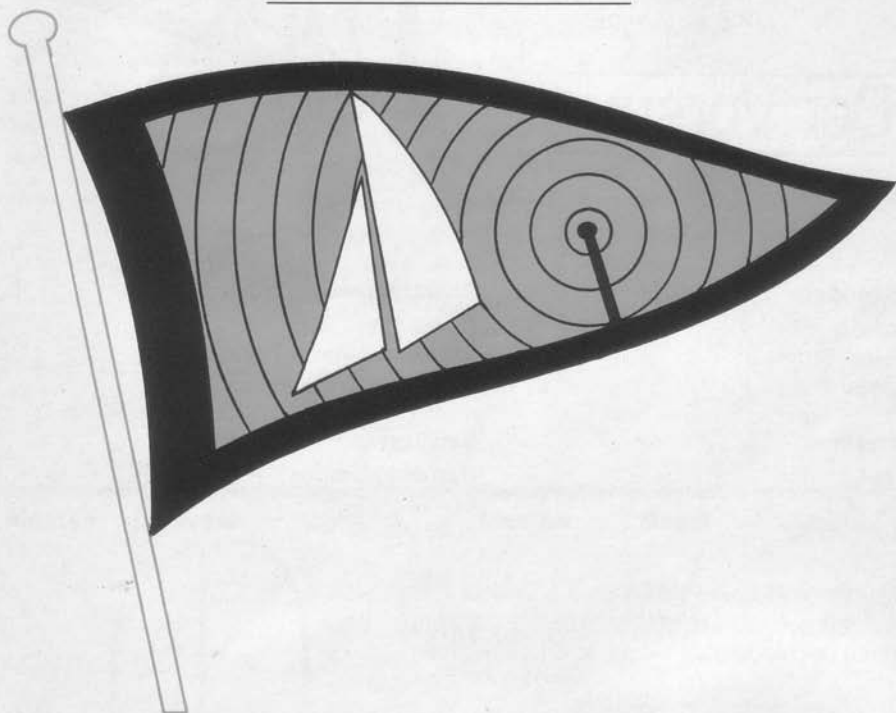


# Vereinigung der Modell-Yacht-Segler e.V.



Mitglied im  
Deutschen Segler-Verband



## modell - yacht - info

# 3.

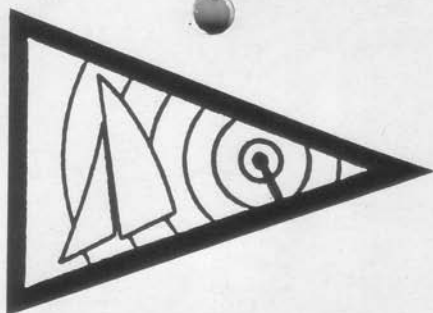
Quartal  
1988

# Vereinigung der Modellyachtsegler e. V.

Mitglied im DSV Deutscher Segler-Verband



## Der Vorstand:



### 1. Vorsitzender

Arno Ladwig  
Philipp-Reis-Straße 3  
6450 Hanau 1

### Schatzmeister

Rudolf Biel  
Bahnhofstraße 16  
2210 Itzehoe

### 2. Vorsitzender

Peter Ebel  
In der Au 14B  
7000 Stuttgart 60

### Beisitzer

Gerhard Mentges  
Kronskamp 26  
2000 Wedel

### Vereinskonto:

Postgiro Frankfurt/Main 101077-607 (BLZ 500 10060)  
Vereinigung der Modellyachtsegler e. V. Ebenhausen

---

### Modell Yacht Info

### Herausgeber:

Vereinigung der  
Modellyachtsegler e. V.

### Druck

G. Meysemeyer  
Offsetdruck GmbH  
Hanauer Weg 25  
4044 Kaarst 1  
Telefon 02101-64229  
Telefax 02101-667299

### Beiträge:

Zuschriften sind an die Redaktion  
zu richten. Die Beiträge werden nicht  
honoriert und geben die Ansicht des  
jeweiligen Verfassers wieder.

