m}^2$ abgerundet und Segel damit in der Nähe des Schothornes auf der Backbordseite mit Nummern nicht kleiner als 76mm hoch und mit einer Strichdicke von mindestens 6mm in einer Kontrastfarbe unauslöschbar eingetragen sein.

(b) Die Fläche des Großsegels wird bestimmt durch $0,25A * (G1 + G2 + G3 + 0.5B)$, wobei A und B in Regel 15 (C)(i) und Regel 15 (C)(ii) und G1, G2 und G3 (die Großsegelgurtmaße) in Regel 15 (C)(v) definiert werden. Diese Fläche muss auf den nächsten $0,01\text{ m}^2$ Wert abgerundet und im Messbrief festgehalten werden und das Segel damit in der Nähe des Schothorns auf der Backbordseite beschriftet sein. Oberhalb dieser Ziffern muss ebenso die in Kombination mit diesem Großsegel maximal erlaubte Vorsegelfläche (z.B. $18,58\text{m}^2$ minus gemessene Großsegelfläche) aufgemalt sein. Diese beiden Nummern dürfen nicht kleiner als 76mm sein und müssen eine Strichdicke von mindestens 6mm in einer unauslöschlichen Kontrastfarbe haben.

(c) Unterschiedliche Kombinationen von Großsegel und Vorsegel sind erlaubt, vorausgesetzt die vermessene Gesamtfläche überschreitet bei Gebrauch zu keinem Zeitpunkt $18,58\text{ m}^2$.

(d) (i) Nicht mehr als zwei neue Spinnaker dürfen im Messbrief eines Bootes innerhalb von 12 Monaten eingetragen werden. Die Spinnaker müssen chronologisch nummeriert werden, mit Datum vom Vermesser auf der Backbord Seite des Schothorns unterschrieben werden. Die Beschriftung muss mit wasserfester, kontrastreicher Farbe erfolgen. Alle Daten müssen in den Messbrief

übertragen werden.

Regel 15 Segelvermessung

(a) Vorgehensweise

(i) Zur Vermessung müssen die Segel auf einer ebenen Fläche ausgebreitet werden, mit gerade soviel Spannung entlang der Vermessungslinie, dass alle Falten geglättet sind. Alle Maße müssen über die gesamte Breite einschließlich aller Säume quer zur Vermessungsrichtung und Liekbänder mit den Latten in Position genommen werden.

(ii) Der Kopf des Großsegels ist definiert als der Punkt des Vorlieks oder dessen Verlängerung, der auf der selben Höhe liegt, wie die senkrechte Projektion des höchsten Punktes des Segels auf das Vorliek oder dessen Verlängerung.

(iii) Das Schothorn des Großsegels ist definiert als der hinterste Teil des Segels projiziert auf das Unterliek oder dessen Verlängerung, einschließlich Liekband, falls vorhanden.

(iv) Jedes Segel ist zu vermessen. Bei Erfüllung der Regeln muss der Vermesser die Fläche des Segels gemäß Regel 14 (a) für das Vorsegel und Regel 14 (b) für das Großsegel auf der Backbordseite des Segels am Schothorn markieren, datieren und unterzeichnen. Das Datum und die Nummer des Segelmachers müssen im Messbrief des Bootes festgehalten werden.

(v) Alle Verstärkungen müssen in alle Richtungen zu falten sein, über die Falte innerhalb der gefalteten Ecke gemessen darf diese nicht dicker als ein 13mm sein. Jedes Material zur Oberflächenbehandlung oder jede Beschichtung die auf das Segelmaterial aufgebracht wird, darf die Faltung der Verstärkung nicht verhindern. Die-

se Regel darf keine Anwendung finden bei Kopfbrettern, Schothornbrettern oder jeden anderen Beschlag der am Segel mit einer maximalen Ausdehnung von weniger als 102mm befestigt ist.

