

DER
DOPPELSTEHER

DAS MITTEILUNGSBLATT DER DEUTSCHEN INTERNATIONALEN **I4** KLASSENVEREINIGUNG E.V.





KLASSENFUNCTIONÄRE

1.VORSITZENDER	Marcus Wieland	Haus 30 83256 Frauenchiemsee Tel: +49 8054 902817 chairman@ger.i14.org
2.VORSITZENDER	Burkhard Zander	Hohelandstr. 66 23564 Lübeck Tel: +49 451 7070247 zander@bonoptic.de
KASSENWART Segelnummern	Robert Schmidt	Dorfstr. 10 82237 Wörthsee Tel: +49 8153 987763 finance@ger.i14.org
KLASSENZEITUNG	Axel Reinsch	Bessemerweg 18 22761 Hamburg Tel: +49 4025495171 axel@int14.de
ARCHIV Regattaberichte	Konstantijn van Empel	Kantstr. 12 76137 Karlsruhe Tel: +49 721 358259 kvanempel@ptc.com
FLOTTE BAYERN	Stephan Heim	Holzbachstr.3 82110 Germering Tel: +49 89 84058389 stephan.heim@planet-interkom.de
FLOTTE WEST Homepage	Jens Kulenkampff	Boxgraben 73a 52064 Aachen Tel: +49 241 9960184 webmaster@ger.i14.org
FLOTTE OST	Robert Bautz	Kopenhagenerstr. 18 18107 Rostock Tel: +49 381 721168
FLOTTE BODENSEE	Denise Biller	Im Rossfeld 44 FI-9494 Schaan Fürstentum Lichtenstein Tel: 00423 233 1859 denise_biller@hotmail.com
VERMESSER NORD	Peter Rooks	Dornestr.48 23558 Lübeck Tel: +49 451 5922455 PRooks@t-online.de
VERMESSER SÜD	Martin Blum	Renkenweg 5 83209 Prien Tel: +49 8051 968275 martin.blum@gmx.net

Inhaltsverzeichnis

Seite	Inhalt	Rubrik
2	Klassenfunktionäre	Offizielles
3	Aufnahmeantrag	Offizielles
4	Chairman's Letter	Offizielles
5	Editors Worte	Offizielles
6	Flotte Süd	Offizielles
	Flotte Nord	
7	Dt. 14s - Statistik	Offizielles
9	Teamrace	Offizielles
10	Dt. Regatten	Regatten 2001
13	Dt. Regatten	Regatten 2002
16	Impressum	
17	German Open	Regatten 2002
	Europameisterschaft	
21	Travemünder Woche	Regatten 2002
22	14 Bilder	
26	einige Ergebnisse	
27	Segelnummern und Bootspapiere	Allgemeines
28	Messebericht „Boot 2002“	Allgemeines
30	Infektion 14 ; Einsteiger Bericht	Einsteiger - Berichte
33	Technik	Technik
38	Interview mit Z. Berkowitz	Internationales
40	Segellexikon	Internationales
42	Gebrauchtboote	Bootsmarkt

International **14** - Aufnahmeantrag der Deutschen Fourteen - Foot Klassenvereinigung e.V. Robert Schmidt; Dorfstr. 10; 82237 Wörthsee

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 30 Euro 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

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

Datum, Ort

Unterschrift

Die Abstimmung

Die deutsche 14er KV hat sich entschieden, hier das Ergebnis der deutschen Abstimmung zu den aktuellen Regeländerungsvorschlägen:

Nr.	Inhalt	ja	nein	Ergebnis
1	Hecktrapezen	5	26	Nein
2	Breite=2,25m	5	26	Nein
3a	T-Foil	27	4	Ja
3b	T-Foil	26	5	Ja
4	Gewicht	6	25	Nein
5	Limitierung	14	17	Nein
6	Schotführung	27	4	Ja
7	Swing Test	3	18	Nein

14er Quo Vadis?

Über die Auswirkungen und Folgen der Abstimmung wird eventuell noch viel diskutiert werden. Aber egal wie das Ergebnis lauten wird:

„Nach der Abstimmung ist vor der Abstimmung“. Der 14er wird sich immer weiter entwickeln. Neue Ideen werden wieder zu Abstimmungen führen und es wird immer unterschiedliche Meinungen dazu geben. Aber genau das ist doch das positive! Bei uns gibt es keinen Stillstand.

Nichts desto trotz ist auch Stabilität ein wichtiger Faktor der nicht vernachlässigt werden sollte. Erschwingliche Bootspreise und die Möglichkeit einer mittelfristigen Planung garantieren gerade Neueinsteigern gute Grundbedingungen sich in der Klasse zu etablieren. Dies war in der Vergangenheit und wird auch in Zukunft der Fall sein.

Lasst uns segeln gehen und der Faszination unseres einmaligen Sportgerätes verfallen. 14er segeln ist wesentlich mehr als „segeln nach Regeln“. Es gibt ihn, den 14-way-of-life.

Euer
 Marcus Wieland, GER 66
 1. Vorsitzender

Chairman's Letter

Bemerkung: Wortlaut und Erklärung der Vorschläge siehe unter: www.segel.de/int14

Wie geht es jetzt weiter?

Erst nach Auswertung der Ergebnisse aller Nationen stehen die Entscheidungen fest.

Die einzelnen Nationen haben je nach registrierten Bootszahlen unterschiedliche Stimmrechte. Die Anzahl der Stimmen einer Nation wird entsprechend dem nationalen Ergebnis eingebracht.

Zur Änderung einer Regel ist dann eine einfache Mehrheit nötig. (Achtung gilt nicht bei einer „Emergency Vote“, hier sind 2/3 der Stimmen nötig).

Die zu ändernden Regeln werden im nächsten Meeting der ISAF ratifiziert (November 2002) und treten anschließend in Kraft.

Ausführlichere Informationen zum internationalen Regelwerk die erhaltet Ihr unter www.i14.org



Editors Worte

So Leute, da habt Ihr wieder Euren Doppelsteher in voller Pracht. Wie schon auf der Jahreshauptversammlung angesprochen, gibt es nicht wie einst vorgenommen zwei Ausgaben dieses wunderschönen Magazins, sondern nur eine zu den Messen, angefangen mit der Interboot in Friedrichshafen. Das ist jedoch nicht an uns gescheitert, sondern daran, das wir weder genug Geld, noch genug Inhalt für eine weitere Ausgabe hatten. Schade eigentlich, denn ich denke, daß es eine Menge zu erzählen gäbe in unserer Klasse. Gerade in diesem Jahr, wo es viel um Regeländerungen und Hydrofoils ging und geht.

Wir tun was wir können, aber alles selber schreiben ist wirklich nicht drin. Es macht viel Spaß den Doppelsteher zu bauen und am Ende damit die Klasse zu beglücken, doch ist es auch genug Arbeit. Ich denke es könnte eine Menge mehr im Bereich Technik und Regeln geschrieben werden. Wo man auch auf den Regatten hinhört, es wird immer mächtig diskutiert und erzählt. Warum nicht einfach mal alles aufschreiben und mir schicken. Klar es ist ein wenig Arbeit, aber doch nur einmalig und letztlich nur ein paar Stunden in einem halben Jahr. Überlegt es Euch mal, vielleicht lohnt es sich doch ab und zu sich mal hinzusetzen und etwas zu schreiben. Dafür gibt es dann einen zweiten DS im Frühjahr mit vielen tollen neuen Berichten.

Das zweite Problem, was jeder Doppelsteher natürlich mit sich bringt, ist die Finanzierung. Wie Ihr hier auf den Seiten seht, konnten wir einige Inserenten von unserer grandiosen Zeitung überzeugen. Das

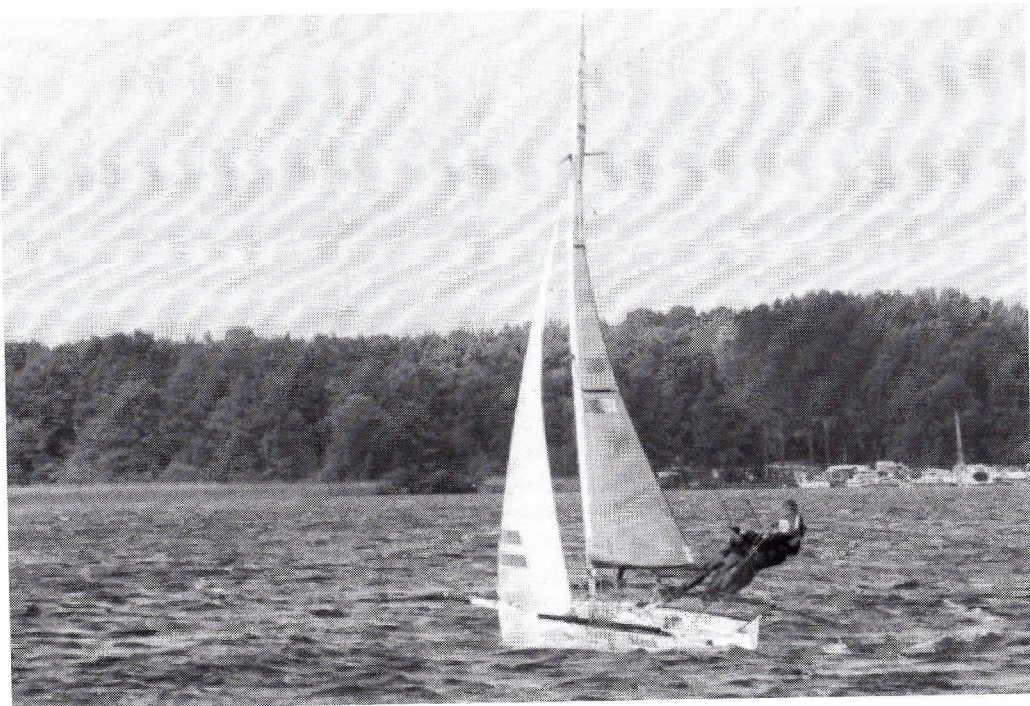
ist jedoch noch stark ausbaufähig. Sponsoren sind im DS immer willkommen und notwendig. Gerade im Hinblick auf unsere Wunschvorstellung, doch noch eine zweite Zeitung jeweils zum März / April herauszubringen. Auch hier könnt Ihr uns sehr helfen. Habt Ihr eigene Sponsoren oder Kontakte, die wir für den Doppelsteher gewinnen können? Klar, wir machen den Doppelsteher und das machen wir sehr gerne. Aber Ihr macht ihn erst wirklich interessant und damit wertvoll.

Mecker, Mecker, Mecker!!!!!! Damit ist es nun genug.

Wir haben wieder einen tollen Doppelsteher zusammengestellt und darüber freuen wir uns natürlich sehr. Und wie Ihr sicher als erstes gesehen habt, gibt es gleich eine kleine Revolution auf der Titelseite. Wir haben ein neues Logo. Das alte rote DS Logo war sehr schön und natürlich gehörte es immer zu der Zeitung dazu. Doch wir sind der Meinung, es sollte ein wenig aufgepeppt werden. Und nun ist es passiert. Wir hoffen, es gefällt Euch und Ihr nehmt es genauso auf, wie das alte Logo. Ein ganz grosses Dankeschön an dieser Stelle an Ina Kammer, die nicht nur stundenlange Arbeit in die Titelseite investiert hat, sondern auch viele Seiten in der Zeitung gestalten hat.

Ich wünsche Euch einen spannenden Saisonabschluss und viel Erfolg. Bringt den Winter gut hinter Euch und vielleicht nehmt Ihr Euch einige angesprochene Themen zu Herzen und schreibt mir mal zurück.

Eure Doppelsteher - Redaktion
Bernd Jahn, GER 32 &
Axel Reinsch GER 180



Flotte Süd 2002

Das Jahr seit dem Erscheinen des Doppelstehers 2001 ist wieder wie im Flug vergangen. Kaum erinnert man sich noch an die beiden letzten Regatten des Jahres 2001 im Süden der Republik: den Interboot Super Cup und den wiederaufgestellten Whirlpool Cup. Die Wiederaufgaben stehen bereits vor der Tür!

Der Whirlpool-Cup war wieder der gelungene Saisonabschluss wie früher. Einziger Punkt auf der Negativliste: das kalte Wasser im Whirlpool. Tolles Engagement vom Libera Yacht Club Chiemsee!

Der Winter wird in Süddeutschland nicht nur zum Skifahren oder für den Winterschlaf genutzt. Die Ergebnisse knallharten Konditionstrainings und ausgefeilter Ernährungspläne waren im Frühjahr nicht zu übersehen.

Die süddeutschen Regatten waren allesamt gut besucht. Wer an der Insel Trophy, der neu ins Leben gerufenen Seeshaupter Rüssel-Tage, dem legendären Ammersee Cup oder dem Interboot Super Cup an den Start geht, kann mit 10 bis 20 Int. 14 an der Startlinie rechnen.

In der Southern Trophy Rangliste werden nach zwei von drei Regatten bereits 22 Teams geführt. Die Southern Trophy ist eine gemeinsame Wertung über drei Schwerpunktregatten im Süden; die Insel Trophy, den Ammersee Cup und den Interboot Super Cup. Die Entscheidung 2002 beim Interboot Cup steht noch aus. Die Siegerehrung findet dort im Rahmen der Interboot statt.

Das Konzept, die 29er zu den Int. 14 Regatten mit einzuladen, geht in die richtige Richtung. Die 29er Segler können hautnah miterleben, dass der Int. 14 eine echte Alternative zum olympischen 49er ist.

Abgerundet wird der Regattakalender durch die Primavera im Frühjahr in Cham und dem Herbstpreis in Brunnen (mit 20 Booten in 2002!), beide in der Schweiz.

Verbesserungswürdig ist die süddeutsche Beteiligung an den internationalen Regatten. Drei Teams beim Riva Cup sind zu wenig und vier bei der Europameisterschaft gerade akzeptabel. Dass wir uns leistungsmäßig nicht verstecken müssen, zeigt die German Open mit dem Gewinn des Titels und 5 süddeutschen Teams unter den Top 8.

Campione am Westufer des Gardasees kristallisiert sich immer mehr zum "Trainingszentrum" heraus. An

Ostern und im August zur sogenannten Campione Week trainieren dort zwischen 5 und 10 Int. 14s.

Für die Saison 2003 steht die Organisation der German Open in Süddeutschland an.

Stephan Heim GER 185 (Flotte Bayern)
Bernd Buck GER 22 (Stellv. Flotte Bodensee)

Flotte Nord

Wie ich es sehe.....

Axel bat mich zu den neuen Regeländerungen ein paar Worte zu schreiben, aber dieses Thema hängt mir schon zum Halse heraus. Wie viele Abende wurden damit schon verbracht, das für und wieder, gut oder schlecht für die Klasse, diskutiert.

Ich sehe den deutschen 14teen zur dominierenden, englischsprachigen Dominanz eher als netten Anhängsel. Wir besitzen, bis auf einige Ausnahmen, leider nicht die Qualität in der Klasse. Zwar hat sich das in letzten Jahren wieder gebessert, nur es fehlt noch einiges um groß mitreden zu können. Es stehen uns ohnehin schwierigere Zeiten bevor. Wann kam es in den letzten 10 Jahren vor, dass wir bei 2 drauffolgenden WMs nicht teilnahmen? Die technologische Schere zwischen Teilnehmer und Nichtteilnehmer wird durch Einsatz der T-Foils größer als Änderungen in der Vergangenheit.

Deshalb sollten wir mehr auf die nationale Entwicklung schauen, die für meinen Eindruck dieses Jahr sehr gute Fortschritte gemacht hat. Wir verzeichnen wieder größere Teilnehmerfelder, 20 – 30 Boote pro Event ist wieder möglich. German Open, Travemünde (sorry, ich kann hier nur für Norddeutschland sprechen) waren sehr gute Veranstaltungen.

Und da möchte ich auch für das nächste Jahr anknüpfen; konzentrierter, gut durchgestalteter Regattakalender, der qualitative Rennen mit schönen Beiprogramm garantiert.

Von den Süddeutschen erwarte ich baldigst Vorschlag zur German Open 2003, EM findet in Verbindung mit POW in England statt, Regatten in Dänemark werden mangels dänischer Beteiligung wohl

abgesagt, somit ist die Chance zu einer besseren Konzentration gewährleistet und wir bekommen mit der POW/EM wieder Berührung mit den Engländern.

Wir werden wieder bei der Hanseboot, Hamburg und 'boot' Düsseldorf dabei sein, Hilfe bei der Standbesetzung, Ideen zur Gestaltung werden gerne angenommen.

Die Firma Exel wird uns hierzu ein wenig finanziell unterstützen, ansonsten wird eine engere Zusammenarbeit mit der Seglerzeitung angestrebt. Hierzu möchte ich nochmals auf das leidige Thema Berichte zurückkommen. Dieses Jahr habe ich in der

Seglerzeitung null platzieren können, da entweder nur Schrott bei mir ankam oder schlichtweg gar nichts. Somit konnte ich nicht verwertbares an die Seglerzeitung weitergeben. Ich hoffe 2003 wird besser.

Ich hoffe das nicht zu viele alte Hasen aussteigen werden, dass die Klasse weiterhin frisches Blut bekommt und der erfolgreiche Trend von 2002 fortgesetzt wird.

Bis dann,
Burkhard Zander
2. Vorsitzender

Deutsche 14s

Es wird immer viel über die Stärke und die Beständigkeit der deutschen 14- Flotte gesprochen.

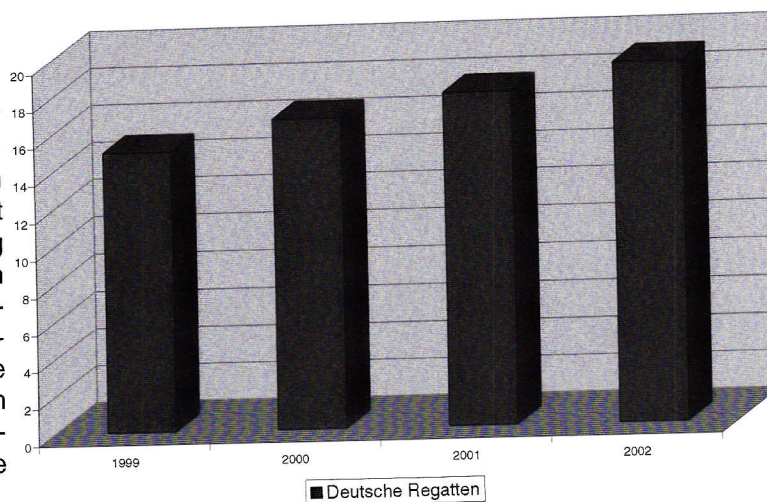
An dieser Stelle möchten wir einmal zeigen, daß sich unsere Flotte in den letzten Jahren kontinuierlich weiterentwickelt hat. Mit dem Wiedereinstieg von Raller hat sich im Norden ein Kern von guten, engagierten Seglern gebildet. Besonders zur Stärkung der Klasse hat die Zunahme an Booten im Süden geführt. Lobend erwähnt werden muss auch die kleine Flotte im Westen, die hart gearbeitet hat, um sich zu integrieren.

Besonders erfreulich ist auch, daß wir mit der Müritz ein zweites wunderbares Segelrevier im Osten gefunden haben. Hoffentlich werden wir in Zukunft wieder Regatten in Warnemünde und an der Müritz haben.

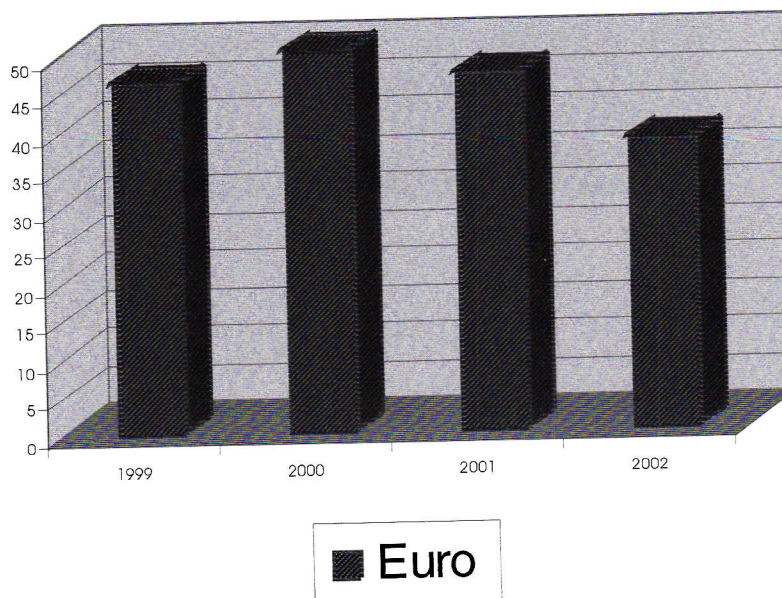
Es ist ja sicherlich kein Geheimnis, daß unsere Klasse besonders durch das Engagement jedes einzelnen von uns lebt. Deshalb hoffen wir, daß jeder von uns in der Zukunft mit dem gleichen Enthusiasmus bei der Sache ist.