Auflage: 120 Stück

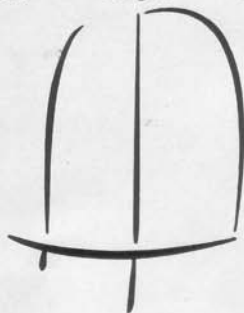
Liebe Freunde des Modell-Segelns,

Ihr wartet schon alle sehnlichst auf eine neue Ausgabe unseres Infos. Eine Reihe von Ereignissen machte es mir unmöglich, die so unerwartet zugefallene Aufgabe mit Leben zu erfüllen. Horst Krönke wird das Info in seine erfahrenen Hände nehmen. Damit im Rahmen der Möglichkeiten unseres Sportes aus dem Info das Info schlechthin wird, ist neben seinem Engagement eine gute Auswahl interessanter Beiträge aus allen Bereichen unserer Segelei von Nöten. Ich wünsche Horst eine glückliche Hand und einen vollen Briefkasten, sowie allen unserem gemeinsamen Sport Verfallenen die erhoffte Wiedergeburt mit anschließendem intensiven Leben unseres Infos.

*Peter Edel*

Masten - Segel - Zubehör - Masten - Segel - Zubehör

M  
a  
s  
t  
e  
n  
  
S  
e  
g  
e  
l



## *Modelljachten + Zubehörteile*

*H. Piel  
Postfach 1250  
Raiffeisenstr.13e  
D-6744 Kandel  
Tel. 07275/2239*

M  
a  
s  
t  
e  
n  
  
S  
e  
g  
e  
l

**Wir führen in unserem Angebot:**

**Kohlefasermasten und Aluminiummasten,  
Segel von Graham Bantock und Nylet,  
Beschlüge von Pekabe, Bantock und KDH,  
M- und 10R-Yachten**

**Unseren Prospekt erhalten Sie für DM 4.- in Briefmarken**

Masten - Segel - Zubehör - Masten - Segel - Zubehör

Z  
u  
b  
e  
h  
ö  
r

Z  
u  
b  
e  
h  
ö  
r



Wertungsregatte im April 1988 in Neuss "Kaarster See"

\*\*\*\*\*  
 \*  
 \* I M Y R U D S V / O B M A N N \*  
 \*  
 \*\*\*\*\*

IMYRU :

Die neue M-Yacht Vermessungsregel ist in Kraft getreten und wird ab sofort als kleine Broschuere auf Regatten verteilt, bzw. kann beim DSV angefordert werden. Auch der erforderliche Messbrief und eine Anweisung fuer die Durchfuehrung der Vermessung ist mit diesen Unterlagen zu erhalten.

Die neue Regel fuer die 1-Meter Klasse wird im April von der IMYRU veroeffentlicht. In wie weit diese Regel deckungsgleich mit der NAVIGA 1-Meter Klasse ist, kann ich im Moment noch nicht beantworten, allerdings hat es Kontakte zwischen Jan Demo (IMYRU) und Hans Kukula (NAVIGA) gegeben, mit dem Ziel, weitgehende Uebereinstimmung zu erhalten.

Eine der naechsten Aufgaben der Technischen Kommission (TC) der IMYRU ist es, auch die 10-Rater Vermessungsregel zu ueberarbeiten, so wie dies fuer die M-Klasse geschehen ist.

Ausgehend von den Erfahrungen in Goeteborg waehrend der WM der 10-Rater, findet zur Zeit eine umfangreiche Diskussion in der IMYRU statt ueber das Thema aktive oder passive Schiedsrichter. Aktive Schiedsrichter bedeutet dabei Wettfahrtbeobachter, so wie bei uns allgemein ueblich, die einen Kontakt zwischen zwei Yachten oder eine Bojenberuehrung bekanntgeben, waehrend Passive Schiedsrichter nur das Geschehen beobachten und nach der Wettfahrt gegen Yachten protestieren, die ihrer Meinung nach einen Fehler gemacht haben. Bisher hat der DSV zu diesem Thema noch keine Stellungnahme abgegeben, ich bitte deshalb um Diskussionsbeitraege.

Die Frage des Regattasystems fuer die WM in Berlin hat im PC der IMYRU erheblichen Staub aufgewirbelt und eine starke Ablehnung des Italienschen Systems (IRS) hervorgerufen. Dies begruendet sich mit einer rechnergestuetzten Untersuchung von verschiedenen Regattasystemen durchgefuehrt von Ion Taylor bei der sich herausgestellt hat, das das IRS wesentlich unfairenere Ergebnisse liefert als das Flottensystem. In Berlin soll jetzt nach beiden Systemen gesegelt werden und zwar das IRS nach NAVIGA als Einteilungssystem und dann das Flottensystem der IMYRU.