(b) Vorsegel

(i) Die Länge des Vorlieks L muss von der unteren Ecke des Segels am Hals bis zur oberen Ecke des Segels am Kopf gemessen werden. Das Maß L darf während des Rennens nicht verlängert werden können. Entweder muss das Vorsegel während des Rennens einen Kontrolldraht mit einem minimalen Durchmesser von 1,25mm befestigt am Kopf und am Hals des Segels haben, um sicherzustellen, dass das Maß L zu keiner Zeit vergrößert wird und der Abstand zwischen den Hals- und Kopfbefestigungspunkten das Maß L nicht überschreiten kann; oder falls das Vorsegel bei der Vermessung ohne einen am Kopf und Hals befestigten Kontrolldraht vorgelegt wird, dann muss L mit einer Spannung von 5 kg am Vorliek gemessen werden, und das Maß L muss innerhalb von 150mm vom Hals auf der Backbordseite mit einer Mindestgröße von 25mm vermerkt sein.

(ii) Die Länge LP muss von der äußersten Ecke des Schothorns zum nächsten Punkt des Vorlieks gemessen werden. Als Schothorn im Sinne dieser Regel wird definiert der Schnittpunkt von Unter- und Achterliek, wenn nötig verlängert.

(iii) Kopfbretter sind nicht erlaubt. Schothornbretter die eine maximale Größe von 229mm haben, sind erlaubt. Als Schothornbrett gilt alles, was nicht mit der Hand gefaltet werden kann.

(iv) R soll der maximale Abstand des Lieks von einer geraden Linie durch Kopf und Schothorn, wie definiert in Regel 15(b), gemessen im rechten Winkel zu dieser Linie sein. LE soll die Länge der Strecke zwischen Kopf und Schothorn sein. Wo das Liek konkav oder gerade ist, soll R als Wert Null definiert sein.

(C) Großsegel

(i) Das Maß A wird zwischen dem oberen Rand einer unteren auf den Mast gemalten Marke und dem unteren Rand einer oberen auf den Mast gemalten Marke gemessen. Der obere Rand der unteren Markierung bezeichnet die unterste Position, wo die Verlängerung der Oberseite des Baumes bei rechtem Winkel den Mast schneidet. Kein Teil des Kopfbrettes des Segels darf in der Höhe über den unteren Rand der oberen Markierung hinausragen.

(ii) Das Maß B ist der kürzeste Abstand vom Schothorn des Großsegels zum Vorliek. Das Vorliek ist definiert als eine Linie entlang der Vorderkante des Großsegels, beinhaltend Liektau, verlängert wenn nötig. Das Schothorn ist definiert als der Schnittpunkt von Unter- und Achterliek, verlängert wenn nötig.

(iii) Die Maße A und B müssen im Messbrief festgehalten werden.

(iv) Das Kopfbrett des Großsegels darf in der Breite, senkrecht zum Mast gemessen, 102mm nicht überschreiten.

(v) Die Gurtmaße G1, G2 und G3, vom Kopf aus nummeriert, müssen von ihren entsprechenden Punkten auf dem Achterliek auf den nächsten Punkt des Vorlieks des Segels einschließ-

lich des Liektaues gemessen werden. Die halbe Höhe des Achterlieks muss durch Falten des Kopfes auf das Schothorn und die Viertel- und Dreiviertelhöhenpunkte durch Falten des Schothorns und des Kopfes auf den entsprechenden Halbhöhepunkt des Achterlieks bestimmt werden. Falls irgendwelche hohlen Linien im Achterliek des Segels vorhanden sind müssen diese durch gerade Linien überbrückt werden und die Gurtmaße von diesen geraden Linien aus genommen werden.

REGEL 16 Großbaum

Es muss möglich sein, den Baum, ausschließlich der Beschläge, durch einen Ring mit dem Durchmesser 150mm zu führen. Die gesamte zusammengekommene Länge entlang des Baumes eines jeden Teiles aller Befestigungsoberflächen die außerhalb des 150mm Kreisdurchmessers fallen, darf 152mm nicht überschreiten.