Jörn Schulze GER 1
Axel Reinsch GER 180

durchschnittliche Teilnehmerzahl der dt. Regatten



Teilnehmerzahlen der Europameisterschaften



STEINLECHNER BOOTSWERFT

Utting am Ammersee



**29er -
die neue Jugendklasse**



**Highspeed mit
Carbonrig**



Der Seglerladen

- Schakel, Blöcke etc.
- Farben
- Tauwerk
- Bootsschuhe und Stiefel
- Seglerbekleidung
- Bootsmotoren von EVINRUDE und HONDA
- Reparaturmaterial



Die Werft

- Neubau und Reparatur in Holz und GFK
- Restaurierung von Oldtimern
- Yacht-Lackierung in moderner Lackieranlage
- Sommer- & Winterlager
- Segel/Persenning
- Gutachten

NEU

Carbon-Technik

14 und 18-Masten, Groß- und Genakerbäume, Pinnenausleger und Sonderanfertigungen von CST aus Australien.



TERHI-Vertretung

Motorboote, Beiboote und Ruderboote aus Finnland.

Unsere Vertretungen:



HARKEN

TERHI



HARBECK



STEINLECHNER BOOTSWERFT GmbH

Seestraße 9
86919 Utting am Ammersee, direkt am Dampfersteg
Telefon 0 89 06/76 21, www.steinlechnerbootswerft.de
E-Mail: steinlechner@aol.com



Teamrace

Hier noch ein kleiner Denkanstoß von Jörn und Axel:

Sicherlich können wir von den englischen 14s noch viel lernen. Deswegen ist es immer interessant sich auf internationalen Regatten mit englische 14 Seglern zu unterhalten.

In Travemünde haben wir über Regatten, wie zum Beispiel Teamraces gesprochen. Dabei haben wir auch über eine englische Regatta gesprochen, die als random pair teamrace bezeichnet wird. Bei dieser Regatta handelt es sich um ein 2 gegen 2 Teamrace, wobei keine festen Teams melden, sondern die Teams sich von Rennen zu Rennen neu zusammen stellen.

Der Vorteil ist, das jeder melden kann ohne sich ein Teampartner suchen zu müssen und es keine übermächtigen Teams gibt, die schwächere Anfänger abschrecken.

Würden zum Beispiel 8 Boote melden, würde jedes Boot pro Runde einmal mit jedem anderem Boot ein Team bilden. Am Ende gewinnt das Boot, das die meisten Matches gewonnen hat.

Beim random pair teamrace verliert das Team, was das letzte Boot stellt.

Die Aufgabe des Teams ist es also nicht so schnell wie möglich über den Parcours zu segeln, sondern dafür zu sorgen, das der Teampartner nicht letzter wird.

So kommt es oft dazu, das es Wendeduelle gibt um den Gegner zu einer Wegerechtsverletzung zu zwingen. Muss dieser kringeln, ist die

Wahrscheinlichkeit groß, das dieses Boot letzter wird. Eine andere Möglichkeit ist das gegnerische Boot durch Windabdeckung so zu bremsen, das der Teampartner passieren kann.

Letztlich ist jede Segelmöglichkeit gefordert, die ein anderes Boot bremst oder gar aufhält, um seinem Teampartner eventuell vor dem letzten Platz zu bewahren. Sei es das Blockieren an der Tonne um eine freie Durchfahrt zu verhindern oder das stetige Abdecken an der Kreuz, solange es die Regeln erlauben.

Es wäre schön, wenn wir eine Veranstaltung im Jahr hätten, bei der statt einem Fleetrace ein solches random teamrace zustande kommen würde.

Es wäre eine gute Möglichkeit eine teamrace - Kultur in Deutschland aufzubauen.

Das würde zum einen die Innovationsfähigkeit der 14s beweisen und zum anderen denjenigen, die bei der WM Teamraces fahren, die nötige Sicherheit geben.

Jörn Schulze GER 1 &
Axel Reinsch GER 180



deutsche Homepage:
www.segel.de/int14

internationale Homepage:
www.i14.org

Interboot Supercup 2001

Dieses Jahr wurde zum 4. mal ein Fourteen Supercup im Rahmen der Interboot Friedrichshafen ausgetragen.

Die Besonderheit war, dass der Supercup 3. und letzter Teil der zum ersten mal gesegelten und von Vaude Yachting mit tollen Preisen unterstützen Southern Trophy der international 14s war. Ein neuer Melde rekord von 18 14s sorgte für strahlende Gesichter bei allen Beteiligten.

Allein das Wetter brachte wenig Zuversicht für die geplanten 8 Wettfahrten am Wochenende. Regen und sehr wenig Wind ließen am Samstag nur eine Wettfahrt zu. Für viele Crews bedeutete der nachlassende Wind in der 2. Runde der 1. Wettfahrt ein DNF wegen Überschreiten des Zeitlimits. Abends gab es Freibier und warmes Essen inkl. Dessert im beheizten Regattazelt.

Parallel zum Supercup fand ein Matchrace vom Rang 3 statt. Das Matchrace und der Supercup wurden von Yachtredeakteur Christoph Schumann direkt vom Messehafen aus moderiert.

Die Besucher des Interbootvorführhafens hatten so die Möglichkeit die Rennen des Matchraces und den Supercup, welche direkt vorm Hafen stattfanden, hautnah zu verfolgen.

Der Sonntag begann mit Wind um 2-3 Bft. und bewölktem Himmel (zum Glück ohne den angekündigten Dauerregen).

Axel, Sven, Hannes und Jörn hatten eigene Wetterbeobachtungen in Nonnenhorn aus dem „Badehaus“ von Bernd und Karin heraus gemacht. Sie sahen dort nur einen Schwan im Nebel auf spiegelglatterm Wasser. Daraufhin haben sie sich wieder aufs Ohr gehauen und mussten telefonisch darauf hingewiesen werden, dass in Friedrichshafen die Vorbereitungen für die restlichen sieben Läufe in vollen Gange waren.

Selbst für die Crews vor Ort war der eine halbe Stunde vorher angekündigte Start um 9:00 Uhr schwer zu schaffen. Schließlich liefen fast alle Boote gegen 9:30 Uhr aus. Die Leetonne musste von der Wettfahrtleitung noch in tieferes Wasser verholt werden und dann ging es endlich los. Es standen ja noch sieben der acht geplanten Wettfahrten aus.

Die Wettfahrtleitung ließ zunächst nur jeweils eine Runde (Start - Luvmarke - Gate - Leemark - Gate - Luvmarke - Ziel) segeln. Der Wind ließ das Segeln aller sie-

ben Wettfahrten im Zeitplan bis 14 Uhr zu. So konnten sogar 2 Läufe mit 2 Runden gesegelt werden.

Schon während der ersten Läufe kristallisierten sich Stephan und Denise als Sieger heraus. Der Abstand zu den Verfolgern war fast immer komfortabel. Um Platz 2 wurde dagegen hart gekämpft. Die konstant guten Leistungen von Michael und Christian wurden schließlich mit einem Punkt Vorsprung vor Andreas und Tobias mit Platz zwei belohnt. Ähnlich eng ging es um die Plätze 5, 6 und 7 zu.

Die Siegerehrung fand pünktlich um 15 Uhr im Regattazelt statt. Die Ergebnisse des Supercups wurden professionell von Christoph Schumann verlesen.

Die Verkündung der Platzierungen in der Southern Trophy und die Verteilung der Sachpreise von Vaude-Yachting nahm Bodenseeobmann Bernd Buck vor.

Dort zeigte sich fast das gleiche Ergebnisbild wie im Supercup: Platz 1: Stephan Heim, Robert Schmidt und Denise Biller, Platz 2: Michael Kienzler und Christian Stock und Platz 3: Bernd Jahn und Ludwig Braun.

Die Crews mit dem längsten Anreiseweg bekamen riesige Spezialbierflaschen einer lokalen Brauerei, was die Attraktivität der Fahrersitze der Hamburger Autos schlagartig verschlechterte.

Nach Bernds Aussage sei der Flaschenpfand so hoch, dass sich schon allein deswegen ein Wiederkommen im nächsten Jahr lohnt.

Ein Wiederkommen lohnt sich allemal, hat man doch nach der Siegerehrung noch kurz Zeit auf die Interboot zu gehen und nach Schnäppchen zu jagen.

Andreas Heilman GER 21



Vejele Open 2001

Saisonabschluss 2001

Am Freitag Abend machte sich der Grossteil der Flotte Nord auf den Weg nach Vejle, wo wie jedes Jahr der Saisonabschluss stattfinden soll.

Kurz vor Vejle trafen wir Axel und Sven auf der Autobahn, mit denen wir uns dann durch die nächtlichen Vororte schlichen. Doch Dank der guten Navigation, schon auf der Straße, fanden wir den Club nur mit einmal verfahren.

Ein bißchen nervös machte mich dann, daß Axel und Björn Nachts um halb zwei noch den Mast stellen wollten. Lobend ist aber zu erwähnen, daß Axel an die Bier Versorgung gedacht hat.

Am nächsten Morgen war es flau. So konnten wir erst nach dem gemeinsamen Mittagessen aufs Wasser. In 10 Knoten ging es dann um den Kurs.

Warum die erste Wettfahrt abgeschossen wurde hat niemand verstanden. Leider kann ich mich nicht mehr daran erinnern, wer geführt hat. Axel meinte zu dem Thema nur: „ Du ich war so weit hinten, ich hab die ersten gar nicht mehr gesehen !“

In der darauf folgenden Wettfahrt ereignetet sich dann das Desaster:

Wir wollten, lehrbuchhaft die Leetonne als Dritter runden als ich auf einmal aus dem Trapez ins Wasser fiel und mir der Pinnenausleger brach. Kurz überlegte ich die Heimfahrt anzutreten, entschied mich dann aber mit einem Pinnenausleger in optigröße weiterzusegeln.

Da Sönke und ich so leicht sind, dass wir schon Überdruck haben, wenn die anderen noch beide im Boot sitzen schafften wir dann doch noch einen 3. in der Wettfahrt. (Sonst hätten wir ja auch nicht den Bericht geschrieben, nicht war !)

Wir hatten spannende Wettfahrten in der die Führungen oft wechselten und man sich seiner Sache nie sicher sein konnte.

In der Dritten Wettfahrt raubte Björn uns dann allen den Glauben, indem er als 4. ums letzte Luvfass ging und unter Spi Anschlag Rechts segelte. Ich wollte schon sagen: „ Den sehen wir nie wieder !“ Doch schoben Björn und Ollo sich nicht nur an uns vorbei sonder gewannen noch die Wettfahrt.

In der letzten Wettfahrt des Tages lief für uns dann alles wie am Schnürchen.

Nach einem Ggten Start an der Tonne lagen wir von Anfang an vor dem Feld und gewannen die Wettfahrt, in zum Ende sehr flauem Wind.

Nach dem Segeln gab es dann Abendessen im Klubhaus mit anschließender Party.

Traditionell wird in Vejle immer „ genagelt“ . Aufgabe ist es einen c.a. 15 cm langen und 6 mm dicken Nagel in einen tisch- hohen Baumstamm zu versenken, wobei man nicht zwangsläufige seinen eigenen Nagel treffen muss. Derjenige dessen Nagel als erster ganz im Holz verschwindet , muss die Nägel bezahlen, der Letzte eine Runde ausgeben.

Mit Fortschreiten des Abends wird natürlich der Nagel immer weniger getroffen und das Spiel wird durch rumfliegende Nägel und Holzsplitter doch ein bisschen gefährlich.

Am Sonntag morgen herrschte dann dicker Nebel. Der erste 14 der aufs Wasser ging war nach 100 Metern außer Sichtweite. Als dann das gesamte Feld auf den Fjord gescheucht wurde war der Nebel noch so dick, dass ich nach einem kurzen Trimmschlag das Startschiff nicht mehr wiederfand. Erst die Silhouette der anderen Boote ließ mich erahnen wo die Linie sein musste.

Die Wettfahrten dominierten dann Björn und Ollo, die übrigens auch nach den ersten 4 Rennen schon hauchdünn führten. Axel fand auch langsam zu seiner gewohnten Form zurück und wir wurden in den ersten beiden Rennen des Tages 3. Wir knabberten also an Dirks Vorsprung auf uns und Axel an unserem Vorsprung auf Ihn.

Das letzte Rennen konnte also um Platz zwei bis vier entscheiden.

Im Fußball gab es doch mal den Spruch: „ Fußball ist, wenn 22 Leute 90 Minuten kicken und am Ende gewinnen die Deutschen !“ Na, das stimmt wie wir alle wissen ja nicht mehr.

Beim Segel gelangte ich aber fast zu der Ansicht, dass der Spruch : „ Segeln ist, wenn...

man sich ein ganzes Wochenende mühe gibt und am Ende gewinnen Dirk und Martin !“ nicht schlecht passen würde.

In der letzten Wettfahrt lief bei uns an Bord dann so ziemlich alles schief. Ollo gewann wieder mal und Dirk und Martin beendeten die Wettfahrt als 2.

Leider konnte sich das sonst so schnelle dänische Boot DEN 20 nicht so in Szene setzen.

Wahrscheinlich lag es daran, dass Matthew eine hübsche Blondine im Vorschiff sitzen hatte, die doch einen Teil seiner Aufmerksamkeit verschlang.

Der Norden wünscht allen einen schönen Winter

Jörn Schulze und Sönke Harder
GER 1

Whirlpool Cup 2001

Libera Yachtclub Chiemsee e.V.

Nach 4 Jahren richtete der Libera Yachtclub Chiemsee wieder den legendären Whirlpool Cup aus.

Die Veranstaltung begann am Freitag Abend im Clubhaus des LYCC in Prien mit lockerem Warmtrinken während langsam die ersten Boote eintrafen.

Schon jetzt zeigte sich, dass das anfangs als sehr hoch empfundene Startgeld von 150 DM pro Boot angemessen war, da es für das ganze Wochenende freie Getränke und Essen gab. Geht man vom durchschnittlichen Bierkonsum eines 14er-Seglers aus, so hat es sich aus finanzieller Sicht sogar gelohnt am Whirlpool-Cup teilzunehmen.

Die Wettfahrten am Samstag konnten bei traumhaften Segelbedingungen (Wind und Sonne - für den Chiemsee nicht unbedingt typisch) gefahren werden.

Die erste Wettfahrt dominierte Stephan Heim, der sich diese durch einen Start-Ziel Sieg sicherte.

Zweiter wurde Bernd Jahn mit Vorschoter Dominik Entzinger, der aufgrund starker Rückenschmerzen für den zweiten Wettkampftag ausfiel.

Dritter wurde Team Divine Madness vor Tobi Böh-

me, Konstantijn van Empel und Markus Ostermair. Jan & Heike sowie Peter & seine Frau lernten leider den starken Verkehr rund um den Chiemsee kennen, so dass sie zur ersten Wettfahrt nicht rechtzeitig auf dem Wasser waren.

In den drei weiteren Wettfahrten des Tages erkämpfte sich Stephan Heim zwei weitere erste sowie einen zweiten Platz. Bernd Jahn lag am Ende des Tages auf Rang zwei, gefolgt von Team Divine Madness und Konstantijn van Empel, die beide die selbe Punktzahl ersegelten.

Der gemütliche Teil des Tages begann im Priener Yachthotel mit einem gemeinsamen Abendessen und endete wie schon am Tag zuvor im Clubhaus des Libera Yachtclubs bei einem oder in seltenen Fällen mehreren Bieren.

Die BTGfB (Bar-Tester-Gruppe für Bayern) um Bernd Jahn wurde danach angeblich noch in der naheliegenden Hotelbar gesichtet.

Der Sonntagmorgen begann traditionsgemäß mit einem Weißwurst-Frühstück im Clubhaus des LYCC. Das Wetter zeigte sich leider von seiner schlechten Seite und so empfing der Chiemsee die acht 14er mit Regen, Flaute und niedrigen Temperaturen. Während sich einige schon auf ein gemütliches Booteabbauen mit anschließendem Whirlpoolgang vorbereitet hatten nahm der Wind jedoch auf sagenhafte 7 Knoten (ca.3 Bft.) zu.

Also rein in die Boote und raus aufs Wasser. Doch kaum waren die ersten Boote auf dem Wasser nahm der Wind auf gemessene 0,9 Knoten (ziemlich genau 0 Bft.) ab.

Rechtzeitig zum Start war dieser aber wieder da und so konnten bei flauen Winden noch zwei weitere Wettfahrten stattfinden.

Stephan Heim verteidigte wie erwartet seinen ersten Platz und auch auf den weiteren Rängen blieb alles wie es war.

Am Ende der Wettfahrten waren sich alle einig, dass es eine tolle Regatta mit hohem Spaßfaktor war, die im nächsten Jahr unbedingt wieder stattfinden sollte.

Vielleicht sind ja nächstes Jahr mehr Boote am Start, so dass die ohnehin schon sehr spannenden Rennen noch interessanter werden.

Moritz Klein
GER 68



Roermond

Eine besondere Herausforderung stellte der Maas Cup zur Beginn der Saison 2002 dar: auf dem Startschiff wurden 5-6 bft gemessen und die durchziehende Gewitterwolke kurz vor dem Ablegen schmiss gar eine der Rüsselyachten von ihrem Slipwagen.

Es war wohl noch etwas früh in der Saison, denn außer Axel mit Leihschotten Matthias hat es niemand aus den anderen 14-Flotten bis in die Niederlande geschafft um die erste Regatta in der Heimat der Flotte West zu erleben. Also fand der erste Maas Cup mit vier Booten statt.

Trotz des doch heftigen Windes fuhren die 14-Frischlinge Carolin und Jan aus dem Hafen - wieder Erwarten schafften sie die Hafeneinfahrt problemlos und begannen erst draussen mit der Kenterarie. Vor lauter Schwimmen haben sie es aber nicht bis zur Startlinie geschafft - völlig erschöpft aber mit glänzenden Augen und ohne Bruch erreichten sie irgendwann später wieder den Hafen.

Auch Lutz und Stephan auf ihrer frisch importierten „Kamikaze²“ versuchten sich am Plas den Hatenboer bei Wind. Aber als Jungfern-, Test- und Einstellfahrt für ein neues Boot eignen sich solche Bedingungen nicht besonders gut, der Ritt endete auf Legerwall wo man den Groupies das Großsegel übergab um das Boot und die Mannschaft nur unter Fock sicher und heil wieder in den Hafen zu bringen.

Blieben noch GER 180 „Rumpf Steak“ (Axel/Matthias) und GER 96 „The Dame“ (Jens/Steffi) im Rennen, die dann auch fleissig den Kurs absegelten. Axel überzeugte durch hervorragenden Speed - allerdings schiens mit dem Manöverspeed ein wenig

zu hapern, denn an der ersten Leetonne gabs Probleme und zu wenig Leerraum um sie zu klarieren. Nur Ärger aber kein Bruch und mit ein wenig Hilfe der Waterwacht war GER 180 zum zweiten Rennen wieder klar.

Nicht ganz pünktlich zum Start des zweiten Rennens machte Axel sich daran, „The Dame“s deutlichen Vorsprung aufzuholen - dank seines überlegenen Speeds schmolz der auch langsam aber sicher dahin. Als sich „The Dame“ dann kurz vor der letzten Leetonne nochmal auf die Seite legte, war Axel wieder dran. Schade für ihn, daß „Rumpf Steak“ die gleiche Nummer abzog, und GER 96 schneller wieder oben war. Später beim wegsegeln zum Ziel sahen wir dann auch, warum „Rumpf Steak“ auch nach Minuten immer noch auf der Seite lag: das Schwert stand in unnatürlichem Winkel zum Rumpf ab und ist später noch ganz gebrochen.