DSV/OBMANN :

Beuegliche der WM in Berlin (August) liegen zur Zeit schon etliche Voranmeldungen vor, so dass man davon ausgehen kann, dass pro Land nicht wesentlich mehr als 3 Segler teilnehmen koennen. Eine endgueltige Aussage dazu ist jedoch erst nach

dem 15. April (Meldeschluss) moeglich, da dann offene Plaetze weiter vergeben werden. Die Deutschen Teilnehmer fuer die M-Klasse werden entsprechend der Rangliste benannt. Die offizielle Meldung fuer die Senioren M-Klasse wird vom DSV vorgenommen.

Ende Februar fand eine ausgesprochen wichtige Sitzung der Technischen Kommission Segeln des Nauticus statt, zu der auch der DSV eingeladen war und auf der alle Weichen fuer die Zukunft des Modellsegelns in der Bundesrepublik gestellt wurden. Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- Auf Grund der geaenderten Wegerechtsregeln der NAVIGA, gibt es zukuenftig keinen Unterschied mehr zwischen DSV und Nauticus. Es gelten die Internationalen Wettsegelbestimmungen mit den Ergaenzungen fuer Modellsegelyachten oder die gleichlautenden NAVIGA Regattaregeln 88.

- Die gemeinsame Rangliste von DSV und Nauticus wird auf unbestimmte Zeit weitergefuehrt mit den bisher schon benutzten Durchfuehrungsbestimmungen, allerdings mit kleinen Anpassungen und Aenderungen. Sie ist Qualifikationsgrundlage fuer Internationale Meisterschaften der M und 10 Rater Klasse und fuer Deutsche Meisterschaften.

- Alle 2 Jahre wird entweder vom DSV oder Nauticus eine Deutsche Meisterschaft veranstaltet, zu der die ersten 60 Segler der Rangliste startberechtigt sind. Diese Meisterschaft zaehlt nicht als Wertungsregatta.

- In den noch genau zu spezifizierenden Landesregionen Nord, West, Mitte und Sued duerfen jeweils maximal 4 Wertungsregatten stattfinden, also 16 Wertungsregatten maximal pro Jahr.

- Alle Wertungsregatten muessen nach einheitlichen Bestimmungen gesegelt werden, die in einer Broschuere zusammengefasst sind, die Anfang April gemeinsam von DSV und Nauticus herausgegeben wird.

Diese Broschuere wird heissen: AUSTRAGUNGSORDNUNG FUEER RC-MODELLSEGELYACHTEN VON 1988 ( AFM88 ). Sie enthaelt unter anderem folgende Themen :

- Regattaorganisation, Ausschreibung, Startband, Segelanweisung
- Regattasysteme, Italienisches- und Flotten-System
- Durchfuehrungsbestimmung fuer Ranglistenregatten,