Regel 17 Unterscheidungszeichen

(a) Auf jeder Seite des Großsegels muss die Inschrift 14 und unterhalb dieser der Nationalitätsbuchstaben und die Klassennummer des Bootes wie im Messbrief festgehalten stehen, also:

14

GER 135

Die Zeichen dürfen nicht weniger als 300mm hoch sein und müssen gemäß RRS 77 angeordnet sein.

(b) Jedes Boot muss ein dauerhaftes Unterscheidungszeichen auf dem Spiegel, Kielschwein oder Querducht tragen, dessen Zeichen nicht weniger als 19mm hoch sind, welche entweder

(i) die gesamte Klassenboots-

nummer, z.B. GER 140, oder

(ii) den Herstellercode, in diesem Fall muss dieser Code im Messbrief des Bootes aufgeführt werden.

Regel 18 Verbote

Folgendes ist verboten:

(a) Masten oder Bäume, die mit einer dauerhaften Biegung entworfen oder gebaut sind. Eine Biegung ist als Vorhanden definiert, wenn bei einem gleichmäßig aufliegenden Mast ohne Belastung, eine gerade Linie entlang der hinteren Seite des Mastes, inklusive Mastnut, wenn vorhanden, von der Unterkante der oberen gemalten Marke zu der oberen Kante der unteren gemalten Marke, mehr als 50mm vom Mast, inklusive Mastnut wenn vorhanden, entfernt ist.

(b) drehbare Masten

(c)

Vorsegelholepunktausbaumer oder Ausrigger

(d) Segel mit doppeltem Vorliek

Regel 19 Besatzung

Die Besatzung muss aus zwei Personen, den Steuermann eingeschlossen, bestehen.

Regel 20 Ausrüstung der Besatzung

(a) Beide Mitglieder der Besatzung müssen in Kontakt mit dem Rumpf, den Beschlägen oder dem Schanzkleid sein. Einer oder beide dürfen ein Trapez, einzeln oder gleichzeitig benutzen. Wenn man ein Trapez benutzt, darf das nicht von einem Punkt außerhalb der 4267mm Länge des Rumpfes, wie in Regel 1 definiert, erfolgen.

(b) Die Trapezgurte müssen in nassem Zustand schwimmen und dürfen jeder nicht mehr als 5 kg wiegen.

(c) Das Segeln mit Kleidung oder Ausrüstung, deren Zweck in der

Erhöhung des Mannschaftsgewicht liegt, ist verboten. Das Gesamtgewicht der Kleidung oder Ausrüstung die von einem Teilnehmer getragen oder mitgeführt wird darf 15 kg, gewogen wie in Anhang 10 der Wettfahrtregeln festgelegt, nicht überschreiten.

Regel 21 Messbrief

(a) Der Messbrief und das Vermessungsformblatt müssen von der Weltvereinigung genehmigt sein.

(b) Kein Boot darf in dieser Klasse segeln, wenn es nicht einen gültigen Messbrief hat. Der Antrag auf Vermessung und Registrierung untersteht der Verantwortung des Eigners, dieser muss den Antrag auf eine Segelnummer und den Messbrief bei seinem nationalen Verband stellen. Anmerkung: in Deutschland werden die Segelnummern durch die Deutsche Fourteen Klassenvereinigung vergeben, der Antrag auf einen Messbrief hingegen muss an den DSV gestellt werden.

(c) Der Eigner hat dafür Sorge zu tragen, dass ein offizieller Vermesser das Messblatt und den Messbrief ausfüllt und, sofern zutreffend, darin bestätigt, dass das Boot den Klassenvorschriften entspricht.

(d) Der ausgefüllte Messbrief muss durch den Eigner an den nationalen Verband zusammen mit der jeweiligen von dem nationalen Verband geforderten Registrierungsgebühr zurückgegeben werden. Der nationale Verband versieht den Klassenmessbrief mit einem Gültigkeitsvermerk.

Anmerkung: im Bereich des DSV wird zusammen mit einem „Internationalen Bootsschein“ ein DSV Messbrief ausgestellt.

(e) Bei Wechsel des Eigners wird

der Messbrief ungültig, kann jedoch durch Einreichen des alten Messbriefes, zusammen mit einem schriftlichen Antrag der den Namen und die Adresse des neuen Eigners enthält und der entsprechenden Gebühr, falls gefordert, bei dem nationalen Verband neu ausgestellt werden.