Nachdem die Schlacht geschlagen war und die Segler alle wieder an Land gabs zur Bekämpfung des schlechten Wetters erstmal eine Runde heisse Schokolade (mit Sahne!) im trockenen und warmen Clubhaus für alle. Aus einer wurden ganz schnell zwei und wir fühlten uns original wie beim Kindergeburtstag.

Mit überzeugendem Improvisationstalent wurde dann gemütlich von zwei Bussen aus zwischen den zwei Bussen unter einer Plane gegrillt, getrunken und manche heisse Geschichte erzählt.

Da der Wind am Sonntag nochmal zugelegt hatte und immernoch Regenschauer im halb-Stunden-Takt brachte, beschlossen die verbliebenen Boote, das Schicksal lieber nicht noch einmal zu forden und blieben an Land. Das stellte sich als die richtige Entscheidung heraus, denn an diesem Tag sind bei guten 7 bft zwei BM-Jollen beinahe abgesoffen und ein H-Boot wurde entmastet. Stattdessen feierten wir noch eine Runde Kindergeburtstag, verpackten gemütlich die Boote für die Chiemsee-Gardasee-Tour und warteten auf die Siegerehrung, wo Axel den Preis für die weiteste Anfahrt und wir den Preis für das größte Durchhaltevermögen bei Starkwind auf der Bahn bekamen.

Lobend muß an dieser Stelle ganz sicher auch die Wettfahrtleitung erwähnt werden. Trotz oder gerade weil



wir neu in deren Regattafeld sind gab sie sich ganz besondere Mühe. Neben diversen Gesprächen im Vorfeld kamen die Startschiff-Leute abends extra noch einmal vorbei, um sich zu erkundigen, ob für uns auch alles gut war. War es, aber danke der Nachfrage!

Und so hoffe ich, daß es nächstes Jahr ein paar mehr 14s an die Maas schaffen, denn alle und sogar der vom Pech verfolgte Axel hatten viel Spaß in Roermond und exzellentes Training für die Saison. Und bei 12 Euro Startgeld für die Schlacht bleiben auch noch ein paar Euros für den Kindergeburtstag!

Insel trophy

Auftakt der 14er Saison in Bayern war wie jedes Jahr die Insel trophy auf der Fraueninsel im Chiemsee.

13 14er traten an um den 1. Lauf zur „Southern Trophy“ zu bestreiten. Premiere im Feld der Skiffs hatten dieses Jahr die Motten (6 Boote) und auch die Laser 5000 (5 Boote) „immer noch“ dabei.

Die ersten 14er trudelten schon Freitagnachmittag auf dem Eiland ein und Kai Frick nutzte sogleich die guten Windbedingungen zu einer Trainingseinheit. Richtig los ging es dann am Samstag und wie fast schon befürchtet, wenn es die ganze Woche „gezimmert“ hat, der Wind war flau.

Die Wettfahrtleitung des Wassersportverein Fraueninsel (WVF) hatte Mitleid und verschonte uns erst mal mit „Segelbootschifferlutfahren“. Statt mehr wurde es immer noch weniger und so kam es das wir, außer einem Auslaufversuch, den Samstag mit Bier und Fachdiskussionen verbrachten. Großes Interesse weckten hierbei die Motten und deren Erfahrung beim Einsatz von T-Foils.

Am Abend gab es dann Chilli im Clubhaus und natürlich wieder Freibier bis zum abwinken. Randbemerkung: Ein neuer Durchlaufkühler ist bereits mittlerweile im Einsatz, d.h. nächstes Jahr ist zapftechnisch alles auf höchstem Niveau! Die Party kam richtig in Schwung und auch die „Krautinsel“ wurde wieder mehrfach besungen.

Sonntags bat sich für Fröhaufsteher wieder das gleiche Bild, flau. Lediglich direkt vor dem Clubhaus „zinselte“ es ein wenig. Nach Rundbefragung der

Segler entschloss man sich zu einem Versuch.

Direkt vor dem Club wurde rasch ein Up and Down ausgelegt und eine Wettfahrt gesegelt. Eine klare Sache für die zwei Biekerrisse von Bernd und Stephan und aufgrund der Gewichtsvorteile von „Piafra-Bernd“ kam es zum Sieg von Bernd und Luggi. Der Rest vom Feld reihte sich mit gebührendem Abstand ein.

Es kam wie es kommen muszt nach Ende der Veranstaltung frischte der Wind wieder auf und verabschiedete die Teilnehmer.

Fazit: Eine sehr gelungene Veranstaltung mit guter Beteiligung, jedoch entschieden zu wenig Druck in der Luft.

Wir probieren es jedenfalls nächstes Jahr wieder, denn das Bier ist im WVF noch nie zu wenig gewesen.

Marcus Wieland
GER-66



1. Seeshaupter Rüssel-Tage

10 Int. 14 und 8 29er konnten bei der am 01./02.06.02 erstmals ausgetragenen Seeshaupter Rüssel Tage ein gelungenes Regattawochenende am Starnberger See erleben.

Nachdem uns der Wettfahrtsleiter bei der Steuermannsbesprechung eröffnet hatte 12 anstatt der ausgeschriebenen 8 Wettfahrten zu segeln, wurde am Samstag pünktlich um 12.00 Uhr bei guten 2 Bf aus Nord und herrlichem Sonnenschein die 1. Wettfahrt gestartet. Die langsameren 29er starteten vor den 14er, so dass das Warten zwischen den Wettfahrten auf ein

Am Abend wurden wir von den Küchendamen vom Club mit leckerem Essen verwöhnt. Zur Krönung gab es später noch ein riesiges Nachspeisenbuffet. Einsame Spitze!

Nachdem am Samstag so fleißig gesegelt wurde, standen am Sonntag nur noch 3 Wettfahrten auf dem Programm, die bei etwas drehenden 1-2 Bf in bewährter Manier durchgezogen wurden.

Bernd und Luggi waren an diesem Wochenende nicht zu halten und gewannen mit deutlichem Vorsprung vor Michael / Christian und uns. Sina und Dominik feierten ihr gemeinsames 14er Regattadebüt mit einem guten 7. Gesamtplatz.

Bei der Siegerehrung ging keiner leer aus. Die



Minimum reduziert werden konnte. Die Behinderung beider Klassen auf dem Regattakurs war vernachlässigbar gering. Zwischen den Wettfahrten wurden von einem Begleitboot Getränke und Obst gereicht. Anders wären die für den Starnbergersee rekordverdächtigen 9 Wettfahrten in 7 Stunden auch kaum zu überstehen gewesen.

Wanderpreise für die Erstplatzierten der beiden Klassen sind sehr originell aus einem abgebrochenen Mast hergestellt.

Gratulation an den SV Oberland für die beispielhafte Organisation einer tollen Regatta und das im 1. Anlauf!

Stephan Heim

GER 185

Auf dem Ammersee vor Utting wurde vom 08.-09. Juni 2002 der 8. Ammersee Cup in den Bootsklassen international 14, 49er und 29er ausgesegelt.

Die Segler-Gemeinschaft Utting konnte auch dieses Jahr wieder 13 Teams der international 14 aus Deutschland, 2 Teams aus der Schweiz und eine englische Mannschaft, zur Anreise an das Binnenrevier begeistern.

2 Wettfahrten bei Windgeschwindigkeiten zwischen 5,9 m/s und 8 m/s wurden am Samstag gesegelt. Punktgleich hofften die Teams Heim/Schmidt (SGU), Jahn/Schneider (SGU) und Kienzler/Stock (SKF) auf den Sonntag und damit auf eine faire Entscheidung um die ersten 3 Ränge. Der Ammersee zeigte sich den Seglern am Sonntag aber unentschlossen und es konnte

mangels Wind keine Wettfahrt mehr stattfinden und zum 4. mal konnte Stephan Heim und Robert Schmidt den Cup für die Segler Gemeinschaft Utting gewinnen.

Auch im Jahr 2002 machte die Ausgewogenheit, zwischen der perfekten Unterstützung des Clubs an Land, mit Verpflegung und gewohnt ausgelassenem Rahmenprogramm am Abend und die souveräne Leistung des Teams um den Wettfahrtleiter „Mackel“ Horst Schneider diese Wettfahrtserie zu einem Klassiker der Deutschen international 14 Regatten.

Bernd Jahn GER 32

Ammersee - Cup



Impressum:

Der Doppelsteher wird herausgegeben von der International 14 Klassenvereinigung e.V. mit Sitz in Wörthsee, Deutschland. Die Redaktion besteht aus Bernd Jahn und Axel Reinsch (siehe Seite 2).

Der Doppelsteher erscheint ein bis zweimal im Jahr und wird an die Mitglieder der Klassenvereinigung versandt. Der Inhalt wird von den Mitgliedern der Klassenvereinigung zusammengestellt und von B. Jahn und A. Reinsch redaktionell bearbeitet.

Insbesondere bedanken wir uns für die Mitarbeit bei:

Lufthansa Cargo - Birgitt Smelty

Optenhögel

Bootswerft Steinlechner

SP - Systems - Manfred Schreiber

Stratmann GmbH - Segelservice.com

Ina Kammer
Marten Lau
Stephan Heim
Oliver Peter
Jörn Schulze

Bernd Buck
Robert Schmidt
Burkhard Zander
Marcus Wieland
Peter Rocks

German Open

in Waren an der Müritz

Vom 13. - 16. Juni 2002 hieß es: 12. German-Open der 14-Footer bei Waren an der Müritz im Segelclub „Zur Stillen Bucht Kamerun e. V.“

Am Mittwochabend waren bereits fast alle der dort sehr exotisch erscheinenden Boote anwesend. Zur ersten Wettfahrt am Donnerstag um 13 Uhr blies der Wind mit auffrischend, böigen 5 Windstärken aus westlichen Richtungen, sodass nur eine Wettfahrt zustande kam. Es gewann die Crew aus Hamburg, Björn Frasch und Oliver Peter vor Axel Reinsch und Sven Gräpel aus Stade mit einer recht beachtlichen Leistung. Aufgrund mangelnder Sicherheit, bedingt durch nicht ausreichend vorhandene Sicherungsboote konnten an diesem Tag keine Wettfahrten mehr gesegelt werden.

Am Freitag hingegen waren mit 3 - 5 Windstärken optimale Bedingungen vorhanden, um im oberen Teil der Müritz vor Waren 5 Wettfahrten durchzuziehen, die von der Münchner Crew Stephan Heim und Robert Schmidt zum größten Teil dominiert wurden.

Trotz knallhart kalkuliertem Budget bot der ausrichtende Club mehr als ausreichende Verpflegung und eine sehr familiäre Atmosphäre, in der am Freitagabend auch die Jahreshauptversammlung abgehalten wurde. Jeden Abend gaben digitale Fotos und Videos Anlass, zu einer ausgelassenen und guten Stimmung an Land.

Erst „König Fußball“ dann um 12 Uhr Segelsport: Der Samstag bot mit 2 - 3 Windstärken den Taktikern der 20 Crews die Möglichkeit Punkte gutzumachen. Abnehmender Wind lies am 4. Regattatag nur noch 2 Wettfahrten zu. Das erste Race wurde von dem Lübecker Peter Rooks und Ole Klingner aus Hamburg vor der Münchner Crew Heim / Schmidt angeführt. Bei einschlafenden Winden in Gewitternähe schleppten sich im zweiten Rennen die Stader Crew Reinsch / Gräpel vor allen anderen ins Ziel.

Nachmittags luden die Sponsoren zweier 14-Footer-Crews Lufthansa - Cargo - Exel zum gepflegten Dinner auf der Wiese des Strandbades Waren. Gäste der Firma Lufthansa - Cargo - Exel verfolgten zuvor mit regem Interesse auf motorisierten Flößen das Regattageschehen.

Die Wettfahrtserie krönte am letzten Tag eine Langstrecken-Wettfahrt über die halbe Müritz, die vom schnellsten Team Olli Voss (Kiel) und Burkard Zander (Lübeck) in knapp 1 ½ Stunden bewältigt wurde. Start und Ziel war direkt am Club „Zur Stillen Bucht v. Kamerun e. V.“

Das unfreiwillige Bad der Sieger genoss die Münchner Crew Stephan Heim und Robert Schmidt vor Reinsch/Gräpel aus Stade.

Peter Rooks GER 88

Europameisterschaft - Dänemark

Die Kieler Woche so halbwegs überstanden, da stand schon gleich einen Tag später die Anreise mit Olli zur diesjährigen Europameisterschaft der International Fourteens in Aarhus, Dänemark in dem Terminkalender. Den Van gepackt, das Boot angehängt, schnell noch zwei Paletten Bier eingeladen und ab ging's hoch nach Aarhus.

Olli kannte den Hafen von Aarhus schon, für mich war es dagegen das erste mal. Aarhus hat einen von diesen typischen, sehr schön angelegten dänischen Hafenanlagen. Rote Spitzdachhäuser, genügend Platz für alle 14s im Hafenvorfeld, ein großes Clubhaus mit großzügigen Umkleidemöglichkeiten und angrenzendem Restaurant. Lediglich die legendäre Pölserbude von der WM 95 in Vallensbaeck hat mir ein wenig gefehlt. Was weiterhin einfach optimal an dem Hafen in Aarhus ist, dass es die Möglichkeit gibt in sieben Häusern mit jeweils Platz für vier Crews zu pennen. Neben diesen Übernachtungsmöglichkeiten gibt es zudem noch genügend Platz für Zelte und PKWs. Sogleich bezogen wir unsere Hütte Nr.5 und luden das Boot ab. Natürlich wie immer mit viel Gequatsche, Begrüßungen und Geschichten aus den letzten Jahren!

Den ersten Abend verbrachten wir mit einigen englischen Teams in einer Kneipe in der Innenstadt von Aarhus. Der Van war überfüllt mit Seglern – ich hatte ja nur drauf gewartet, dass ich diesen einen so wichtigen Satz zu einem dänischen Polizisten hätte sagen müssen, aber zum Glück blieb mir dieses Erlebnis erspart... „Sorry, but we're just participators of the European championship!“

Am 2. Juli waren dann schon einige weitere deutsche Teams vor Ort. Lutz und Stefan mit ihrem neuen Kamikaze² sowie Rolf, der mit Kimball ein englisch-deutsches Boot bildete, waren die ersten vertrauten Gesichter. Die Vermessung ließ ein wenig auf sich warten, ging aber dann zügig und ohne Komplikationen vorwärts. Michael und Christian hätten sogar noch einige Kilo Blei entfernen kön-



nen. Jens und Steffi waren dagegen froh, dass die neue dunkelblaue Lackierung nicht zu viel Gewicht gebracht hatte.

So nach und nach trudelten dann die meisten deutschen 14s ein. Segeln wollte aber so richtig niemand, es hatte ganz schön Druck in der Luft und Sonne und Regen wechselten sich ab. Ich mußte Olli mit dem Trainieren ein wenig bremsen, da ich mich noch mit einer leichteren Muskelquetschung rumärgerte und für die Euro fit sein wollte. So bauten wir lediglich unsere Yahoo auf und checkten noch einmal alle wichtigen Stellen am Boot durch.

Unsere Hütte Nr. 5 hatte sich nun komplett gefüllt. Björn und Ollo sowie Dirk, welcher diese Euro mit Sven segelte, waren die zwei weiteren deutschen Teams. Hinzu kamen noch Victor und Damian als altbekannte englische Vertreter.

Es ist einfach großartig, wenn man bekannte Gesichter und gute Freunde von so weit weg wieder trifft und über alte Regatten quatscht, sich über die neuen T-Foils unterhält oder die neuen Regeländerungen diskutiert. Alles natürlich beim gepflegten Bierchen und einer Menge Blödsinn!

Am Mittwoch stand das Practice Race auf dem Programm. Vorher wurden noch die letzten Vermessungen durchgeführt und dann sollte es aufs Wasser gehen. Der Vormittag begann gemütlich. Der Verein hatte jeden Morgen Frühstück im Clubhaus hergerichtet, wo man sich mit Verpflegung eindecken konnte.

Olli und ich gingen vor dem Practice Race kurz am Vormittag noch für ne Stunde segeln, um einigermaßen wieder reinzukommen. Für mich war es, dieses Jahr die erste Regatta und sonst hatten Olli und ich vielleicht ne Hand voll mal gemeinsam trainieren können. Es lief soweit alles gut, bis auf die Tatsache, dass ich mich ziemlich unfit fühlte! Die Schmerztabletten und die letzten Monate als Schreibtischheini machten sich in meinen Unterarmen deutlich bemerkbar!

Das Practice Race wurde nur von wenigen Teams als Eingewöhnung auf die lokalen Bedingungen genutzt. Wir hatten sicherlich 4-5 Bft. und eine sehr interessante Welle für einen Nosedive. Olli und ich kenterten gleich nach dem Start wegen Unachtsamkeit und reihten uns wieder auf dem Downwind ein. Der Kurs und das Startverfahren beim Practice Race war das gleiche wie an den darauffolgenden Tagen. Wir starteten in einem 5-4-1 Verfahren und segelten zweimal einen Up and Down mit einem Verholer nach der Startkreuz und dann zwei spitze Reaches mit Ziel an der Leemarken. Viele, wie auch wir, segelten nicht ganz durch. Leider brach unsere unterste Latte, durchstoß aber zum Glück nicht unser schönes neues Großsegel. An Land half uns Stephan mit Ersatz für die nächsten Tage! Danke nochmal!

Abends sollte dann die offizielle Eröffnungsfeier in Aarhus stattfinden. Alle Segler und Anhang waren in

das Rathaus zum kalten Buffet eingeladen. Nach einer kurzen Begrüßung und einem herzlichen Willkommen durften wir reinhauen... ohh, und die Philadelphia-torte und diese scheene rote Wein - macht scheene Frau noch scheener! Sehr klasse – ein gelungener Auftakt! Danach konnten wir noch das Rathaus von oben bis unten besichtigen. Ich war über das übergroße Bild im Foyer sehr begeistert – alle nackig, hier wird sicherlich gute Politik gemacht..!

Ein Stadtbummel mit teurem Biergenuß und dem einen oder anderen entzückten Blick auf die holde dänische Weiblichkeit rundete den Eröffnungstag bei herbstlichem Wetter ab. Junge, Junge, ich möchte gar nicht dran denken, was da wohl alles für flotte Käfer bei Sonnenschein rumrennen.

Alle erwarteten am ersten Regattatag gespannt, ob die Wettervorhersage stimmen würde. Für den Vormittag war wenig Wind vorhergesagt, welcher aber über den Nachmittag mehr werden sollte. Geplant waren 2 Races. Die Regattaleitung ließ uns erstmal im Hafen und hoffte, dass der Wind zunehmen würde. Schließlich entschied sie sich einen Start zu probieren und ließ die 35 angereisten 14s aus England, Dänemark und Deutschland auslaufen. Es standen zwei Regattagebiete zur Verfügung, eines geschützt innerhalb der Bucht und eines außen direkt vor Aarhus. Aufgrund der Wettervorhersage bevorzugte man das weit außen gelegene Gebiet vor Aarhus, um den angekündigten Wind so rasch als möglich zu nutzen.

Leider vergeblich! Leichter Nieselregen setzte ein und vertrieb jegliches Lüftchen! Nach einigen Stunden der Wartezeit auf dem Wasser ohne einen Startversuch, traf der Regattaleiter die richtige Entscheidung und verschob den Start des ersten Rennens der Euro 2002 auf den nächsten Tag!

Beim Zurücksegeln passierte etwas schon fast göttliches! Die Veranstalter hatten nach jedem Segeltag für einige Freibier gesorgt - und da wir noch auf dem Wasser einige Zeit brauchten um an Land zu kommen brausten die Begleitboote heran und übergaben jedem Boot zwei Flaschen Bier, um uns wegen der Flaute zu entschädigen! Die Heimreise wurde uns so angenehm wie möglich gemacht! Einfach weltklasse! So etwas habe ich noch nicht erlebt! Eine ganz tolle Geste, die sicherlich nach einem solche zehrenden Flautetag Nachahmung finden wird! Zum ersten mal überlegte man sich, mit was zum Geier man die zweite Flasche Bier an Bord öffnen könnte... von Olli und Stijn hörte ich an Land, daß sie damit überhaupt keine Probleme hatten, sich dafür aber kurz vor einer Flautenkenterung schnell entscheiden mußten, ob sie das Boot oder das Bier retten wollten... ihr könnt Euch denken wofür sich die zwei entschieden haben!!