Als Segelobmann des DSV habe ich die Hoffnung, dass damit langfristig eine gleichbleibende Basis fuer das Modellsegeln in der Bundesrepublik gegeben ist, und staendige Diskussionen um Regeln und Systeme ein Ende finden. Dies soll natuerliche nicht heissen, dass Verbesserungen an den Regeln nicht weiter durchgefuehrt werden.

~~~~~  
G. MENTGES  
MODELLSEGELOBMANN



Wertungsregatta in Hörsten



## WIE VERBESSERE ICH MEINE REGATTA-ERGEBNISSE

Eine praktische Regatta-Leitung für R/C-Segler

Nach einer Anregung von Martin Mickleborough/England  
sehr frei übersetzt und kommentiert von Gerhard Meysemeyer G 75

Stell dir folgende Situation vor: ich habe soeben eine weitere Runde des Regatta-Kurses beendet, an letzter Stelle und zu spät; ich habe jede Bahnmarke auf dem Kurs "getroffen", vierzehn Strafrunden gedreht und das Boot des großen Clubmeisters verbeult. Die Wahl stellt sich von selbst.

1.) ich verbessere meine Segelfertigkeiten oder 2.) ich hänge das Hobby an den Nagel und beginne mit Taubenzucht o.ä. Da ich aber keinen passenden Vorschlag unter dem Dach habe entscheide ich mich zum Ersteren.

Einige Saisons später ist das Leben erträglicher geworden, ich habe beim Bootsbau Lehrgeld bezahlt und habe auch schon eine Gelegenheitsregatta gewonnen, bin sonst auch nicht ständig das Schlußlicht und habe auch kein anderes Boot versenkt. Das wichtigste aber ist, daß meine Frau wieder mit mir spricht, die Zeit des Lehrgeldes hatte sich offensichtlich doch auf meinen Gemütszustand gelegt gehabt. Diese bemerkenswerte Veränderung wurde dadurch erreicht, daß ich den Grundsatz lernte:

LEGE DIE GEWOHNHEITEN AB, MIT DENEN DU SCHLUSSLICHT WIRST!

Es war nicht einfach die Grundlagen dazu zu entdecken. Und es half auch nicht viel, alles über Segeln zu lesen, was ich in die Finger bekam. Man mußte soviel behalten, daß ich nie Zeit hatte, darüber nachzudenken, was ich gerade im Moment tat.

Durch viele Beobachtungen, Überlegungen und Fehlschläge habe ich es auf ein knappes Minimum verringert, gerade genug, um es während eines Rennens im Kopf zu behalten. Wird es dir auch nicht zu viel werden? Gut, dann lies' weiter!

### DIE GOLDENEN REGELN!

- 1.) Konzentriere dich: ich habe mehr Rennen durch reine, einfache und unverzeihliche Unaufmerksamkeiten verloren, als ich mich erinnern möchte. Wenn du dich nicht konzentrierst, verdienst du den letzten Platz. Die Konzentration wird noch zusätzlich gefördert durch warme und trockene Kleidung, einen nüchternen Zustand und nicht zuletzt durch das Wissen, daß deine Frau nicht mit dem Mittagessen auf dich wartet, oder deine Freundin in der Stadt ausgeführt werden möchte.
- 2.) Schau um dich: Konzentration nutzt nichts, wenn du dich ausschließlich auf dein eigenes Boot konzentrierst. Du trittst gegen andere an und mußt daher beobachten, was sie tun. Mach dir ein Bild davon, wo andere Boote in Kürze sein werden und überlege was du daraufhin tun wirst.

- 3.) Bleibe ruhig: dies' sollte in roten Lettern, mit goldenem Rand und Puderzucker vor deinem geistigen Auge stehen. Es wird jedesmal Puder kosten, wenn du in ein kompliziertes Knäuel schlecht geführter Yachten hineingezogen wirst. Enge Begegnungen können warten, bis du die Geschicklichkeit und das Selbstvertrauen hast den Sieg davon zu tragen.
- 4.) Mache dir einen Plan: Segelrennen ist niemals eine Frage des Umsegelns einiger Bojen gewesen. Es gibt immer zahlreiche Entscheidungen darüber zu treffen, wie man sie umsegelt. Wenn du Entscheidungen im voraus triffst, selbst wenn es auch nur ein Bahnschenkel des Regatta-Kurses ist, kannst du dich selbst entlasten, um dich auf den Druck des Augenblicks zu konzentrieren.