(f) Ein Messbrief, der von dem nationalen Verband ausgestellt wurde, ist so lange gültig, wie das Boot diesen Regeln und den im Messbrief festgehaltenen Einzelheiten entspricht, vorausgesetzt, dass ein gültiger Auftriebstestvermerk (siehe Regel 12 (C)) vorhanden ist.

(g) Der Eigner des Bootes ist dafür verantwortlich, dass der Messbrief nicht aus irgendeinem Grund ungültig gemacht wird.

(h) Falls irgendwelche Einzelheiten, die im Vermessungsformblatt oder Messbrief festgehalten sind, verändert werden, muss der Eigner einen offiziellen Vermesser beauftragen, die abgeänderten Punkte nachzuvermessen und falls diese den Regeln entsprechen, die betreffenden Teile des Vermessungsformblattes oder des Messbriefes zu vervollständigen. Der Eigner muss dann mit den Vermessungsunterlagen und dem alten Messbrief wie in seinem nationalen Verband festgelegt, verfahren.

(i) Diese Regeln sind vom 1. Januar 1996 an für alle Boote, die an oder nach diesem Datum erstvermessen wurden, gültig. Boote deren Riggs und Segel in Übereinstimmung mit den Regeln, die vom 1. März 1976 bis zum 28. Februar 1982 gültig waren, vermessen wurden dürfen weiterhin benutzt werden, müssen jedoch den Regeln vom 1. Ja-

nuar 1989 entsprechen falls irgendwelche Veränderungen am Rigg gemacht werden oder zusätzliche Segel benutzt werden. Ein Boot, das vor dem 1. März 1976 erstvermessen wurde, muss den Regeln entsprechen, die zu dem Zeitpunkt der Erstvermessung in Kraft waren. Ob irgendwelche Veränderungen, Erneuerungen oder Reparaturen das Boot mit den zur Zeit der Erstvermessung gültigen Regeln oder mit diesen Regeln übereinstimmen, liegt im Ermessen des Eigners. Falls irgendwelche Veränderungen an den Spieren oder dem Segelplan vorgenommen werden, müssen alle Segel und Spieren gemäß diesen Regeln vermessen und ein neuer Messbrief ausgestellt werden.

(j) Jeder Rumpf, erstmals vom Australian Fourteen Foot Sailing Council oder von der New Zealand 14 Association vor dem 1. Januar 1997 vermessen, braucht nicht den Regeln 1 bis 3 zu entsprechen, vorausgesetzt, dass er weiterhin den Regeln entspricht, nach denen er erstmals vermessen wurde.

(k) Die Australian und New Zealand Int 14 Association dürfen bis zum 1. Januar 1999 Regatten für Boote mit einem auf 65.5 kg reduzierten Gewicht durchführen, deren Eigner ausschließlich in deren Vereinigungen registriert sind, Vermessen nach den lokalen Regeln.

(l) Wo ein Widerspruch zwischen den Regeln der Int 14 Class und den Regeln der Australian und New Zealand 14 Foot Dinghy Councils hervorgeht, soll der Konflikt in Bezugnahme zu dem Australian Rotary letter vom 25. Juni 1996 gelöst werden.

Regel 22 Werbung

(a) An Veranstaltungen, die von

dem organisierendem Verband nicht als Kategorie A (definiert in ISAF Regel 20, "ISAF Advertising Code") beschränkt wurde, darf ein Boot entscheiden, Kategorie C (auch in ISAF, Regel 20 definiert) Werbung zeigen, jedoch eingeschränkt auf die von der Klassenregel 22(b) erlaubten Maße. Während der gesamten Veranstaltung darf das Boot Werbung von nicht mehr als zwei Organisationen oder Personen zeigen dürfen. Zulässige Werbung muss ein oder zwei aus

(i) der Name einer Organisation oder Person;

(ii) ein Marken- oder Produktname; oder

(iii) ein Logo sein.