Abends lud noch die dänische 14 Vereinigung zum Bier im Club ein. Steffi und Jens hatten noch 14 Videos dabei! Kurzerhand wurde ein Fernseher und Recorder herangeschafft und bei ein paar Bier und Pasta

sahen wir die vergangenen Aufnahmen von der Euro und der Deutschen in Warnemünde. Danach gingen wir noch zu Ralla und Jan-Christian, die mit Anhang angereist waren. Ralla hatte Grillfleisch für vier Personen eingekauft - ich glaube mindestens zehn hungrige 14 Segler wurden satt! Weltklasse diese spontane Einladung!! Die volle Aufmerksamkeit galt Jesper, Peter, den Würstchen und dem Waschlappen! Der Abend klang dann im Haus Nr.5 aus! Für den folgenden Tag war Start bereits um 10 Uhr angesetzt und es hieß der Wettfahrtleiter wollte so viele Races wie möglich durchziehen! Das würde bei gutem Wind vier Wettfahrten bedeuten!!

Endlich Wind!! Der Morgen des 5. Juli begrüßte uns mit 3-4 Bft. Sonne und Regen wechselten sich ab. Der Wettfahrtleiter entschied sich für die nähere in der Bucht von Aarhus gelegen Race Area 1. Zügig konnte das erste Rennen angeschossen werden. Bei sehr drehenden Winden verursachten die 14s erstmal einen Gesamtrückruf, mit der Folge, dass die Linie neu ausgelegt werden mußte. Spätestens jetzt waren alle hellwach!!

Der nächste Start klappte besser und schnell zeigte sich, wer wohl während dieser Euro die Nase ganz weit vorne haben würde. An Land hatten uns einige englische 14 Segler schon von der herausragenden Geschwindigkeit von Paul erzählt, der mit seinem neuen Vorschoter Dave uns allen zeigte wie schnell so ein 14 übers Wasser bewegt werden kann! Zum Teil hatten wir deutliche Winddreher mit zeitweise mehr als 20°. Es war nicht einfach, bei diesen Bedingungen den richtigen Weg an der Kreuz und auf dem Downwind zu finden. Viele hatten auch Probleme auf den sehr tight ausgelegten Reaches die Marke noch zu bekommen! Da der Wind in den Böen bis auf 5 Bft. auffrischte war besonders das nochmal am Ende jedes Rennens eine Herausforderung für jede Crew!

Eine schöne Szene, die ich beobachten konnte, war das erste Luvbojenmanöver von Colin. Er ging als zweiter auf den Downwind und nahm schön die Ankerleine von der kleinen Verholerboje mit, kenterte halb und versenkte schließlich schier die Marke! Ein anderes Mal konnte ich 15 Meter vor uns direkt an der Raumboje ein spektakuläre Kenterung von Andi und Tim sehen. Sie schafften die Boje nicht und überschlugen sich irgendwie - und wir hatten ihn direkt vor uns... nochmal gut gegangen, zwar kurz vor dem Ziel dadurch noch ein Boot verloren aber ja auch eins geholt...

Jede Wettfahrt dauerte ungefähr 1½ - 2 Stunden. Bei zunächst gleichbleibendem Wind, Nieselregen und steigender Kälte wurden dann 4 Wettfahrten durchgezogen! Die Starts waren regelmäßig mit Einzelrückrufen belastet, wobei es aber zum Glück nie eine deutsche Crew traf!

Erwähnenswert fand ich an diesem Tag die heraus-

ragende Überlegenheit von Paul und Dave, die mit 3 ersten und einem vierten Platz die Ergebnisliste nach diesem harten Tag anführten. Auch Bernd und Jan stachen mit ihren hervorragend herausgesegelten Starts heraus! Stefan und Robert wurden in der zweiten Wettfahrt vierter! Zu guter letzt hielten Ralla und Jan sowie Peter und Ole noch an diesem Tag in der dann verkürzten letzten Wettfahrt die deutsche Fahne ganz weit hoch. Peter und Ole rundeten die Luvboje im vierten Renen sogar mal als zweites Boot und wurden schließlich fünfter! Ralla und Jan finishten dann sogar als zweiter!

Nach diesen ersten vier Wettfahrten führten Paul und Dave vor Andy und Doug und Victor und Damian, alles englische Teams. Bei uns deutschen lagen wir nach dem ersten Regattatag auf dem 7. Rang knapp vor Stephan und Robert sowie Dirk und Sven. Alle waren ganz schön geschafft! Wir waren nicht viel weniger als neun Stunden auf dem Wasser gewesen! Und das nicht mit sinnlosem Warten, sondern mit sehr anspruchsvollem 14 segeln! An Land gab es dann Pasta satt sowie Bier und Cola! Selten so hungrige 14 Segler gesehen! Es wurde noch ein kleiner Tagespreis verliehen welcher an Martin und Robin ging. Robin verlor wohl während einer Leebojenrundung den Halt, flog im Trapez eingehagt nach hinten zu Martin, hielt sich irgendwo dann doch fest, zog sich irgendwie wieder zurück und verloren dadurch keinen einzigen Platz! Anscheinend Akrobatik pur!

Ein langer Regattatag ging zu Ende und die Regattaleitung setzte den morgigen ersten Start wieder auf 10 Uhr an! Nur ins Bett!!

Es hatte die ganze Nacht durch geregnet. Am morgen hörte zwar der Regen auf aber von Sonne war nichts zu sehen. Wir hatten wieder so 3-4 Bft. aber die Welle war spürbar kleiner geworden und im Laufe des Tages wurde der Wind immer weniger. Um den verlorenen ersten Tag endgültig wieder auszugleichen standen für den Samstag drei Rennen an! Wieder dominierten Paul und Dave! Sie starteten zwar nie besonders gut, hatten aber aufgrund ihres hervorragenden Boatspeeds und dabei guter Höhe gleich freien Wind und meistens schon an der ersten Luvboje einen komfortablen Vorsprung. Man hatte den Eindruck, dass sie das Ding einfach nach Hause fuhren! Die zwei waren einfach eine andere Liga, ähnlich wie Colin und Jimbo bei der Euro in Warnemünde!

Die Deutschen konnten an diesem Tag nicht die tollen Platzierungen wiederholen wie am Vortag. Lediglich Stefan und Robert segelten mit ihrem achten, neunten und zehnten Platz durchgehend gute Resultate. Die englisch-deutsch gemischte Crew von Kimball und Rolf landeten im sechsten Rennen einen dritten Platz. Wir lagen in diesem Rennen zu Anfang auch noch ganz vorne, wurden dann aber mangels



Boatspeed schonungslos nach hinten gereicht. Mehr als ein elfter Platz war an diesem Tag für uns nicht drin. Michael und Christian machten heute ganz schön auf sich aufmerksam und verbesserten ihre gestrigen Resultate um ein Vielfaches! Ein 19., ein 13. und sogar ein 7. Platz katapultierte sie im Endergebnis ganz gut nach vorne!

Es waren wieder drei schwierig zu segelnde Wettfahrten mit zum Teil sehr wenig Wind und starken Drehern. Nach sieben Wettfahrten änderten sich an der Spitze nur die Plätze zwei und drei. Paul und Dave mit insgesamt fünf gewonnenen Wettfahrten vorne weg, gefolgt von Ian und Jon und danach von James und Adrian. Bestes deutsches Team waren Stephan und Robert auf Platz neun vor Dirk und Sven auf Platz elf und uns auf Platz zwölf.

An Land gab es dann wieder Pasta, Bier und Cola satt. Heute wurden sogar zwei besondere Tagespreise verliehen. Der erste ging an Julian und Loise, sie halfen Paul und Dave mit Ersatzteilen auf dem Wasser, da ihnen im sechsten Rennen die Ruderanlage gebrochen war. Der zweite Preis ging dann selbst an Paul und Dave, weil die zwei es wohl zweimal am Start fertiggebracht hatten lediglich eine Sekunde vor round the ends doch noch hinter die Linie zu rutschen!

Am Abend fand dann das Championship Dinner im Club statt. Ein großzügiges Buffet wurde aufgebaut mit vielen kalten und warmen Köstlichkeiten. Dazu gab es Bier oder Wein und natürlich wieder viele Geschichten, die man unbedingt erzählen mußte! Spät am Abend nahm man noch ein Schlumberbierchen im Haus Nr.5 zu sich und ab gings in die Falle!

Am Sonntag dem letzten Wettfahrttag war nur noch ein Rennen vorgesehen. Zunächst schien es so als wäre genügend Wind und die Wettfahrtleitung entschied sich ein Rennen in der weit draußen gelegenen Area 2 zu starten. Doch als alle 14s dort um 11 Uhr angekommen waren drehte der Wind permanent und wurde schließlich immer weniger und weniger. Die Regattaleitung schickte uns wieder in den Hafen zurück, behielt sich aber einen erneuten Startversuch vor. Dennoch, als alle 14s wieder an Land waren war schnell klar, dass niemand (mit Ausnahme von Dirk) mehr ein Rennen segeln wollte. Somit blieb es bei den gestrigen Resultaten!

Zügig wurden die Boote wieder verpackt, das Haus Nr. 5 aufgeräumt und der neue Europameister der *International 14s* gefeiert und schließlich nach immer wieder schöner Tradition ins Hafenbecken geworfen!

Insgesamt war die diesjährige Europameisterschaft in Aarhus eine gelungene Veranstaltung. Selten habe ich so eine gute Wettfahrtleitung erlebt, die auch mit den oft drehenden Winden immer eine gute Startlinie und einen guten Kurs ausgelegt bekamen. Klei-

nigkeiten wie Musik im Hafenvorfeld, Pasta und Freibier nach den Rennen waren einfach klasse und halfen oft die Enttäuschung über den Nieselregen zu vergessen. Schade ist nur, dass sich der Vorstand der Dänischen Klassenvereinigung nicht die Zeit fand, um vor Ort zu sein. Auch glaube ich, dass leider die sehr angeschlagene dänische Flotte keinen spürbaren Nutzen aus diesem Event hat ziehen können.

An dieser Stelle möchte ich auch noch ein Wort in eigener Sache sagen. Ich finde, dass wir deutschen 14s eine wirklich tolle Gemeinschaft bilden. Auch schwächere Crews trauen sich bei einer Europameisterschaft teilzunehmen und haben mit Sicherheit zahlreiche wertvolle Erfahrungen gesammelt. Nur so kann es gehen! Was ich auch sehr klasse fand ist, dass Michael und Christian mit nicht ganz neuem Material und erst wenigen Jahren 14 Erfahrung durchaus vorne mitfahren konnten! Zwar konnten die deutschen 14s dieses Jahr kein richtig großes Ding landen, aber in vielen einzelnen Wettfahrten haben wir ganz vorne mitgespielt!

Außerdem möchte ich noch sagen, dass ich sehr stolz bin mit Olli segeln zu können! Es macht bei jeder Regatta - und das jetzt schon seit Jahren - unglaublich viel Spaß mit Dir zu segeln! Ganz lieben Dank geht natürlich an dieser Stelle an Nicole, die zu Hause eine Woche non stop Sophie, Charlotte und Victor alleine hat füttern müssen! Ohne Dich Nicole wären diese Tage in Dänemark nicht möglich gewesen!!

Hoffentlich sehen wir uns alle in zwei Wochen bei der Travemünder Woche wieder! Bei uns hängt das ein bißchen von den Drillies ab..! Ich wünsch Euch allen noch eine erfolgreiche Saison!!

Imitations come and go but 14s are forever!
...mit Vollgas durch den Sommer!!!

Euer Jens (Porno) Holscher GER 91, Yahoo

P.S. Ich will an Bord endlich kickern dürfen – wozu hat man den dann den Kicker?!?

Travemünder Woche

Mit 28 Booten war die 14-Flotte vor dem 49'er (24 gewertete Boote bei der IDM) erneut die stärkste Skiff-Klasse der Travemünder Woche. Besonders gefreut haben wir uns über den Besuch unserer Segelkameraden aus Dänemark der Schweiz und UK.

Nachdem die German Open und die Europameisterschaft bei vorwiegend leichten Winden ausgesegelt wurden, wir also zur Genüge Möhne-Doppelsteher und Vorschiffsakrobatik hinter uns hatten, richteten sich meine Hoffnungen auf reelle Windverhältnisse, die einen echten Doppelsteher nicht nur im Reich der Träume ermöglichen. Insbesondere für den Sonntag, an dem mit Olli V. ein echtes (seglerisches) Schwergewicht bei mir angeheuert hatte wünschte ich mir „Twin-wire Action“. Doch auch das Seglerleben ist kein Wunschkonzert...

Bei leichten Winden dominierten die Briten angeführt von Andy Penman und Tim Bastow die mit vier ersten Plätzen souverän die Serie gewannen. Bestes deutsches Team wurden mit einer beeindruckenden Leistung die Gärtner auf Platz vier. Peter und Burki konnten im ersten Rennen am Samstag vor den

Augen unseres gemeinsamen Sponsors EXEL/Lufthansa Cargo mit einem Sieg glänzen, hatten aber später ernsthafte Probleme mit dem Tiefen-Controller. Die beiden hatten mal wieder „für mehrere hunderttausend Euro Torpedos an Bord, aber nicht für fünfzig Cent ein Stück Draht“, so dass die flügelahnen Flying Lions zur Aufgabe gezwungen waren und im Gesamtklassement keine Rolle spielten.

Für Björn und mich lief es wie früher im Religionsunterricht; Note: teilgenommen. So nutzten wir am Samstag die Gelegenheit Porno -der als Wettfahrtsleiter eingesprungen war und einen erstklassigen Job machte- in seiner Entscheidungsfindung zu unterstützen und führten die Flotte nach vier gesegelten Wettfahrten bei weiter nachlassendem Wind in Richtung Strand.

Von See kommend wurden die durstigen Segler wie zuvor bereits am Freitag von Phil und Sue Holscher mit eisgekühltem Bier und Softdrinks (für Björn) am Strand empfangen. Bei dem von Marko Metzger (**Yachtausstattung Hamburg**) und Porno gestiftetem Bier, bot sich die Gelegenheit zum zünftigen Klönschnack, der am Abend im „Caipirinha“ fortgeführt wurde.

Am Sonntag musste dann leider bei absoluter Flaute und strömendem Regen vorzeitig zusammengepackt werden.

Ollo Peter GER 172
Tangalooma Flyer

So mancher Segler und auch manche Seglerin sah am Sonntagmorgen beim Skippermeeting ganz schön zerknittert aus. Die Nacht war kurz gewesen, dank der „Mescalito“-Bar und ihrer gehaltvollen Drinks. Und dass die Segler einen drauf machten, war allzu verständlich, denn der Pille-Palle-Leichtwind-Flaute-Mix am Samstag samt des durchgehungen Laufes hatte ihnen nicht gerade alles abverlangt... (siehe den Bericht von Andreas)

Der trotz wenig hoffnungserweckender Wetteraussichten äußerlich cool gebliebene Wettfahrtsleiter konnte am Sonntag um 10.30 Uhr endlich aufatmen, denn nun regte sich endlich die viel gerühmte Thermik am Vierwaldstättersee bei Brunnen. Flugs gings auf's Wasser, und bei einem geilen Downwindritt zum Regattagebiet wurden auch die Restalkoholiker hellwach. Spätestens als es darum ging, die ebenfalls teilnehmenden 49er zu versägen, erwachte das Regattafieber (und manchen Int 14 gelang es prompt, die Olympia-Skiffs zu überholen – von den Starbooten, 29ern und RS 600 ganz zu schweigen).

Nachdem die Stare und die 49er bei be-

Herbstpreis Brunnen







sten Windverhältnissen um 4 Beaufort gestartet waren, durften auch die Int 14 endlich zusammen mit den 29er an die Linie. Doch zu früh gefreut, denn die Wettfahrtleitung piff das allzu forsch gestartete Feld direkt nach dem Startschuss wieder zurück. Die Black Flag wehte dann nicht nur beim Wiederholungsstart, sondern auch bei den folgenden beiden Läufen. Undiszipliniertheiten lassen sich schweizer Race Committees eben nicht bieten... Die meisten Int 14-Teams waren so geschockt, dass sie prompt die falsche Luvtonne ansteuerten und über die Layline hinausfuhren.

Der Rest der Geschichte ist schnell erzählt: Die ersten drei Plätze gingen natürlich an die Engländer, die mit immerhin acht Booten vertreten waren (weil Segeln in den Alpen für sie ein ganz besonderer Kick ist). Wie schon am Wochenende zuvor in Sankt Moritz konnte das Team Charlie Duchesne/ Archie Massey (GBR 1442) dem gesamten Feld unangefochten vor der Nase herumfahren. Sie gewannen die Serie mit 0 Punkten verdient. Mit sich zufrieden sein konnte auch Böbbi Schiess, der mit seinem Original –Bieker-Boot (SUI 19) und dem ganz offensichtlich höchst talentierten Steuermann Pit Müller auf den 5 Platz vorpreschte.

Stefan Heim und Robert Schmidt (GER 185) waren mit ihrem eigentlich sehr guten vierten Platz nicht so ganz überglücklich. Sicher hätte ohne weiteres mehr drin sein können, aber die Konkurrenz schlief eben auch nicht, und einen Andrew Penman abzuhängen (Platz 6) hat doch was.

Und der Rest der deutschen Flotte? Bernd Jahn und ‚Luggi‘ Braun hatten in einer Wettfahrt gleich sieben Mal einen Knoten im Spifall, wie Bernd noch Stunden später augenrollend staunte, und schafften es trotzdem noch insgesamt auf den 8.ten Platz. Mi-

chael und ich machten einen tollen Salto unter Spi, als Michael nach der Halse beim Einhängen in unser neues Kugel-Trapezsystem knapp daneben traf. Am Schluss langte es noch zu einem 9.ten Platz, und damit waren wir immerhin das beste Boot ohne Henkel. Sina Wolf und Dominik Entzminger präsentierten sich in aufsteigender Form und konnten mit ihrem Ovi 1 einen angesichts des starken Feldes guten 14. Platz herausfahren. Olli Franke, der diesmal nicht mit seinem Stan, sondern mit Nordlicht Sven (Gräpel) unterwegs war, gab seine Premiere als Regatta-Steuermann auf dem „Windchorus“. Der ersegelte 15. Platz ließ noch Luft nach oben, aber so ist das halt, wenn die Routine noch fehlt. Böse Zungen unkten, die beiden hätten zuviel an Bord diskutiert – und zwar nicht nur über Frauengeschichten.

Die Steuerfrau Carolin Vandelt konnte mit ihrem Vorschoter Nicolas Van Kampen immerhin einen 16. Platz schaffen, was angesichts nicht ganz aktuellen Materials und mangelnder Regattaroutine im Int 14 gute Aussichten für die Zukunft verheißt.

Andreas Heilmann und Tobias Claudius, die am Vortag mit ihrem Morrison 8 bei Leichtwind noch ganz vorne dabei waren, hatten hingegen wieder einmal großes Pech. Und wieder einmal war es die Pinne, die sie schnöde im Stich ließ und einfach abbrach. Nun gut, völlig überraschend kam das erneute Desaster nicht, hatte Andreas doch die bereits am Ammersee abgebrochene Carbonpinne durch einen ordinären Holzprügel aus dem Baumarkt ersetzt. Kohlenstoff ist halt doch nicht das selbe wie Kohlefaser...

Andreas Sailer hatte seinen freakigen Batik-Spi zuhause gelassen, dafür aber mit Sarah Werner eine hochmotivierte Vorschoterin vom Bodensee mitgebracht. An ihr lag es jedenfalls nicht, dass die beiden sich mit dem 18. Platz begnügen mussten – vielleicht waren die anderen Teams einfach ein wenig eingespielter und trainierter.

Jürgen und Sabine Bütow müssen sich wohl noch ein wenig von ihrem Insulin-Schock erholen (wir erinnern uns: auf der Heimfahrt von der letztjährigen Skiff Pro Tour in Campione hatte Jürgen Auto, Boot und Trailer geschrottet. Zum Glück wurde niemand ernsthaft verletzt). Aber da die beiden schon wieder gesund und munter wirkten und ihr Nachwuchs auch, besteht Aussicht auf (Ver)Besserung.