#### DIE WETTKAMPFREGLN

Um ein Teilnehmer auf nationaler Ebene zu sein, mußst du die Regeln genau kennen. . . und was noch viel wichtiger ist, wie man sie taktisch anwendet. Um ein mittelmäßiger Flottenfahrer zu sein, mußst du deine Verpflichtungen aber auch deine Rechte kennen. Das ist eigentlich alles!!! Wenn du ein unerfahrener Anfänger bist findest du eine ausgezeichnete Zusammenfassung des Wesentlichen in dem Buch WETTSEGEL-BESTIMMUNGEN vom Klasing-Verlag. Es ist wirklich leicht zu lesen.

Ich habe nicht die Absicht, noch viel mehr über die Regeln zu sagen. Denn wenn du mit den Grundregeln ausgerüstet bist, kannst du dich auf einige taktische Grundlagen konzentrieren, die du viel besser auf dem Wasser erlernst, als die ganzen Wettkampfregeln rückwärts im Schlaf aufzusagen.

Wenn du dies' beherzigst, lass uns jeden Teil des Rennens der Reihe nach anschauen, um eine Art Checkliste für die wichtigen Dinge aufzustellen. Die Absicht ist, daß du die Fähigkeit erlangst, die Checkliste gedanklich zu durchlaufen, um richtige Entscheidungen für die wesentlichen Dinge zu treffen.

Der häufigste Kurs besteht aus dem Start, gefolgt von dem Kurs zur Luvboje; zwei Schenkel, getrennt durch eine Bahnmarke, eine Strecke zurück zur Luvboje, eine Fahrt zurück zur Leeboje und dann zurück ins Ziel. In der Regel also ein Dreieck mit der bekannten Banane. Ich würde zwischen den letzten beiden Runden keinen Unterschied machen, weil sich ihre Hauptpunkte gleichen.

#### DER START

Drei Dinge bewirken einen wirklich guten Start:

- 1.) Guter Wind, damit du höchste Geschwindigkeit erreichen kannst
- 2.) Spielraum für taktische Bewegungen, damit du wenden kannst, wenn du willst u. kannst
- 3.) Eine gute Position in Hinsicht auf den Rest des Feldes, nicht zu weit entfernt von jeder Seite, damit die anderen nicht in den Genuß eines günstigeren Windes kommen, ohne daß du davon profitierst.

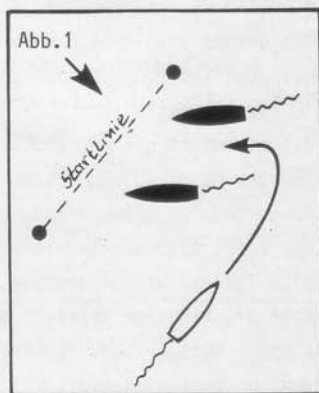
Realistisch betrachtet ist deine Chance, alles gleich von Anfang an korrekt und richtig zu machen, relativ gering... selbst die besten Skipper fangen selten ohne ein paar schlechte Starts an. Was kannst du also vernünftigerweise von dir erwarten? Mit ein wenig Planung und Praxis solltest du folgendes anstreben:

- 1.) Nicht in einer "Meute" ohne Wind und Raum bei einer Wende steckenbleiben.
- 2.) Nicht zu spät sein.
- 3.) Nicht zu früh sein.

Es gibt viele Methoden zum Starten (Einschließlich der Einstellung "ich lasse mich treiben und schaue, was passiert".) Der Versuch sie alle auf einmal zu beherrschen, ist ziemlich verwirrend. Deshalb empfehle ich dir, mit einer zu beginnen, mit der du meistens das obere erreichst wirst, falls sie richtig angewendet wird:

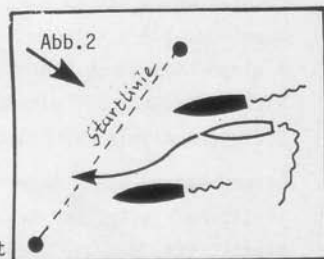
#### Der Start mit Backbordbug (Abb.1)

Die Mehrheit der Yachten wird sich mit Backbordbug in einiger Entfernung zur Startlinie aufstellen, um dann genau bei "0" die Linie zu überqueren, steuerbordfahrenden Anfängern ausweichen und meistens einander in die Quere kommen. Wenn du dich erstmal dieser Reihe angeschlossen hast, verlierst du die Manövrierfähigkeit. Also reihe dich statt dessen in die "zweite Startlinie" ein und schaue dich nach einer passenden, möglichst breiten Lücke um. Dann kannst du vor dem Startsignal anluven um in Fahrt zu kommen. Der Vorteil ist, daß du viel besser manövrieren kannst um mit einigen klugen