(b) Kategorie C Werbung (das ist die von dem Boot gewählte Werbung zusätzlich zu der erlaubten oder verlangten Werbung unter ISAF Regel 20.3.1. und unter Kategorie A) darf gezeigt werden auf:

(i) bis zur Hälfte der hinteren 75% der Länge des Rumpfes ohne Bugnummern;

(ii) Segel wie folgt:

(a) Werbung auf Spinnakern ist ohne Einschränkung bis auf die

in ISAF Regel 20.2 und in diesen Klassenregeln vorgesehenen

(b) Auf einem anderen Segel darf nur eine andere Werbung zur gleichen Zeit gezeigt werden, diese darf auf beiden Seiten des Segels sein. Sie soll unter dem Nationalzeichen und der Segelnummer sein und darf nicht breiter sein als zwei Drittel der Unterliekslänge des Segels und nicht höher als zwei Drittel dieser Breite.

(iii) Am Großmast und am Großbaum jedoch ist das Tragen von Werbung auf einen Namen, Marke, Produktnamen oder Logo einer Organisation be-

beschränkt. Die Fläche innerhalb zwei Drittel der Länge des Mastes und zwei Drittel der Länge des Baumes darf dafür verwendet werden.

SEA-STAR

TROCKENANZUG

- direkt ab Fabrik -

★

8 Jahre Größe 64

Größen: **XXXS - XXXL**

ab **DM 260,-**

Oxford-Nylon	DM 360,-
atmungsaktiv	DM 495,-

Manschetten Service 24h

Sofort Katalog anfordern!

W. G. TESCHNER GmbH

Redderkamp 20 · D-23669 Timmendorfer Strand

☎ 04503-3 10 10 · 24-h-Service · 04503-8 60 41

Anbei vermerkt: Die deutsche Version der Regeln gelten unter Vorbehalt, bis die Übersetzung vom DSV bestätigt wird.

14er Gebrauchtfootliste

INT 14, ICE Design, Bismark II

- BJ 95
- Australischer Werftbau; ca 6kg Blei
- Carbonmast ; Carbonbaum ; Carbonrüssel
- Carbonruder und -schwert
- 2 Spis ; 2 Groß ; 4 Focken
- 13.000DM

Ralf Meier 04356/986650

Rolf Beyer 0431/8888497

Int. 14 GER 100

- Ovington 1B / Top-Zustand
- Baujahr 1994
- 2 kleine Riggs
- 1x Gross ; 3 x Fock ; 2x Gennaker
- Sliptrailer ; Ober- und Unterpersenning
- schnellstes unter den Kleinen!
- Preis DEM 9.000,00

Martin Steuerer

0821/664306

email: steuerer@bigfoot.com

INT 14, AUS 68, Tasker Sails

- pre amalgamation boat
- West Australian State Champion
- 2nd in the last Australian Titles
- 4 jibs 2 mains 4 spins
- racks; carbon mast(60mm)
- hydrolic rig tension
- self tacking jib
- boat cover & trolley
- \$12,000 AUS

Brad Devine

E-Mail: Bradwd@bigpond.com

GER 137 / K1257 INSULIN von Jon Turner Dinghies

- englischer Werftbau in Holz (Jon Turner Dinghies)
- Vorbesitzer James Storey (2. der WM 2000 mit aktuellem Boot)
- Bj. 1989, 2 Satz Segel, gutmütiges und schnelles Boot mit kleinem Rig
- evtl. mit Trailer Bj. 95
- Schwert Bj. 96 Jon Turner
- Ober-, Unter- und Fahrtpersenning
- seltene Gelegenheit eines Holz 14 Footers als Werftbau
- regattafähiger Zustand
- VHB 6000 DM

Juergen Buetow

Tel. + FAX 07141-388208

email: juergen.buetow@sap.com

INT 14, Ovington 1, GBR 1380

- Excellent condition
- Angell mast; Carbospars boom and pole
- 1 main ; 2 jibs; 2 spinnakers
- daggerboard and rudder
- trolley/trailer combi; covers
- Fastest Ovi 1 in the UK, unbreakable boat
- £4500 or near offer