Brunnen erwies sich unterm Strich als prima Al-



Kalt?

SEGELSERVICE.COM
Trockenanzug "Race"

Made by Dry Fashion, exklusiv für uns. Robustes Oxford-Nylon, **atmungsaktives** Oberteil, Frontreißverschluß, Gesäß- und Knieverstärkungen, Hosenträger u.vm.

€ 259,00

Magic Marine Handschuh "Dry Glove"

Super-warmer Segelhandschuh aus 2mm dickem Titanium-Neopren (20% höhere Wärmeisolierung). Durch die pfiffige Doppelmanschetten-Konstruktion **wasserdicht!** Die Innenhand ist kevlarverstärkt für besseren Grip, die Finger sind vorgekrümmt. Dadurch sitzt der Handschuh perfekt.

€ 45,90

Pro Rainer Fleece-Underall

Ein Muss unterm Trockenanzug. Aus super-warmem, weichem Arctic-Thermofleece. Verstärkungen an Schultern, Ellenbogen, Knien und Gesäß. Aussenliegende Brusttasche, Gummizug in der Taille und an Arm- und Beinabschluß.

€ 79,00

Dry Fashion Latex-Socken

Ideal in Kombination mit einem Trockenanzug. Durch die absolute **Wasserdichtigkeit** kann man sogar "normale" Strümpfe darin tragen.

€ 25,90

Zubehör zum Klicken nah:

SEGELSERVICE.COM

www.segelservice.com

24-Stunden-Lieferservice innerhalb Deutschlands ohne Aufpreis! Gebührenfreie Bestell-Hotline: 0800 - 73 435 73 (0 800 - SEGELSERVICE)

ternative zur Skiff Pro Tour in Campione, die dieses Jahr kurzfristig für die Int 14 abgesagt worden war. Und da die EM 2004 in Brunnen stattfinden wird, spricht nichts dagegen, das Revier nächstes Jahr noch einmal ausgiebig anzutesten. Nur beim abendlichen Rahmenprogramm könnte der Regattaverein Brunnen noch ein wenig zulegen. Den Ausschank eines Fässchen Biers (das dann nicht mal für alle

langte) als „Stegparty“ auszugeben, erzeugte bei den diesbezüglich Besseres gewohnten Int 14-Seglern allgemeine Heiterkeit. Ob deshalb die Stimmung so gut war?

Christian Stock, Crew GER 20

Ratzeburg

Versöhnliches Wochenende

Da dieses Jahr ja leider die meisten dänischen 14-Veranstaltungen ausgefallen sind, hat Peter zu sich an den Ratzeburger See geladen. Die nordeutschen 14s nahmen diese Einladung gerne an. Und bei strahlendem Sonnenschein präsentierte sich der See am Samstag von seiner besten Seite. Ein Wind so um die Stärke 5 machte mir wieder klar, warum ich 14 segel.

Wenn das Boot im „Groove“ ist, der Bug minutenlang der Wasser nicht berührt und der Spray die von der Sonne aufgewärmte Haut kühlt. Und ist der Spi dann erst mal oben und man sieht die Bö anrauschen gibt es eine extra Portion Adrenalin. Viel Spaß haben schon die Two-Sail-Reaches vom Club zur Regattabahn ge-

macht. Eine ordentliche Medizin gegen Flautenneurose. Leider waren von den 9 gemeldeten Schiffen nicht alle bei jeder Wettfahrt dabei. Abends konnten wir dann aber alle zusammen Grillen, Bier trinken und klug schnacken. Hansey und ich haben dann ordentlich zugelangt, beim Bier. Ich weiß nicht mehr, wie wir zu unserem Schlafplatz auf Peters Neptun gekommen sind. Während Hansey dann auf dem Wasser die Wellen anschrie (immerhin besser als die Kloschüssel) kamen meine Gedanken an den Sprachverlust von letzter Nacht wieder. Hätten wir es pünktlich zum Start geschafft, wäre aber alles gut gewesen. Schließlich haben wir den vollen Kurs absegelt, ohne natürlich durchs Ziel zu fahren. Wieder an Land wurden wir dann aber von Mutter Rooks mit Kaffee und Mittagessen verwöhnt.

Jörn Schulze
GER 1



German Open - Müritz vom 13.-16.06.02

Platz	Segelnr	Steuermann	Club	Pkt	1. Wf	2. Wf	3. Wf	4 Wf	5 Wf	6. Wf	7. Wf	8. Wf	9. Wf
1	GER 185	Heim/Schmidt	SGU	13	dnf/rdg	[3]	1	1	1	1	2	3	2
2	GER 180	Reinsch/Gräpel	SVST	20	2	2	2	[5]	3	3	4	1	3
3	GER 172	Frasch/Peter	SVW	27	1	4	3	2	2	4	5	[7]	6
4	GBR 1412	Kienzler/Stock		38	4	[dnf]	5	6	5	5	3	5	5
5	GER 88	Rocks/Klingner	SVW	50	3	[dnf]	dns	4	4	2	1	6	9
6	GER 69	Weininger/Sitton		68	6	8	6	9	8	11	[12]	10	10
7	GER 16	Frick/Kopp	ESC	74	5	5	[dns]	dnf	6	7	8	11	11
8	GER 41	van Empel/Franke	RKCW	80	11	[dnf]	7	11	10	6	15	8	12
9	GER 7	Lau/Bautz	ASVZR	86	7	7	8	7	[dns]	dns	9	13	14
10	GER 91	Voss/Zander	KYC	93	[dnf]	1	4	3	dns	dns	dns	dns	1
11	DEN 13	Kraeft/Kraeft	WWK	96	[dnf]	9	9	8	9	dns	13	12	15
12	GER 96	Kulenkampff/Kamke	RR&ZV	110	8	[dnf]	dns	dnf	dns	dns	7	4	7
13	GER 3	Meier/Witte	WSCW	117	[dns]	dnf	dns	dns	dns	dns	6	2	4
14	GER 21	Heilmann/Treumann		121	[dnf]	dnf	dns	dnf	11	9	16	9	13
15	GER 121	Duken/Brunke	BYC	123	10	[dnf]	dns	dns	13	10	14	18	16
16	GER 125	Ahnert/Dreger	YCS	124	[dnf]	6	dnf	10	dnf	dns	11	17	17
17	GER 97	Scheulen/Koch	RR&ZV	126	9	[dnf]	dns	dnf	dns	dns	10	15	8
18	GER 128	Felske/Hansen	WWK	131	[dns]	dnf	dns	dns	7	8	dns	14	18
19	GER 124	Schubert/Dunker		150	[dns]	dnf	dnf	dnf	12	12	dns	dns	dns
20	GBR 1345	Henßen/Braunschmidt	ASV	159	[dnf]	dnf	dns	dnf	dns	dns	17	16	dnf

1. Sesshapter Rüssel-Tage vom 1./2.06.02

1.	GER 32	Bernd Jahn	(SGU)	Ludwig Braun	(SGU)	11 Punkte
2.	GBR 1412	Michael Kienzler	(SKF)	Christian Stock	(SKF)	21 Punkte
3.	GER 185	Stephan Heim	(SGU)	Jan Dicks		23 Punkte
4.	GER 16	Kai Frick	(ESC)	Till Kopp	(ESC)	41 Punkte
5.	GER 69	Hannes Weininger		Felix Sitton		47 Punkte
6.	GER 120	Helmut Jordan	(YCSS)	Mick Plössner	(YCSS)	63 Punkte
7.	GER 100	Sina Wolf	(BSVR)	Dominik Entzminger	(SBSC)	65 Punkte
8.	GER 68	Moritz Klein	(WCL)	Christopher Kopp	(WCL)	75 Punkte
9.	GER 33	Claudio Fackelmann	(WCL)	Markus Augstburger	(WCL)	84 Punkte
10.	GER 20	Beatrix Isermann	(YCSS)	Thomas Isermann	(YCSS)	107 Punkte

Ammersee - Cup vom 8.-9.06.02

1.	GER 185	Stephan Heim		Robert Schmidt	SGU	4	1
2.	GER 32	Bernd Jahn		Felix Schneider	SGU	3	2
3.	GBR 1412	Michael Kienzler		Christian Stock	SKF	2	3
4.	SUI 20	Caro Billi		Uwe Strehle	SCC	6	5
5.	GER 16	Kai Frick		Till Kopp	ESC	5	6
6.	GER 41	Stijn van Empel		Oliver Franke	RKCW	11	4
7.	SUI 19	Böbbi Schiess		Michael Groß	SCC	7	8
8.	GBR 1392	Patrick Ide		Joshua Müller	SCC	10	7
9.	GER 21	Andreas Heilmann		Tobias Claudius	STSG	1	DNF
10.	GER 66	Markus Wieland		Thomas Huber	WVF	8	10
11.	GER 68	Moritz Klein		Christopher Kopp	WCL01	9	13
12.	GER 120	Helmut Jordan		Kai Tanzer	YCSS	13	11
13.	GER 100	Sina Wolf		Dominik Entzminger	BSVR	16	9
14.	GER 9	Stefan Hövel		Tobias Böhme		14	12
15.	GER 25	Markus Ostermair		Carola Gollwitzer	LYCC	12	14
16.	GER 00	Jan Mutz		Heike Renz		15	16

Segelnummern und Bootspapiere

Wie Ihr sicher schon gehört habt gibt es zwei Arten von **Segelnummern**. Eine Segelnummer die auch zugleich **Bootsnummer** ist und gegebenenfalls eine **persönliche Segelnummer**.

Jeder Int. 14 eines deutschen Seglers **muss** eine deutsche **Bootsnummer** besitzen (GER 101 und höher). Wenn Ihr also z.B. ein Boot aus England holt braucht Ihr eine neue Bootsnummer, auch wenn das Boot schon eine englische Nummer hat. Diese Bootsnummer vergibt der Kassenwart (der Reihe nach) und kostet Euch nichts. Die Bootsnummer muss am Boot so angebracht sein, dass sie nicht entfernt werden kann (s.h. Klassenregeln 17b) und muss in die Bootspapiere eingetragen werden.

Zu der Bootsnummer **kann** jedes Mitglied der deutschen Int. 14 Klassenvereinigung eine **persönliche Segelnummer** erwerben (GER 1 bis GER 100). Diese persönliche Segelnummer dürft Ihr auf allen Eueren Int. 14 führen (Wettfahrtregeln Anhang G1.1c); die Bootsnummer steht dann nur auf dem Boot und in den Papieren. Ihr bekommt eine persönliche Segelnummer gegen 10.-Euro beim Kassenwart und könnt, soweit nicht schon vergeben, eine aussuchen. Ihr verliert sie mit dem Austritt aus der Klassenvereinigung oder nach Eurer Zustimmung. Sinn macht diese persönlichen Segelnummer, wenn Ihr ein Großsegel beim Bootstausch behalten wollt, oder wenn schon eine Nummer im Segel klebt, damit Ihr möglichst wenig Nummern kleben müsst. Übrigens gibt es diese persönlichen Segelnummern nur in Deutschland.

Ein weiteres Kapitel sind die **Boots-papiere**, die jeder deutsche Int. 14 haben **muss**. Da gibt es die **Pappe**, das **Class Measurement Form** sowie den **DSV-Messbrief** mit Bootsschein. Die Pappe und das Class Measurement Form sind international; der Messbrief wird vom DSV ausgestellt. Die Papiere gehören zum Boot. Beim Kauf eines Bootes solltet Ihr darauf achten, dass alle Papiere vorhanden sind. Eine Kopie solltet Ihr bei der Klassenvereinigung (Kassenwart) hinterlegen.

Die **Pappe** wird von der Klassenvereinigung (dem Kassenwart) vergeben. In ihr werden ne-

ben den Schiffsdaten die Besitzer aufgeführt. Ferner auch wichtige Daten der Bootsvermessung und die Segel (auch Segelnummer und Bootsnummer). Änderungen müssen von einem Vermesser oder Vorstandsmitglied abgezeichnet werden.

Das **Class Measurement Form** beinhaltet alle für die Vermessung wichtige Angaben und Maße. Ihr bekommt es von einem Vermesser. Änderungen müssen von einem Vermesser eingetragen werden.

Der **DSV-Messbrief mit Internationalem Bootsschein** ist für deutsche Boote Vorschrift und beim DSV gegen ein gewisses Entgelt (ca. 20.- Euro) zu beantragen. Dazu ist ein entsprechendes Formular notwendig, erhältlich beim DSV. Der Bootsschein dient zum Besitznachweis, bringt nicht viel und wird nach zwei Jahren ungültig. Auf ihm ist aber auch der DSV-Messbrief, dieser ist vorgeschrieben und behält seine Gültigkeit.

Weitere Papiere die man zu Regatten mitnehmen sollte sind ein **Nachweis** für die Haftpflichtversicherung, den entsprechenden **Segelschein**, sowie einen **Besitznachweis** (Kaufvertrag, Bootsschein).



Messebericht „BOOT 2002“

„Meine Damen und Herren, es ist zehn Uhr und die Messe Düsseldorf öffnet ihre Tore. Wir heißen die Aussteller und Besucher herzlich willkommen und wünschen ihnen einen interessanten und erfolgreichen Tag auf der Boot 2002.“ Dieser Satz begrüßte uns, das Flotte West Messe-Team bestehend aus Lutz, Stephan, Steffi und Jens jeden morgen im Januar 2002 auf deutsch, englisch, französisch, italienisch und niederländisch. Die gleiche, hochechotische Stimme begleitet uns zehn Tage lang mit Kommentaren wie „ein dreijähriger Junge mit blauer Cordhose und dem Nachnamen Hammer wartet an der Information von Halle 17 auf seine Eltern“.

Im Gegensatz zum jungen Hammer wissen wir genau, wo wir hingehören: auf den Eckstand des Segelcenters in Halle 17, wo Björn und Ollos Schmuckstück die Pole Position hält.

Unser Messetag beginnt also mit der besagten ultrasanften Stimme und dem obligatorischen Fernseher und Beamer anschliessen. Direkt danach, bloß nicht in zu grossem Abstand erst mal Kaffee und Frühstück. Die Zeit zum gemütlichen Warmwerden bleibt uns aber nur unter der Woche – am Wochenende stehen um Punkt zehn schon die Besucher am Stand und wollen informiert werden. Dabei entwickelten wir über die Zeit schnell einen Blick dafür, ob sich's lohnt, die Leute anzuquatschen und was man dann zum Besten gibt. „Wir gucken nur“ hört man jeden Tag ungefähr 200 Mal. Dabei erlebt man als Aussteller mehrere Besuchertypen:

„nur mal gucken“ kriegt erst mal den supergeilen Messe-Flyer (dank an SP Systems und Segelservice.com für das Druck-sponsoring).

„Was ist denn das fürn Boot“ bekommt sowieso den Flyer und wird von uns je nach Bedarf vollgequatscht – die Top 3 fragen sind „was kostet das denn?“, „wie schnell ist das denn?“ und „was wiegt das denn?“ (schon *ziemlich* qualifiziert, oder?).

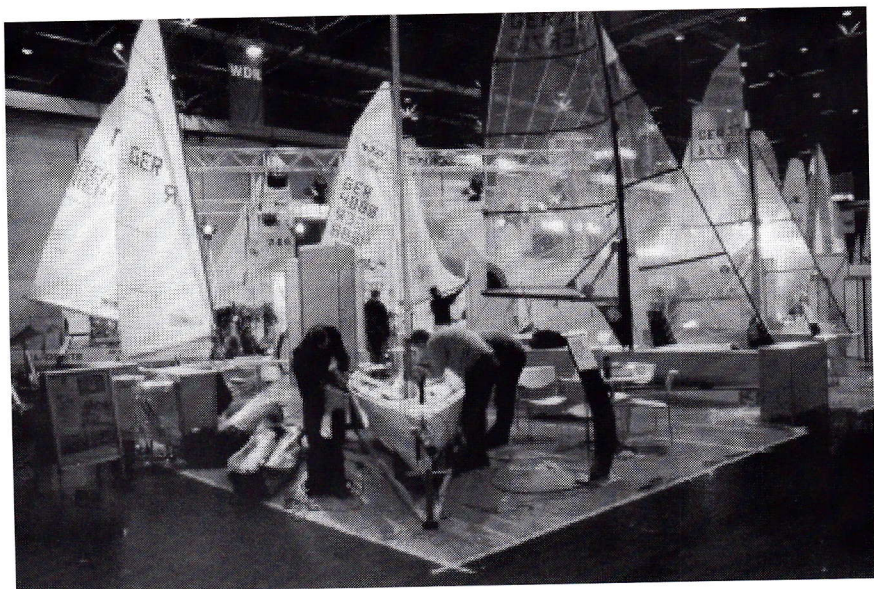
„Will noch mehr wissen!“ wird je nach speziellen Wünschen mit Gebrauchtfootliste, Regattakalender und ausführlichem Artikel in der Seglerzeitung ausgestattet.

Das höchste der Gefühle waren die Leute, die gar nicht mehr weg wollten. Zusätzlich

zum ausführlichem Beratungsgespräch, das wirklich alle Fragen beantwortet, gabs optional was zu trinken, eine Sitzgelegenheit, eine kleine Trimm-Demonstration und die Clipper-Ausstattung: unser berühmtes Rundum-Sorglos-Paket (RSP), bestehend aus dem obligatorischen Flyer, der Seglerzeitung, einer Gebrauchtfootliste, einem Regattakalender und dem Doppelsteher. Zusätzlich ließen die meisten sogar noch ihre (email-) Adresse da, damit wir sie zum Probesegelein im April einladen können. Insgesamt sind wir fast 50 solcher Pakete losgeworden.

...„die Eltern der fünfjährigen Simone warten an der Information von Halle 9 auf ihre Tochter“ Wichtigster Publikumsmagnet war das Autumn Pint Messevideo, das unter der Woche auf einem Fernseher lief und an den Wochenenden zusätzlich noch per Beamer auf die Fock projiziert wurde. Es verursachte regelmässig Staus auf der Kreuzung der Gänge von Halle 16 und 17 – unsere 14-Ecke. Was uns wunderbar Gelegenheit gab, das Publikum dezent auf unser schönes Ausstellungsstück hinzuweisen – oder mindestens ein paar Flyer zu verteilen.

15 Uhr - das Nachmittagsloch in voller Größe und Kaffee und Kippen sind alle und keiner hat Bock zu spülen. Glücklicherweise gab es unsere netten Nachbarn, die Contis, die Gummibärchen gleich kiloweise anschleppten und auch immer für einen



Schwatz zu haben waren. Nächstes Jahr werden wir den Maascup mit ihnen zusammen veranstalten. Die Abgrenzung zu den anderen Nachbarn, den 49ern war da schon etwas schwieriger – glücklicherweise sind da ja Argumente genug, wenn dann mal wieder nach den Unterschieden gefragt wird. „Der 14 ist das Original“ sag ich nur.

...“der achtjährige Daniel kann an der Information in Halle 4 abgeholt werden“

An den Wochenenden brummte es richtig auf dem Stand, so dass wir mit drei Mann kaum hinterher gekommen sind. Ganz anders unter der Woche – Montag war gar nichts los (kein einziges RSP sind wir losgeworden). Je später die Woche, desto mehr Publikum war wieder auf der Messe und unserem Stand. Also eigneten sich neben den Mittagslöchern eben die Tage unter der Woche hervorragend, um die nötigen Einkäufe für die kommende Saison zu tätigen. Wobei dafür die Messe Düsseldorf leider dieses Jahr weniger boot <haha>, als in den Jahren davor.

Fazit der Boot 2002: Wir wollen wieder segeln, wann ist endlich April?

Insgesamt war die Resonanz auf unseren Messestand mehr als positiv. Viel interessiertes bis sehr interessiertes Publikum (hoffentlich kommen nicht alle 50 zum Probesegelein, sonst werden wir nicht fertig) und einige potentielle 14 Segler für die kommende Saison. Neben dem Video war die gute Ausstattung mit Infomaterial ein wichtiger Punkt.

Die Standbesetzung war mit drei oder vier Mann am Wochenende und zwei Mann unter der Woche gerade richtig – aber insgesamt zu viert für zehn Tage artet das ganze doch arg in Stress aus (obwohl es natürlich auch viel Spass gemacht hat). Vielleicht zeigt die diesjährige Messe ja die gewünschten Erfolge, und wir sind nächstes Jahr nicht nur auf dem Wasser, sondern auch auf dem Messestand ein paar mehr.

„Meine Damen und Herren, es ist 18 Uhr und damit schliesst die Boot 2002 ihre Tore. Wir danken den Ausstellern und Verbänden für die ausgezeichnete Zusammenarbeit. In der Hoffnung, sie auf der nächsten Boot 2003 in Düsseldorf begrüßen zu dürfen, wünschen wir Ihnen Mast und Schotbruch und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel“.

Euer Messeteam

Lutz Scheulen, Stephan Koch, GER 97
Steffi Kamke, Jens Kühlenkampff, GER 96



IRWIN SAILS

**Sails that are consistently fast..
With the results to impress!**

Constant on water & precision computer development of our sails, using the best materials available, on all types of masts, means we know how to make "it" go.

With our innovative world championship winning spinnaker & 8 Australian championships wins in 13 years, including 2002, we have the experience to make your 14 go faster.

32 KEITH St MOORABBIN VIC
PH : 613 9555 7328
FAX: 613 9555 6316
irwin.sails@bigpond.com

**Call Lindsay and discuss
your sail requirements.**

Infection No. 14

Die ersten Fahrversuche mit dem Vierzehner

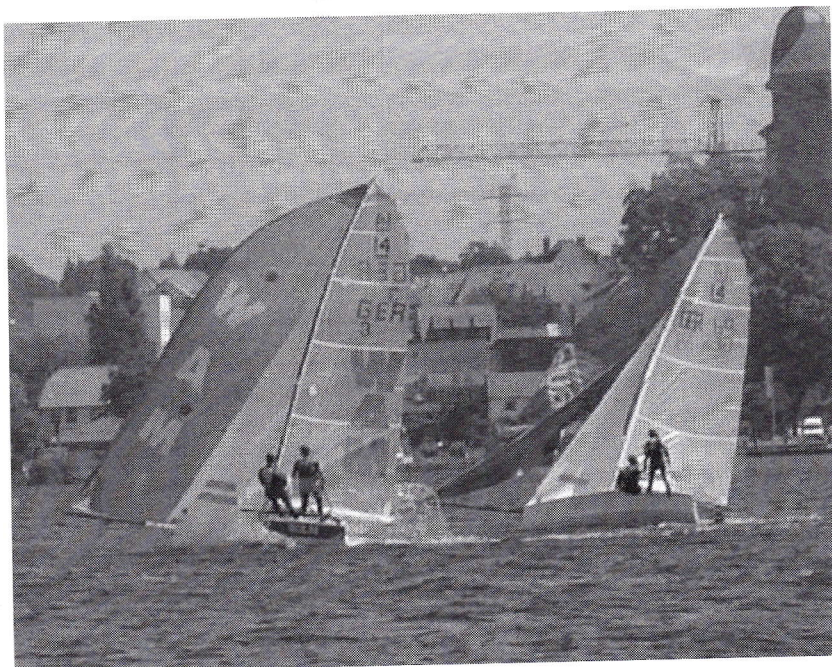
Wir waren gewarnt. Doch dass die Kiste derart kippelig ist, das hatten wir nicht erwartet. Schon beim allerersten Zu-Wasser-Lassen, bei Windstille und glattem Wasser, kippte das Boot langsam, aber bestimmt um. Und das, bevor es überhaupt ganz im Wasser war! So hatten wir die erste Lektion in Sachen Skiff-Segeln schon gelernt, bevor wir überhaupt an Bord waren: Das bloße Gewicht

von Großsegel und Großbaum reicht aus, um einen Int 14 aus dem Gleichgewicht zu bringen... Glücklicherweise hatten wir für unsere ersten Ablegeversuche am Comer See einen großen Strand mit relativ flachem Wasser ausgewählt. So war das Boot schnell wieder aufgerichtet.

Als wir das Boot endlich richtig herum im Wasser hatten, tat sich sogleich die nächste Hürde vor uns auf: Wie reinkommen, ohne dass es gleich wieder umkippt? Eins war klar: Sich an der Seite hereinzuschwingen, brauchten wir gar nicht erst zu probieren. Also über das Heck. Doch das war angesichts der einengenden Trapezhose und des störenden Heckbalkens gar nicht so einfach. Kaum war Michael endlich im Boot, merkten wir, dass das Boot nun viel stabiler im Wasser lag. Allerdings nur, wenn er halbwegs in der Mitte balancierte. Ein Schritt daneben, und schon neigte sich die Kiste bedenklich... Zu schnelles Ausbalancieren erwies sich allerdings ebenfalls als gefährlich. Im Handumdrehen schaukelte sich das Boot derart auf, dass es einer Slapstick-Einlage gleichkam. Wie gut, dass wir keine Zuschauer hatten...

Hürde 3 ließ nicht lange auf sich warten: Das Festruder wollte angebracht werden. Doch dazu mussten wir erst mal in tieferes Wasser. Also schob ich Boot samt Steuermann raus. Der griffige, nur leicht abschüssige Grund erwies sich erneut als hilfreich. Trotzdem verlor ich immer öfter den Boden unter den Füßen. Nur mit größter Mühe konnte ich die Kiste halten. Die Befestigung des Ruders war im nun langsam größer werdenden Schwell gar nicht so einfach. Großer Gott, wie sollte das erst funktionieren, wenn es richtig Seegang und dazu 5 Windstärken hat?

Nachdem auch das Schwert endlich da war, wo es hingehört, durfte ich an Bord kommen. Als ich mich



umständlich über das Heck hereingehievt hatte, rannten mir die Schweißperlen von der Stirn. Doch kaum verließen wir aus der Abdeckung der Landzunge, in deren Schutz wir gestartet waren, kamen neue Herausforderungen auf uns zu. Schon beim kleinsten Hauch fing die Kiste derart an zu beschleunigen, dass das Wasser am Heck nur so gurgelte. Und auch die Krängung nahm sofort zu. Also raus ins Trapez! Das immerhin war nichts neues, das kannten wir schon von den konventionellen Jollen, mit denen wir bislang gesegelt waren. Neu war allerdings die Sensibilität, mit der unser 14 auf Gewichtstrimm reagierte. Trotz meiner bescheidenen 60 Kilo Gewicht neigte sich die Kiste sofort gefährlich nach Luv, wenn der Wind nachließ oder schraltete. Raus, rein, wieder raus – so ging das alle paar Sekunden. Die Zahl der Schweißtropfen auf meiner Stirn wuchs. Trotz des noch kalten Wassers hätte ich meinen Trockenanzug samt seinem Saunaklima lieber gegen leichtere Bekleidung eingetauscht.

Endlich auf dem freien Wasser angekommen, schwang auch Michael sich ins Trapez, und dann ging die Post ab! Mit einem kleinen Schrick in den Schoten kam die Kiste selbst an der Kreuz voll ins Gleiten. Jede noch so kleine Bö wollte sofort durch auffieren der Großschot pariert werden, denn sonst nahm die Krängung blitzschnell zu. Und umgekehrt musste auf jedes Nachlassen des Windes sofort mit Anhocken oder Reinkommen reagiert werden. Denn anders als normale Jollen krängte der 14 bei zu viel Gewicht am Draht nicht nur ein bisschen nach Luv, sondern wollte ohne große Vorwarnung die Mannschaft unter dem Großsegel begraben.

Als unerwartet schwierig erwiesen sich auch die Wenden. Auf normalen Jollen ein eher unproblematisches



tisches Standardmanöver, bockte der 14 ganz schön rum, bis er endlich die Nase in die richtige Richtung zeigte. Fuhren wir nicht mit vollem Speed in die Wende oder klatschten in eine Welle, dann stand die Kiste sofort. Weil es mit dem synchronen Hereinkommen aus dem Trapez nicht so gut klappte, mussten wir manche Wende zweimal ansetzen. Auch das (absichtsvolle wie unabsichtliche) Backhalten der Fock erwies sich als gefährlich, denn das Boot kippte schneller um, als man auf die neue Luvkante krabbeln konnte. Wir kamen uns vor wie Segelanfänger. Das Boot machte mit uns, was es wollte, nicht umgekehrt.

Mittlerweile setzten mir Wind und Spritzwasser ganz schön zu. Nun war ich nicht mehr unfroh über meinen Trockenanzug. Als wir einigen Luvgewinn gemacht hatten (was angesichts unserer unerklärlich schlechten Höhe am Wind länger als gedacht dauerte), sahen wir uns unsicher an. Sollten wir es wagen, die Blase zu setzen? Mit fester Stimme sagte Michael: Let's try! Ich bin sicher, er war dabei genauso nervös wie ich...

Der Spi ging um einiges schwerer hoch, als ich erwartet hatte. Erstens hatte ich auf dem tanzenden, wild nach allen Seiten krängenden Boot keinen vernünftigen Halt, und zweitens musste ich ganz schön heftig am Fall zerrn. Doch irgendwann kam ein Punkt, an dem nichts mehr ging. Ich griff mir die Schot, zog ein wenig, bis es ‚plopp‘ machte, und schon stand die Blase wie aus dem Ei gepellt. Das Boot beschleunigte enorm. Der ohnehin schon hohe Adrenalinspiegel erreichte neue Rekordhöhen. Mamma mia, war das schnell, und das bei gerade mal 3 bis 4 Windstärken! Das Wasser glitt nur so unter uns davon. Wir waren uns einig: So flott waren wir segelnderweise noch nie unterwegs gewe-

sen. Der Rumpf knallte mit einem harten, kurzen Geräusch durch die Wellen, so wie es sich bei schnellen Motorbooten anhört.

Unser Staunen über den Speed wich allerdings bald neuen Überraschungen. Die Wellen des Comer Sees beschleunigten uns nicht, wie wir es zum Beispiel vom 470er gewohnt waren, sondern stellten äußerst wirksame Hindernisse dar. Je steiler der Wellenberg, desto tiefer bohrte der 14 seinen Bug hinein. Kein Wunder, schließlich hatten wir etwa die doppelte Geschwindigkeit wie die Wellen. Jedesmal, wenn das

Boot abrupt an Geschwindigkeit verlor, verloren wir beinahe das Gleichgewicht. Jetzt sahen wir endlich ein, warum die Fußschlaufen unverzichtbar waren. Als wir uns dort mit jeweils einem Fuß eingehängt hatten, standen wir zwar etwas sicherer, fühlten uns aber auch ziemlich unbehaglich. Wie sollten wir da wieder raus kommen, wenn das Boot kentert?

Die Antwort ließ nicht lange auf sich warten. Entweder war da ein Windloch oder ich hatte den Spi zu weit aufgefiert, oder Michael war zu weit abgefallen – bevor wir auch nur irgendetwas tun konnten, klatschten wir mit unseren Hinterteilen in die Wellen und spielten Wasserbremse. Wie ich dann aus der Schlaufe kam, als das Rigg sich langsam aber unhaltsam auf uns zu bewegte, weiß ich bis heute nicht. Es passierte einfach. In letzter Sekunde gelang es mir, mich aus dem Trapez auszuhängen, bevor das Achterliek des Großsegels knapp an meinen Kopf vorbei ins Wasser klatschte. Danach wurde still. Unheimlich still. Wo war Michael geblieben? Ich drehte mich ratlos um und entdeckte ihn zu meiner Erleichterung einige Meter hinter mir. „Alles klar?“ „Ja, bei dir auch?“

Vor unseren Augen kenterte das Boot in eleganten Bewegung durch. Mist! Als wir uns mühevoll auf den glatten Rumpf gezogen hatten, hingen wir uns ans Schwert und machten lange Arme. Langsam, viel zu langsam kam das Boot wieder in die Horizontale. Michael als der Größere von uns beiden neigte sich über die Bordkante und griff zum Spifall. Ächzend zog er die Blase, die unförmig im Wasser hing, an der Bergeleine ins Boot. Eine äußerst mühsame Angelegenheit.

Als sie endlich erledigt war, wollten wir das Boot aufrichten. Doch der Wind kam von der falschen Seite.



Vergeblich versuchten wir, das Boot durch Wippen so zu drehen, dass das Rigg nach Lee zeigte. Irgendwann gaben wir es auf. Doch kaum hatten wir uns auf die Schwertspitze gestellt, fuhr auch schon der Wind unter das Großsegel. Und ebenso blitzartig, wie das Boot sich nun aufrichtete, kippte es zur anderen Seite wieder um. Na prima! Immerhin lag das Rigg nun auf der Leeseite. Nachdem wir uns tauchender- und schwimmenderweise wieder am Schwert getroffen hatten, unternahmen wir einen neuen Anlauf. Diesmal klappte es besser. Michael schwang sich vom Schwert direkt ins Boot, ich hievte mich einige Sekunden später am Trapezgriff rein. Himmel, war die Kenterei anstrengend.

Nachdem wir dieses Spiel einige Male wiederholt hatten, reichte es uns. Als wir nach den üblichen Komplikationen (Boot umgekippt etc.) endlich an Land waren, warfen wir uns erschöpft auf den Rasen. Doch wir hatten uns noch nicht ganz aus dem Trockenanzug gepellt, da war die Diagnose schon sonnenklar: hoffnungslos 14-infiziert!

Im Laufe der nächsten Woche übten wir fleißig weiter. Anfangs führten wir noch eine Strichliste über die Kenterungen, aber nach mehreren Dutzend gaben wir es auf. Abends konnten wir uns nur noch an die besonders spektakulären Abstürze erinnern. Beispielsweise, als wir unter Spi den ersten „nose dive“ oder „Stecker“ fuhren. Das war schon ein reichlich seltsames Gefühl, wenn einem urplötzlich die Boots-kante unter den Füßen weggerissen wird und man selbst am Trapezdraht schwingend mehrere Meter vor dem Boot ins Wasser klatscht, bevor man auch nur mit den Augen zwinkern kann. Einmal sprang Michael mir bei einer solchen Gelegenheit derart ins Kreuz, dass ich Sternchen sah.

Trotz (oder wegen?) aller Pleiten und Pannen war unsere Lernkurve hoch. Die Wenden gingen nur noch im Ausnahmefall schief. Unter 2,5 Windstärken kenterten wir fast gar nicht mehr, darüber zumindest seltener. Die Spi-Ritte konnten wir genießen, und auch sonst hatten wir langsam das Gefühl, den Launen des Bootes nicht mehr vollkommen hilflos ausgeliefert zu sein.

So beschlossen wir, bei einer der demnächst stattfindenden 14-Regatten zu melden. Und mit der Fraueninsel am Chiemsee stand ja auch ein attraktives Revier zur Wahl.

Wir waren gewarnt. Doch dass es dort derart heiß zugeht, das hatten wir nicht erwartet. Schon bei der ersten Tonnenrundung...

Christian Stock, Crew GER 20

Einsteiger - Bericht

Wie kommt man auf die Idee 14footer zu segeln?! Und macht es wirklich Spaß?!

Wenn wir es uns recht überlegen, war es ein ziemlich langer Prozess von der ersten Idee, dass der 14footer ein spannendes Boot sein könnte bis zur Ausführung, d.h. dem Kauf im September 2001. Natürlich kennen wir den Film „Wind“ und ein Bekannter von uns hat sich seinen 14footer sogar selbst gebaut, aber es war in Schilksee 1998, da hatte Olli Voss gerade seinen neuen 14footer gekauft und begeistert erzählte er uns wieviel Spaß es macht mit diesem Boot und vor allem in dieser Klasse zu segeln. Unsere Segelerfahrung beruhte bis dahin auf Dickschiff, 470er und Laser 2 segeln, aber wir waren auf der Suche nach einer neuen, einer wirklichen Herausforderung.

Drei Jahre schlichen wir auf der Boot Düsseldorf oder auf der Hanseboot um die schnellen Gleitjollen, schnackten immer wieder hier und dort mit Klassenmitgliedern und fingen schließlich ernsthaft an, nach einem für Einsteiger geeignetem Boot zu suchen. Im Norden fanden

wir einen modifizierten Howlett 1b, gut in Schuss und wie wir inzwischen wissen haben viele auf so einer Schüssel mit dem 14er segeln angefangen.

Noch im September und Oktober segelten wir fast jedes Wochenende auf dem Wittensee und machten unsere ersten Gennaker- und Kentererfahrungen. Was hatten wir doch gleich gesagt? Wir suchten eine Herausforderung?! Die hatten wir wohl gefunden. Zu Beginn waren wir immer schon ab 3 Windstärken mehr im Wasser als auf dem Boot, 4 Beaufort waren eine schier unlösbare Aufgabe und bei mehr Wind blieben wir lieber an Land. Ganz zu schweigen von den blauen Flecken, die man sich holen kann. Also, warum tut man das?!

Schon letzten Herbst, aber vor allem diese Saison erlebten wir unsere ersten Geschwindigkeitsräusche. Ist der Gennaker erstmal oben, fliegt man übers Wasser (zumindest bis zur nächsten Halse...) und Adrenalin breitet sich schockartig im Körper aus. Dann weiss man warum 14footer segeln der ultimative Kick ist. Auch kreuzen kann man mit diesem Boot ziemlich schnell, zumindest wenn beide wirklich draußen hängen und das Rigg richtig eingestellt ist (an letzterem arbeiten wir bis heute).

Diese Saison haben wir unsere ersten 14footer-Regatten gesegelt und es gibt dabei für uns ein gestaffeltes Zielsystem für die einzelnen Wettfahrten: (Grundannahme: Spaß haben) 1. Ziel: rechtzeitig

zum Start kommen und starten, 2. Ziel: Im Ziel ankommen, 3. Ziel: Im Ziel im Zeitlimit ankommen, 4. Ziel: Nicht letzter werden, 5. Ziel: im Mittelfeld mitsegeln, 6. Ziel: Vorne mitsegeln. Dieses Saison haben wir bereits Ziel 1, 2, 3 und 4 erreicht. Mehr als wir uns zu Beginn erhofft haben. Diese Ziele gelten auch noch für die nächste Saison, über 5 und 6 machen wir uns erstmal keine Gedanken.

Das ist ein anderer Grund warum 14er segeln so Spaß macht: Wir waren als Neulinge sofort willkommen. Alle Segler, egal ob Spitzenteam oder Mittelfeld helfen, motivieren, machen Mut und freuen sich über die kleinen Erfolge und Fortschritte die man selbst so macht. Ich habe bisher noch keine Klasse erlebt, in der so unverkrampft und mit großem Teamgeist gesegelt wird. Auch keine, in der so nett abends Partys gefeiert werden.

Wir haben auch gemerkt, dass es ziemlich sinnvoll ist, möglichst bald an Regatten teilzunehmen. Man lernt dabei unheimlich viel was das Handling und die Manöver betrifft. Man geht auch bei Windstär-

ken raus, bei denen man sich sonst vielleicht nicht trauen würde (man will ja nicht kneifen und wenn man schon mal da ist...) und es macht einfach Spaß sich mit den ganzen anderen tollen Booten über die Bahn fliegen (oder schwimmen) zu sehen. Erst vergangenes Wochenende waren wir auf einer Regatta am Ratzeburger See. Samstag war ziemlich viel Wind, 5-6 Bft, für uns viel zu viel, dennoch haben wir uns 2 Stunden auf dem See abgerackert, zwar mit zwei DNS, aber wir haben dennoch wieder etwas dazugelernt. Und auch die Cracks gehen bei so einem Wind das ein oder andere mal baden. Wie beruhigend.

Der Rückblick auf unsere erste Saison: Es macht wirklich Spaß, wir werden auf alle Fälle dabei bleiben und andere Jollen sind kalter Kaffee und Schnee von gestern!

Gerd Henßen (Helm), Dortmund und
Inken Braunschmidt (Schotte), Kiel
GBR 1375, Tickled Pink

Technik

Carbonmasten – wenn kaputt dann neu?

Das ist leider ein weitverbreitetes Vorurteil – denn anders als Alu, das nach einem Bruch eigentlich nur geschäftet werden kann, kann man carbonfaserverstärkte Bauteile meistens wieder so reparieren, dass sie ihrem vorherigen Einsatz ohne Verschlechterung der Eigenschaften gerecht werden. Auf diese Art und Weise kann man auch einen zerstörten Kohlefasermast mit vertretbarem zeitlichen und finanziellen Aufwand wieder so gut wie neu machen!