Caroline Gosford

+44 1865 863777 (h)

or caroline14@bigfoot.com

INT 14, Ovington 4B

- kleines Rigg ; laufendes Gut neu
- guter Zustand; div. Zubehör
- 2 Satz Segel; Sliptrailer
- Oberpersenning; Unterpersenning
- sehr Stabil, perfekter Einsteigerskiff!
- VB 7000,-

Johannes Böhn / Vera Stolarski

Tel. 0177/2166396 oder 0177/5599779 oder 0421/533781

Int 14 / Ger 24 / Ovi 1b

- Original Ovington Howlett 1b
- Baujahr 1991; kleines Rigg ; Carbon-Mast
- 2 Genaker; 2 Gross; 2 Fock
- Ober- und Unterpersenning
- Slipwagen / Trailer mit TÜV
- Boot steht am Chiemsee
- Preis 5500.- DM

Hannes Weininger / Felix Sitton aus 83278 Traunstein

Felix Tel. 0171 285 13 09 & Hannes Tel. 0861 60126

email: Hannes.Weininger@t-online.de

INT 14 ICE „Orange Chainsaw“

- Werft: Maas Hannen, Australien
- Baujahr: ca. '96
- Willets Carbon Mast mit Stepdown
- 2 Groß, 4 Fock, 2 Gennaker
- Slipwagen; Persenning
- Festpreis 13.500,-DM

Bernd Buck aus Nonnenhorn

Tel. 08382/8202

email: bebuck@t-online.de

Sui 5 / K1208

- Ovington Benedict IV Baujahr 87
- Regattaklar, kleines neues Rigg
- 1 Groß, 2 Genacker, 2 Focks
- Ober + Unterpersenning; Slipwagen + Trailer
- guter Zustand
- ideales Anfängerboot, sehr stabil
- VHB 4000,-DM

Kai Frick aus Freising

08161/938919

email: mailto:Kai_Frick@web.de Kai_Frick@web.de

Regattakalender 2001

Datum	Regatta	Austragungsort	Land
28.-29. April	Müritz Open	Müritz	GER
05.-06. Mai	WSCW Fight*	Wittensee	GER
12.-13. Mai	Insel Trophy	Chiemsee	GER
12.-13. Mai	Supercup*	Aalborg	DEN
19.-20. Mai	Skiffmeeting	Wasserburg	GER
24.-27. Mai	Riva Cup	Riva, Lago di Garda	ITA
31. -3. Juni	Europameisterschaft	Riva, Lago di Garda	ITA
09.-10. Juni	Ammersee Bank Cup	Ammersee	GER
07.-10. Juli	German Open*	Warnemünde	GER
12.-14. Juli	Danish Open	Hellerup	DEN
20.-22. Juli	Skiff Pro Tour (ISC)	Travemünde	GER
04.-10. Aug	Prince of Wales Cup Week	Pwhelli, Wales	GBR
August	Supercup	St. Moritz	SUI
25.-26. Aug.	Herbstpreis Brunnen	Brunnen	SUI
24.-26. Aug.	Skiff Pro Tour (ISC)	Campione	ITA
1.-2. Sept.	Aarhus Festuge Cup	Aarhus	DEN
29.-30. Sept.	Harboe Cup*	Skaelskoer	DEN
15.-16. Sept.	Maas Cup	Roermond	NED
22.-23. Sept.	Interboot Supercup	Bodensee	GER
05.-06. Okt.	WSCW Finale*	Wittensee	GER
13-14 Okt.	Vejle Open*	Vejle	DEN
23.-30. Nov.	Weltmeisterschaft	Bermuda	BER

* Nordic Trophy Events

Mehr und mehr Segler outen sich: sie gehen heimlich surfen. Mehr und mehr Segler outen sich: sie gehen heimlich surfen.

24.COM

powered by: cumseiling

News Race. Cruise. Shop

SAIL 24.COM - MIT WENIG SURFEN VIEL ÜBER SEGELN.