Das Zauberwort heisst Laminatneuaufbau. Dabei schneidet man das alte, gerissene oder delaminierte Laminat weg, schleift das ganze schön schräg an, säubert das und macht neues Laminat darüber.

Man muß dabei eigentlich nur auf ein paar grundlegende Dinge achten:

- keine Steifigkeitssprünge – d.h. die Wandstärke des Bauteils sollte sich nicht sprungartig ändern
- „sanfter“ Kraftfluss – der Patch darf nicht Stoß auf Stoß eingepasst werden, sondern sollte auf einer Schräge zu liegen kommen, genau so, als ob Holz geschäftet wird.
- Gleicher Laminataufbau - Faserverstärkte Kunststoffe (egal ob CFK, GFK, AFK oder andere) sind generell stark anisotrop, d.h.

haben sehr unterschiedliche Eigenschaften bei Belastung parallel oder senkrecht zur Faserrichtung. Um im Bauteil also hinterher die gleichen Eigenschaften zu erreichen, müssen die Faserrichtungen im Patch, also wenigstens ungefähr den Faserrichtungen des kaputten Laminats entsprechen. Als Matrix ist nach Möglichkeit immer dieselbe Harzsorte zu wählen, die im Laminat vorher auch benutzt wurde. In Carbonteilen im Bootsbereich ist das meistens Epoxy.

Übertragen auf den kaputten Carbonmast ergeben sich daraus folgende Arbeitsschritte:

- 1) kaputtes Laminat restlos entfernen
- 2) Herstellung und Einsetzen eines Inserts zum Unterstützen und als Grundlage zum draufwickeln
- 3) Anschleifen und Säubern der Bruchstelle
- 4) Wickeln des Reperaturlaminats
- 5) Aufbringen von Vakuum und aushärten
- 6) Anbringen der Keep und Finish

1) kaputtes Laminat restlos entfernen

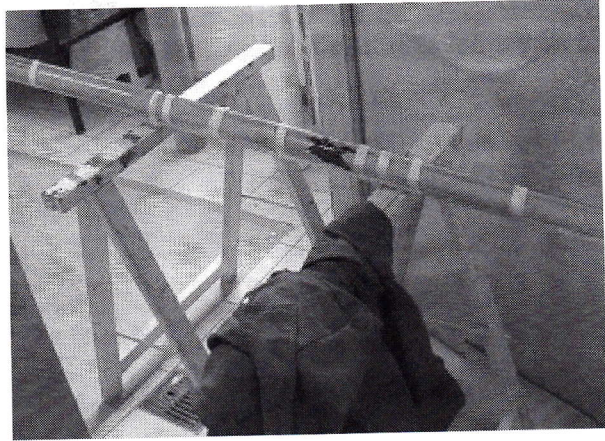
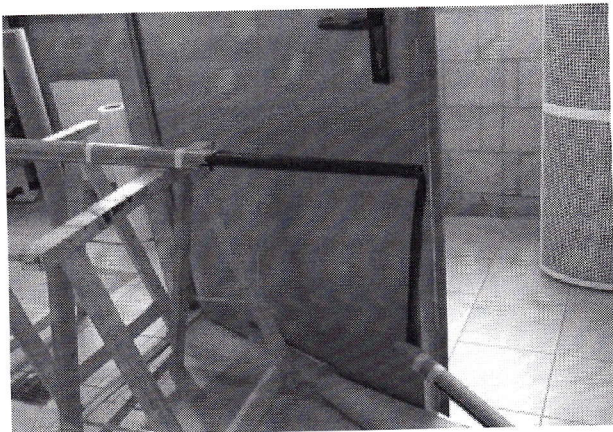
Der zu reparierende Mast war ungefähr einen Meter unter dem Top komplett durchgebrochen. Als erstes wurde die Bruchstelle „gesäubert“, alles kaputte Laminat weggeschnitten und -geschliffen. Dann musste der Mast wieder zusammengesetzt und mit

einem Insert geschient werden, damit die Bruchstelle schön schräg angeschliffen und das neue Laminat aufgebracht werden kann.

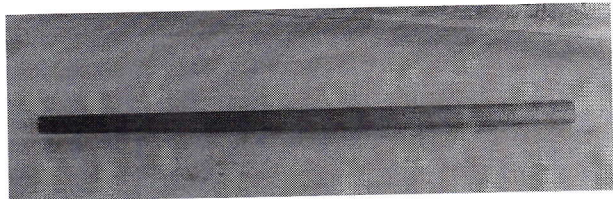


2) Herstellung und Einsetzen eines Inserts zum Unterstützen und als Grundlage zum Wickeln

Ich habe dazu einen Schlauch Carboneflecht von innen gegen den Mast aufgeblasen. Man nehme drei Stücke Carboneflecht von unterschiedlicher Länge (z.B. 20 cm, 40 cm, 60 cm) und stecke sie mittig übereinander, das längste nach aussen. Die unterschiedliche Länge dient dem allmählichen Ansteigen der Wanddicke und verhindert so die obengenannten Steifigkeitssprünge. Dann einen alten Fahrradschlauch aufschneiden, die Enden irgendwie „dichtmachen“ und das ganze in den Carbonschlauch stecken, am besten kurz evakuieren, dann ist der Fahrradschlauch nämlich flach. Nach dem Tränken des Carbons muß das ganze in den Mast gebracht werden. Weil mein Mast so knapp unter dem Top nur ca. 30mm Innendurchmesser hatte, gestaltete sich das wegen des klebrigen Harzes sehr schwierig. Ich habe dann meinen zukünftigen Insert mit einer Lage Teflonfolie umwickelt, die die saubere Trennung von Mast und klebrigem Insert gewährleistet. Nachteil dieser Methode ist, dass der Insert hinterher in einem separaten Arbeitsschritt in den Mast geklebt werden muß.



Also, ganz innen der Fahrradschlauch, dann 3 Lagen Carboneflecht und außenrum Teflonfolie. Das ganze von einer Seite in den Mast stecken, die andere Seite drauf und den Anschluß für den Fahrradschlauch (oder das Ventil) oben raus ziehen. Jetzt muß der Mast natürlich schön gerade gemacht werden – ich habe dazu einfach einen langen, passenden Stab in die Keep gesteckt und das ganze mit Tape fixiert. Dann den Fahrradschlauch aufblasen und damit das Carboneflecht schön gegen die Innenseite des Mastes drücken. Dann erst mal was anderes machen und das ganze Aushärten lassen. Wenn der Insert fertig ausgehärtet ist, kann das ganze wieder auseinander genommen werden. Als nächstes wird der Insert mit Harz bestrichen und in den Mast geklebt. Dazu natürlich wieder den Mast durch Schienen gerade machen. Wieder aushärten lassen und dann kann die Schiene abgenommen werden. Der Mast sollte jetzt eigentlich schon wieder zusammenhalten.



3) Anschleifen und Säubern der Bruchstelle

Das bestehende Laminat wird V-förmig angeschliffen, also die Übergänge schön glatt gemacht. Dazu muß natürlich die alte Keep runter. Je länger und flacher man den Übergang von alter Wandstärke bis zum Insert gestaltet, desto besser ist das für den Übergang der Kräfte vom alten Laminat in den Patch, und umso besser wird die Stelle hinterher halten. Allerdings muß man natürlich mehr Laminat neu aufbauen, und mit der Hand bekommt man nie so ein gutes Laminat wie maschinell. Also ist hier ein Kompromiß zu wählen, bei mir war die Schleifstelle auf beiden Seiten gut 20 cm lang.

Wenn der Mast also angeschliffen ist und die Übergänge zum Insert alle schön glatt sind, muß der ganze Schleifstaub und die Fettflecken runter. Also meh-

rere Male mit einem Lösungsmittel (z.B. Acteon) abwischen, dabei natürlich ein sauberes Tuch (oder Klopapier) verwenden.



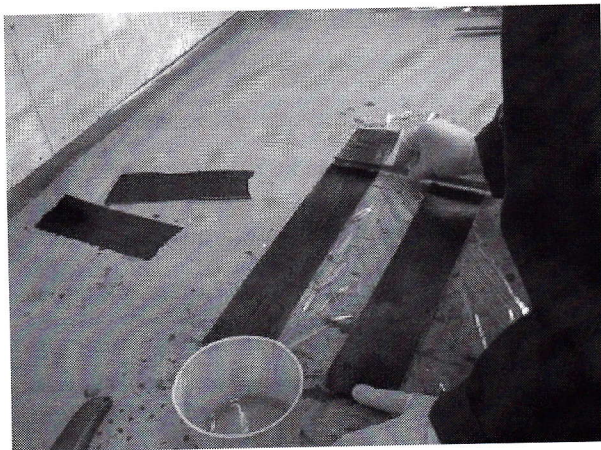
4) Wickeln des Reperaturlaminats

Das ist der entscheidende Schritt überhaupt, da die Qualität des Laminats hinterher maßgeblich die Eigenschaften bestimmt.

Als erstes muß die Faserrichtung bestimmt werden. Ich habe dazu einfach mit einem Geodreieck an einem herausgeplatzen Stück den Winkel α bestimmt, den die Fasern zueinander haben. Damit habe ich eine Schablone aus dünner Pappe gemacht, die man an der Längsachse des Mastes anlegen und damit die Faserlage kontrollieren kann.

Dann müssen die Fasern vorbereitet werden. Ich habe unidirektionales (UD) Kohlefasertape in zwei verschiedenen Breiten benutzt. Man muß diese Tapes eventuell auf die richtige Breite herunter schneiden, so dass beim Wickeln um den Mast gerade keine Lücken zwischen den UD-Tapes entstehen und sie stumpf nebeneinander liegen. Überlappen dürfen sie sich aber auch nicht!

Die nötige Breite und auch die benötigte Länge kann man entweder durch einfache Trigonometrie berechnen oder auch durch einen Trockenversuch mit noch ungetränktem Tape leicht bestimmen. Im Bild sieht man (jetzt allerdings schon naß), wie das Tape nachher zu liegen kommen soll.



Wichtig dabei ist, dass das Laminat von innen nach aussen wieder aufgebaut wird, also sozusagen das V von innen langsam wieder auffüllt..

Deshalb müssen die innersten Wicklungen natürlich viel kürzer sein als die äußeren. Die Endstücke der UD-Tapes werden ungefähr im Faserwinkel angeschnitten, sodaß sie, wenn sie erst mal aufgewickelt sind, etwa immer quer zum Mast enden. Später beim Wickeln ist darauf zu achten, dass diese Enden mehrerer Lagen nie genau aufeinander liegen, sondern die äußeren Lagen immer ein bisschen länger sind. Faustregel: man soll immer nur zwei Stöße sehen.

Und noch etwas sehr wichtiges: die Fasern werden abwechselnd einmal rechts- und einmal linksherum abgelegt, so dass sie hinterher mit $\pm a/2$ zur Längsachse des Mastes liegen.

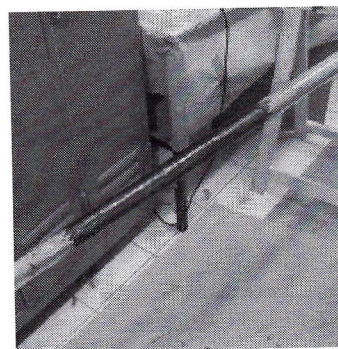
Man bereitet also die ersten Lagen vor – spätere lieber erst nachher, da sich zum Beispiel die benötigten Breiten natürlich mit dem ansteigenden Durchmesser ändern.

Dann kanns losgehen: Erstmal Harz anrühren – natürlich sollte es mehre Stunden Topfzeit haben, damit man genug Zeit zum Verarbeiten hat und kalt-härtend sein. Dann die ersten Lagen auf einer dünnen Folie auf der Arbeitsfläche ausbreiten und einfach mit Hilfe eines Spatels tränken. Dabei nicht mit Harz sparen! Überflüssiges Harz wird später durch das Vakuum wieder aus dem Laminat entfernt.

Dann (direkt an der Bruchstelle mit dem kürzesten Stück beginnend) die Fasern mitsamt der Trägerfolie auf den Mast wickeln. Dabei eine leichte Spannung aufrechterhalten, dass sich keine Falten bilden und das Laminat darunter gerade ein bisschen komprimiert wird. Die Trägerfolie macht die Handhabung des nassen und klebrigen UD-Tapes deutlich einfacher. Man kann die Fasern nach dem Wickeln immer noch ein bisschen verschieben und den Winkel oder die Enden korrigieren und notfalls sogar ein ganzes Tape wieder abmachen, solange die Folie an den Fasern klebt. Wenn man mit dem Winkel (an mehreren Stellen mit der Schablone kontrollieren!) und der Ablage der Fasern zufrieden ist, kann die Folie vorsichtig abgezogen werden.

Dann den Prozeß mit den Fasern in der anderen Richtung wiederholen.

Und das ganze noch mal, mit einem etwas längeren Tape dieses Mal, einmal rechts, einmal links. Aber nicht fallen lassen!



Das wiederholt man solange, bis die ursprüngliche Wanddicke des Mastes wieder erreicht ist. Optimalerweise ist die letzte Lage dann genau so lang, wie man angeschliffen hat.



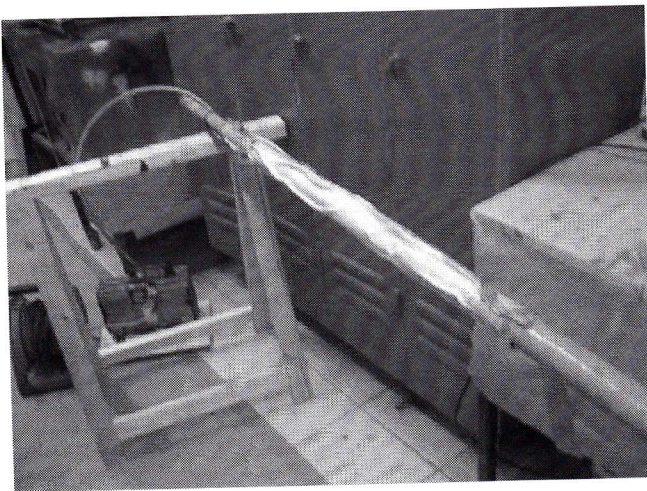
5) Aufbringen von Vakuum und aushärten

Wenn das Wickeln beendet ist, muß noch Vakuum gezogen werden. Das komprimiert das ganze neue Laminat und sorgt dafür, dass überschüssiges Harz herausgedrückt wird und fixiert die Wicklungen bis zum Aushärten.

Dazu erst mal eine Lage Abreißgewebe um die Wicklung. Das ist ein Gewebe, das zwar harzdurchlässig ist, sich aber nicht damit verbindet. Man kann es nach dem Aushärten einfach wieder abziehen. Als nächstes eine (und nur eine!) Lage Lochfolie. Das ist eine Plastikfolie mit kleinen Löchern drin. Die behindert das Harz ein bisschen beim Herausfließen und ist somit mitbestimmend für den Faservolumengehalt je größer die Löcher, desto mehr Harz wird aus dem Laminat entfernt. Danach Absauggewebe, z.B. Glasmatte oder Glasvlies. Es dient zur Aufnahme des überschüssigen Harzes und als Vakuumbrücke.

Das ganze wird mit Plastikfolie luftdicht eingepackt. Am besten mit einem speziellen Vakuumtape oder einfach einen aufgeschnittenen Müllsack mit normalem Tape. Wichtig dabei ist, dass das ganze auch wirklich luftdicht ist, sonst hats keinen Sinn. Denn wenn irgendwo Luft reinkommt, wird diese im schlimmsten Fall quer durch das Laminat gesogen, bildet Luftblasen und Fehlstellen, die die Festigkeit deutlich verschlechtern! Falls die Klebung des Inserts also nicht ganz dicht ist, muß man unbedingt auch alle Öffnungen im ganzen restlichen Mast luftdicht zumachen.

Und natürlich daran denken, durch die Folie irgendwo einen Schlauch nach aussen zu führen, mit dem man die Luft auch absaugen kann. Falls man keine Harzfalle besitzt, sollten vor dem Eingang zum Schlauch noch mehrere extra Lagen Absauggewebe liegen, sodaß kein Harz angesaugt wird und die Me-



chanik der Vakuumpumpe geschützt ist. Wenn alles eingepackt ist wird das freie Ende des Schlauches an die Vakuumpumpe angeschlossen und Vakuum gezogen. Grob undichte Stellen ma-

chen sich durch ein leises Pfeifen bemerkbar. Man kann diese Stellen jetzt noch abdichten, also ruhig ein paar Minuten darauf verwenden, solche Undichtigkeiten zu finden. Wenn man die Pumpe nach dem Saugen wieder ausschaltet, sollte das Vakuum erhalten bleiben und sich erst nach einer geraumen Weile wieder abschwächen, weil Luft durch die Pumpe eindringt. Geht's schneller hat man noch irgendwo Undichtigkeiten. Dann erst mal was anderes machen und das ganze unter laufender Vakuumpumpe Aushärten lassen.

6) Anbringen der Keep und Finish

Nach dem Aushärten kann man den ganzen Vakuumpumpe inklusive des Abreißgewebes auseinandernehmen. Die Reperaturstelle wird mit Schleifpapier schön rund und gleichmäßig gemacht und die Übergänge der letzten Faserlage geglättet

Die Keep –meistens ein Kohlerohr mit einem Schlitz drin - wird aufgesetzt und erst mal mit Tape fixiert, dann die Kehle mit Spachtel aufgefüllt. Als Spachtel eignet sich hier hervorragend Harz mit Microballoons oder ähnlichem.

Nach dem Härten das alles noch mit Schleifpapier glätten.

Als abschliessende Schicht ist unbedingt noch ein UV-Schutz notwendig. Das kann zum Beispiel ein klarer oder auch pigmentierter Lack sein.

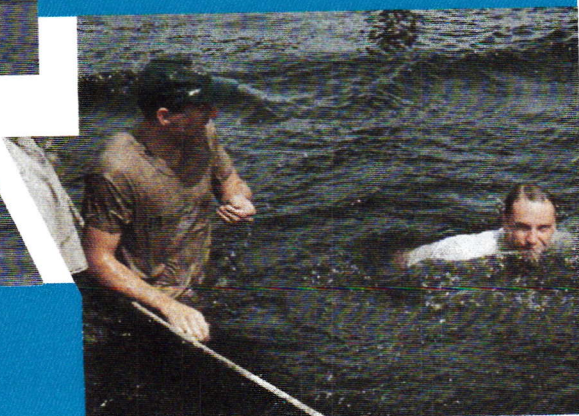
Normalerweise werden Kohlefaserbauteile abschliessend getempert (d.h. warmgemacht, „gebacken“) um die Temperaturbeständigkeit und die Festigkeit des Harzes zu erhöhen. Bei kalthärtenden Harzsystemen ist das nicht unbedingt nötig, kann aber auch auf keinen Fall schaden. Im Zweifelsfalle siehe Anleitung des Harzherstellers!

Zum tempern kann man sich einfach zum Beispiel aus Styropor einen kleinen Tunnel um die Reperaturstelle bauen, an dessen eines Ende man einen Heizlüfter stellt. Das andere Ende macht man entweder zu oder – noch besser – leitet die warme Luft wieder zum Eingang zurück.

Damit ist der Mast fertig repariert und wieder einsatzbereit. Alle notwendigen Materialien bekommt man bei vielen guten Zulieferern, zum Beispiel Time-Out-Composites <http://www.time-out-ohg.de>. Die Leute, die die Kohlefasergeflechte und –Tapes verkaufen wissen in der Regel auch, wo man das Zubehör herbekommt, falls sie es nicht selbst verkaufen.

Wenn Du jetzt also mal Deinen Spargel runterholst, weißt Du, wie Du ihn reparieren kannst – und falls Dir das zu schwierig oder zu aufwendig ist, mach ich's auch gerne!

Jens Kulenkampf, GER 96





Interview mit Zach Berkowitz: Was es braucht, um es geschehen zu lassen.

Int. 14 World Champion Zach ist drei Jahre davon entfernt zum vierten mal zu nullen, doch weigert er sich auf dem Wasser kürzer zu treten. Das sollte aber auch kein Wunder sein. Denn es gibt wohl keinen 14 Segler der gerne zugibt, dass „Verdränger- Fahrt“ ein Wort aus dem Segelwortschatz ist. Als Gewinner – nein mehr Dominator - der Bermuda WM 2001 haben Zach und Trevor Baylis der Klasse gezeigt, dass sie die Könige auf dem Wasser sind und nicht locker lassen wollen. Es ist noch keinem Weltmeister gelungen, die Klasse für mehr als ein Jahr zu beherrschen. Denn wie in jeder Entwicklungsklasse musst du entweder der Konkurrenz einen Schritt voraus sein, oder du wirst das Nachsehen haben.

„Grand Prix Sailer“ sprach mit dem Ehemaligen TV- Meteorologen Zach in seiner Heimatstadt San Francisco, wo er sein neuestes PC Unternehmen aufbaut und tüfelt, wie er seinen Skiff noch schneller machen kann.

GPS: Zach, du hast einfach vier Rennen mit großem Vorsprung gewonnen und bist dann zum fünften an Land geblieben. Das wirkt beeindruckend.

ZB: Ja, es ist bestens gelaufen aber es war eine Menge Stress.

GPS: Was soll das jetzt heißen ?

ZB: Die ersten beiden Rennen waren sehr lang und anstrengend. Wir haben zwar beide mit c.a. 5 Minuten Vorsprung gewonnen, aber als dann der Orkan Olga aufkam und für 5 Tage wütete war das eine nervliche Zerreißprobe. Es war schwer Nachts zu schlafen, wenn du weißt das am nächsten Tag wahrscheinlich nicht gesegelt wird, du aber 100 % bei der Sache bleiben musst. Also mussten wir nach den ersten beiden Rennen 5 Tage mit der Anspannung warten, dass wir auf jeden Fall 4 Rennen für eine gültige WM brauchen. Am Donnerstag ließ Olga dann nach. Freitag war der letzte Tag. Wir brauchten also noch zwei Rennen, und die haben wir dann ja auch gewonnen.

GPS: Du warst immer einer der besten 14 Segler, hast aber nie einen Titel geholt. Was war los ?

ZB: Wir waren 10ter bei unserer ersten WM 1989. Seit dem waren wir immer an der Weltspitze dran. In Melbourne lief alles nach Plan gegen 140 Boote. Aber nach dem meine Crew (Karl) sich den Rücken verrenkt hatte reichte es am Ende mit Sam Gardner als Ersatz nur zu Rang drei. Auch bei der WM in San Francisco waren wir nah am Erfolg, mussten aber aufgeben, nach dem uns das Großfall gerissen ist. Dieses Jahr hat Karl, mein langjähriger Partner und bester Freund, sich eine Auszeit genommen. Er ist ein hervorragender Vorschoter, hat aber einfach einen kaputten Rücken. Also habe ich mich mit Trevor zusammen getan. Wir sind zusammen aufgewachsen. 1979 haben wir unsere erste WM im Flying Junior zusammen gesegelt. (Wir wurden dritter.) In den 80'ern haben wir

ein bisschen 18 Footer gesegelt, seit dem aber kaum noch. Wir hatten also nur 11 Monate um uns vorzubereiten.

GPS: War es einfach Trevor auf Zack zu bringen ?

ZB: Trevor blüht auf, wenn es um Details geht. Er ist Ingenieur. Im 49er wurden ihm Handschellen angelegt. Jetzt konnte er sich endlich einbringen. Am Anfang haben wir am Twist von Fock und Groß gearbeitet. Trevor war nicht besonders beeindruckt von den Segel die wir zu dem Zeitpunkt hatten. Also haben wir viel Zeit mit Jay Glaser und Dave Ullman verbracht um eine wirklich wunderbare Fock zu entwickeln. Der Australier Dave Alexander musste uns vier Großsegel bauen, bevor wir eins fanden, welches wir mochten.

GPS: Man erzählt sich, dass euer Bootshändler auf der WM perfekt war.

ZB: Na, ich weiß nicht ob es perfekt war, aber wir sind nicht gekentert. Wir waren das einzige Boot das während der Serie nicht gekentert ist. Trevor hat einen Menge im 49er gelernt und hat mir erzählt, wie unsere Manöver aussehen sollten. In der Flotte gab es viele Kenterungen bei Halsen und beim Bergen. Die Leetonne lag dicht unter Land. Das Wasser war kipplig und die Boote haben ja nun mal eine Neigung die Nase ins Wasser zu stecken. Es waren immer sehr heikle Situationen an der Leetonne.

GPS: Was war der Schlüssel zum Erfolg?

ZB: Wir hatten gute Starts. Wir waren von Anfang an unter den ersten fünf und haben dann nur auf das reagiert, was unsere Gegner gemacht haben. Unsere Philosophie ist einfach. Wir starten ein Drittel die Linie runter vom bevorteilten Ende. Trevor hat ein gutes Auge für die Linie und er sagt perfekt an. Wenn wir mit Speed über die Linie kommen macht es nichts wo wir starten, solange wir 15 Sekunden nach dem Start machen können, was wir wollen.

GPS: Wie ist die Zusammenarbeit von Trevor und dir auf dem Boot ?

ZB: Sie ist sehr intensiv, da er ein Perfektionist ist. Zum Beispiel: Wir waren dabei das letzte Rennen zu gewinnen. An der letzten Tonne bin ich nicht mehr so aggressiv gefahren und habe den Bogen etwas größer gemacht. Auf einmal dreht sich Trevors Kopf um, während er den Spi birgt und sagt: „ Ich glaube nicht, dass ich gesagt habe, du kannst jetzt ein relaxtes Rennen fahren“. Was unsere Zusammenarbeit so gut macht ist, dass ich mich nicht mehr um alles selber kümmern muss. Ich kann ihm auch mal das Kommando übergeben. Er baut sogar mal das Boot auf, wenn ich Ruhe brauche. Er ist wirklich einer der besten Vorschoter. Er denkt wie ein Skipper. Aber er will Vorschoter sein. Denn er hat bemerkt, dass der Skipper nur die einzige Aufgabe hat, das Boot zu steuern.

Übersetzung aus dem Englischen



SPITZE

**WAS MAN ALLES
MACHEN KANN...**

SP Systems

Composite
Engineering
Materials

**DIE RICHTIGE AUSWAHL –
DIE WARE SOFORT**

Informationen bei: SP Systems · Heinrich-Hertz-Str. 38 · D-24837 Schleswig
Tel. 04621/95533 · Fax 04621/95535 · e-mail info@SPSystems.de · www.SPSystems.de
Fragen Sie uns nach einem Fachhändler in Ihrer Nähe. Bitte Katalog anfordern.

INT 14 SEGELLEXIKON DEUTSCH - ENGLISCH

A

abfallen	to bear away
abdecken	to cover
Abdrift	leeway
abflauen	to calm down
ablandig	offshore
ablegen	to launch
Abwind	fool wind
Achterliek	leach, leech
Achterlieksrundung	curve of the leach
Achtknoten	figure eight knot
am Wind (Kurs)	close-hauled (course)
am Wind Segelfläche	sail area close hauled, working sails
an den Wind gehen	to haul to the wind
Ankündigungssignal	warning signal
anlegen (an Land)	to land (ashore)
anluven	to luff
anschäkeln	to shackle on
anschlagen	to bend a sail to
auf dem Wasser	afloat
auffieren	to ease off, to let go
auflandig	onshore, inshore
aufrecht	upright
aufrichten	to right up
aufziggen	to rig up
aufschieszen	to shoot straight into the wind
Auftrieb	buoyancy
Augbügel	eye-bracket
aufgeben	to retire
ausreiten	to sit out
ausweichen, Vorfahrt	to give way
gewähren	
Ausweichmanöver (des letzten Augenblicks)	emergency turn

B

Babywanten, Unterwanten	lowers
backbord	port side
Backbordbug (Steuerbord-Wind)	starboard tack
backhalten	
Bahnmarke	to keep aback
Bauch (eines Segels)	mark
Baum	fullness of sail
(Baum)niederholer	boom
Baumnock	boom vang, kicker
Besatzung, Schotte,	boom head
Vorschoter	crew
Bier	beer
Blindniet	pop niet
Block	block
Bö	gust, squall
Breite	beam
Bugsprit, Rüssel	bowsprit, pole

C

Carbonfaser, Kohlefaser	carbon fibre
Curry Klemme	cam cleat

D

Deck	topside, deck
Decksbelag	deck sheathing
Decksform	deck shape
Diamonds	uppers
dichtholen	to haul tight, to sheet in
diesig	misty
Doppeltrapez (gehen)	twin wire (ing)
Draht	wire
Dreieckskurs	triangular (race) course
durchgelattetes Großsegel	full-battened mainsail
durchkentern	to finish bottom up

E

Edelstahl	stainless steel
Epoxidharz	epoxy resin

F

Fall	halyard
Faser	fibre
Feuerzeug	lighter
Freundin	trolley dolly

G

Gesamtrückruf	general recall
GFK (Glasfaserverstärker	GRP (glass reinforced
Kunststoff)	plastics)
Glasfaser	glass fibre
gleiten	to plane
Großschot	mainsheet

H

Haftpflichtversicherung	third-party insurance
halber Schlag	half hitch
halber Wind	wind abeam, beam
	wind
Hals eines Segels	tack
Halse	jibe
Holepunkt	hauling point

J

Jolle	dinghy
-------	--------

K

Kamm Klemme	v-cleat
Kausch	thimble
kentern	to capsize
Knarrblock, Ratschblock	ratchet block
Konstruktionsklasse	open design class
Kopf eines Segels	head
Kreuzknoten	reef knot

L

laminieren	to laminate
längsseits kommen	to come alongside
Lee	leeward
Leetonne	leeward mark
Luv	windward
Luvtonne	windward mark

M

(Mast)biegung	(mast) tension
Mastfall	mast rake
Mittelmeer	Mediterranian Sea

N

Neoprenanzug	wetsuit
Nut	track

O

Ober-, Unterpersenning	top-, bottom cover
Oberfläche	surface
Ölzeug	oil skin, oil clothes
Ostsee	Baltic Sea
Palstek	bowline

P

Peilung	bearing
Pinne (nausleger)	tiller (extension)

R

Raum!	Water!
raumen (des Windes)	to veer aft
Raumer (der Wind fällt achterlicher ein)	lift
raumschots (zur Raumtonne hin)	reach (course)
Raumtonne	jibe mark
Reck (einer Leine)	strain, stretching
Reff	reef
Regatta	regatta, race
Regattabahn	course
Regattaweste	life jacket
Regen	rain
Riggspannung	rig tension
Ruder	rudder
Rudergestell	gantry
Ruderkassette	rudder box
Rumpf	hull
Rundtörn mit 2 halben Schlägen	roundturn with 2 half hitches

S

Saling (Beschlag)	spreader (fitting)
Schaden	damage
scheinbarer Wind	apparent wind
Schothorn eines Segels	clew
Schwert	centerboard

Schwertkasten	centreboard case
Schwimmweste	life vest
Segel setzen / bergen	to set / lower sails, to hoist / drop sails

Segellatte	batten
Seil	rope
Selbstwendefock	self-tacking jib
Sliprampe	slipway
Slipstek	slip knot
Slipwagen	trolley
Spant	stringer
Spaß	fun
Spi, Gennaker	kite
Spiegel	stern
Spleiß	splice
Splint	splint
stampfen	to pitch
Steckruder	daggerboard
Steuerbordbug (Backbord Wind)	port tack
Steuermann	helm
Stopperstek	rolling hitch
Strömung	current, flow

T

Talje	tackle
teuer	expensive
Tonne	bouy
Tor (zur Durchfahrt)	gate
Trailer	trailer
Trapezdraht, -hose, -haken	trapeze wire, -harness, -hook
Trimm	trim
Trockenanzug	drysuit

U

Unterliek	foot
-----------	------

V

Verbund-Bauweise	sandwich construction
Vermesser	measurer, peter r.
Vermessung	measurement
Vorliek	luff
Vorschot	foresheet
Vorsegel, Fock	jib
Vorstag	forestay

W

Wanten	shrouds
Wende	tack
Windfäden	telltals
Wirbel (schäkel)	swivel (shackle)

Z

Zigarette, Kippe zur Leetonne hin	cigarette downwind
zur Luvtonne hin	upwind



Gebrauchtboote

GER 68 (ex AUS 67): „DIVINE MADNESS“

- Australian-Ice-Design
- Ende 1995 gebaut (new rules)
- 2x West-Australischer Meister und 2 bei den Austr. Meisterschaften
- HYDRAULISCHE Wantenspanner für Hauptwanten und Vorstag (einmalig auf dieser Welt)
- hohes Willets Rig mit Step-Down Möglichkeit
- 2x Großsegel (Mac Diarmid Sails/ Holm Segel)
- 2x Fock (Mac Diarmid Sails/Batt Sails)
- 2x Gennaker (Mac Diarmid Sails/ Moritz Sails)
- komplett überarbeitet und lackiert in 2001
- Minimalgewicht
- inkl. Ober- & Unterpersenning
- Slipwagen
- div. extras
- fast and ready to race
- 6500,- Euro

Moritz Klein
 Schieggstr.23a
 81479 München
 Tel: 089/74443194
 Fax: 089/7917104
 Mobil: 0173/8541474
 E-Mail: divinemadness51@hotmail.com

DEN 21 Ovington 2

- built 1998
- angell mast
- carbon boom
- 2 good set of hydresails(2000 and 1998)
- rudder/draggerboard
- roadtrailer
- transport and topcovers
- the boat is in good condition and under weight

Martin Sørensen
 email: i14foot@hotmail.com

Ovington Benedikt IV

- Bj. 1987
- Originalzustand
- kl. Rigg
- incl. 2xGross, 2x Fock, 1x Gennaker
- Slipwagen

- Persenning
- Straßentrailer optional
- Boot liegt am Starnberger See
- VB 2700 EURO

Beatrix u. Thomas Isermann
 Tel: 08179-925550
 Handy: 0179-4727364
 e-mail: isi-design@t-online.de

Int. 14-Footer GBR 1384 „VIOLET“

- Ovington 1
- Baujahr 1997
- Angel Carbonmast
- Carbonbaum
- Biekercarbonschwert
- ausbalanziertes Carbonruder
- Batt Segel
- Batt Spinaker
- Ober- und Unterpersenning
- Slipwagen
- VHB EUR 7300,—

Johann Motsch
 Andreas-Hofer-Weg 30/1
 69121 Heidelberg
 Tel: 06221-41 93 63
 FAX: 06221-56-5234
 e-mail: johann_motsch@med.uni-heidelberg.de

Int. 14-Footer

- Ovington Howlett 1B
- Bj. 91
- prof. verbreitert
- hohes Alu-Rigg mit Glastop
- 1 Satz Moritz-Segel + 1 Fock
- Ober- und Unterpersenning
- Slipwagen
- guter Zustand
- VB: 3.800,-EUR

Holger Neu
 Tel. 08131-66 92 75

GER 12 (ex GBR 1423)“black dog“

- Morrison 8b
- 3 Jahre alt
- Werft: RMW
- Besonderheiten: Das Meisterstück von Richard Woof, für sich selber gebaut mit div. Feinheiten, z.B. eingearbeitete Gewinde für alle Beschlüge komplett Karbon etc. Folge u.a.: ohne jeglichen Schaden bzw. notwendige Reparaturarbeit, Minimalgewicht bei 6 kg Ausgleichsgewichte

- 2 Satz Segel (Irwin/Holm)
- Willets-Mast
- Kohlebaum
- Unter-, Oberpersenning, foil-covers
- div. Extras
- Slipwagen
- Bei Bedarf auch mit passendem Straßentrailer, Erstzulassung 07/99, 100 km/h-Zulassung
- 9500,- Euro

Dirk Rother
Regenpfeifferweg 20
24837 Schleswig
Tel. 04621-290806
Rother.Dirk@gmx.de

DEN-18 Ovington 1

- dec. 96 (new rules)
- Fast and ready for race
- Trolley
- over/undercover
- 3 gennakers (1 new)
- 4 mains
- 3 jibs
- Located in Copenhagen
- Price 7400 EURO

Kasper Wedersoe
kasper@wedersoe.dk

Ovington 3

- sehr schnell-sehr stabil- sehr leicht- absolut dicht! - einfach Ovington! BUILT TO WIN!
- 1. Europameisterschaft 1999, 2. Whirlpoolcup 2001, 1. Chiemsee 2002, 1. Starnberger See 2002, 2. Ammersee cup 2002, 1. RMG-Race 2002
- Top Zustand
- 6 Kg Untergewicht
- CST Rig
- Hyde Gross
- Alexander Sails Gross
- 2x Hyde Fock
- Hyde Genaker
- Alexander Sails Genaker
- Schwert/Ruderblatt Bieker
- Rudercassette Ovington
- komplett Harken
- komplett neue Schoten/Fallen etc.
- Ober/Unterpersenning passgenau
- Trailer/Slipwagen inkl. 100 km/h Zulassung
- Frei ab Bayern für 13999,-• Festpreis

Bernd Jahn
01726521108

DESERT FOX - GER-1

- Neubau zur WM 1997
- Werft: Jason King Marine, AUS
- Design: Modified ICE
- Grundüberholung 2002
- Step-down Rigg (auch von leichten Crews bei viel Wind gut zu beherrschen)
- 2 Satz North
- 1 Satz Irvin
- 1 Moritz Spi
- Slipwagen / Persenning
- Preis: • 7300,-

Jörn Schulze
dromomania@surfeu.de
Tel. 040-51316325

GER 91 „Yahoo“

- Jason King built Bieker 3 (Silber)
- Baujahr 2001
- CST 11 Mast
- 1 fast neuer Satz Segel (Groß und Fock Alexander Sails, Spi von Moritz, Peter Rooks alles 2002)
- 2 Focks (2000 und 2001) und ein Spi von 2001 (alles Alexander)
- ausziehbare Racks
- 2/3 Ersatzmast (nur das Rohr)
- neues Ersatzschwert
- 2. Ruder (t-foil)
- Oberpersenning und Transportpersenning
- Trailer
- in 2002 nur 2 Regatten gesegelt
- schnelles gutes Boot aus Zeitmangel abzugeben
- EUR 15.000,-

Olli Voss
0172 512 43 55

Zubehör

Genaker, Batt Sails, blau, guter Zustand, 200,-•
Bernd Jahn
01726521108

Grosses Proctor Alu-Rigg (Ovi1) inkl. kompl. Hyde Segelsatz abzugeben für 1450,-, Euro kein Salzwasser - keine Korrosion ! Bilder anfordern unter
s-hoevel@gmx.de oder 0172/4165091

creating **new** value in the supply chain

Exel, einer der führenden Logistikdienstleister der Welt, sponsort zwei erfolgreiche Segelboote der 14-Footer.

Warum?

Uns gefällt die Einstellung der 14-Footer:

- Kontinuierliche Weiterentwicklung der Technologie
- Innovation trotz Tradition
- Sportlicher und fairer Wettkampf
- Hoher Anspruch an die eigene Leistung
- Speed voll genießen

Wir sitzen im selben Boot.

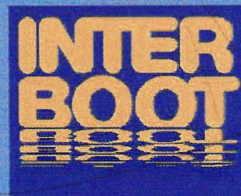
Exel ist mit seinem globalen Netzwerk rund um die Uhr für die Kunden aktiv und entwickelt innovative Logistiklösungen auf lokaler, nationaler und globaler Basis.

www.exel.com
infoGermany@exel.com
 freefon 0800-5577222




**Wir laden Sie ein,
 dabei zu sein ...**
 Samstag / Sonntag, 21. / 22. September,
 am 1. Wochenende der INTERBOOT –
 um 11 Uhr geht's los ...

INTERBOOT INT. 14 SUPER CUP 2002



FRIEDRICHSHAFEN

Informationen zum Programm im INTERBOOT-Hafen ab 21.9. vor Ort:

högel 
 sport kommunikation Fon 075 41 - 35 50 02, Fax 075 41 - 35 50 03



Southern Trophy

Der INTERBOOT Super Cup 2002 ist die abschließende Station einer Regattaserie der Int. 14 Dinghi. Die Serie geht über drei Regatten im Süden Deutschlands und wird 'Southern Trophy' genannt. Dazu gehören: Insel Trophy Fraueninsel Chiemsee, 4./ 5. Mai; Ammersee Cup Utting, 8. - 9. Juni und der INTERBOOT Int. 14 Super Cup.



Die Partner