Schlägen einen vernünftigen Start zu bekommen. Ein wichtiger Punkt dabei ist das Abfallen/Anluven, um Geschwindigkeit zu bekommen: korrekt ausgeführt garantiert es dir, daß nicht alles verloren ist, während das Feld an dir vorbeisegelt. Die Absicht ist, die Schoten ein kleinwenig zu lösen und etwa 10 Grad abfallen. Wenn du erstmal Geschwindigkeit hast, trimm die Segel und komm auf den Kurs zurück. Steck den Fender nicht zwischen bereits dicht nebeneinanderlaufende Boote, denn du brauchst mindestens eine Lücke von anderthalb Bootslängen. Du mußt in die Luvseite der Lücke kreuzen, um leewärts Platz zum Abfallen zu haben. (Abb.2)

Du mußt dir einen genauen Zeitplan machen! Versuche vor dem Start an die Linie heranzufahren, um abschätzen zu können, wie weit Zeit und Weg sind. Dann kannst du dich mehr oder weniger im Kreis drehen, bis du Fahrt aufnimmst. Vergiß aber nicht ein paar Sekunden für eine Wende zu haben, sowie für allgemeines Verlangsamen und manövrieren um andere Boote herum. Versuche bei Annäherung an die Startlinie das Segel aufzufrieren, auf keinen Fall die Fahrt durch Luven zu verlangsamen!



Wenn du schließlich absegelst, mußt du bedenken, daß du auf Steuerbord den Backbordwendern aus dem Wege gehen mußt. Halte also Ausschau nach ihnen, und achte auf Boote von leewärts, diese haben Vorfahrt!

Deine gedankliche Checkliste für den Start sollte folglich so aussehen:

Start mit Backbordseite - guter Zeitplan - nach einer Lücke Ausschau halten -  
Mitte der Startlinie ansteuern - auf Leeboote achten - ruhig bleiben -

#### DIE STRECKE ZUR LUVBOJE

Für die besten Segler kann ein guter Start den sicheren Gewinn bedeuten. Wenn auch ein guter Start notwendig ist, können wir normalsterblichen ihn durch schlechtes Segeln verschenken. Du wirst mehr Zeit mit Lavieren verbringen, als mit irgendetwas anderem, also verdient es deine größte Aufmerksamkeit.

Als erstes stellt sich die Frage, welchen Kurs du segeln sollst. Die Antwort besteht aus zwei Teilen, die sich manchmal widersprechen werden.

1.) der kürzeste Kurs

2.) ein nicht grundlegend anderer Kurs gegenüber den Gegnern.

Der Schlüssel zu dem ersten Teil liegt in der Windrichtung. Der Wind ist selten für lange Zeit in einer Richtung konstant. Wenn er die Richtung ändert, bringt dir erst der eine, dann der andere Schlag den kürzesten Weg zur Luvmarke. (Abb. 3)

Also ist das Wissen darüber, wie der Wind auftreten wird, ein Buch mit sieben Siegeln, aber die richtige Reaktion bei seinem Auftreten ist etwas, was wir alle lernen

können. Kurz gesagt: laß abfallen,

wenn du Gegenwind hast, und bleib auf

gleichem Kurs, wenn der Wind aus

unbestimmten Richtungen kommt. Beobachte

"the luff of your jib" Wenn es anfängt

zu flattern, ohne daß du den Kurs ver-

änderst, hast du falschen Wind.

Entdeckst du eine Brise, die der Ver-

klicker anzeigt, stell das Segel danach.

Dein Boot sollte idealerweise so ausge-

richtet sein, daß es etwas luvgerig ist,

damit du alle 5 - 10 Meter dem Ruder einen

Kleinen Stoß geben kannst, um das Boot im

Wind zu halten; auf diese Weise wird dein

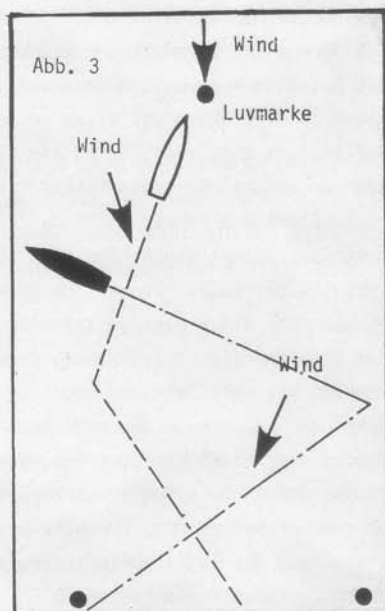
Boot ganz allein der Brise folgen.

Steuere keinen allzu anderen Kurs als die

restliche Flotte. Der Gedanke, der dahinter-

steckt, ist, daß die anderen keinen günstigeren

Wind bekommen sollen, von dem nicht auch du



Nutzen hast. Die Spekulation mit einem gänzlich anderem Kurs wird sich zwar gelegentlich auswirken, aber viel öfter wirst du im hinteren Teil der Flotte an der Luvmarke ankommen.

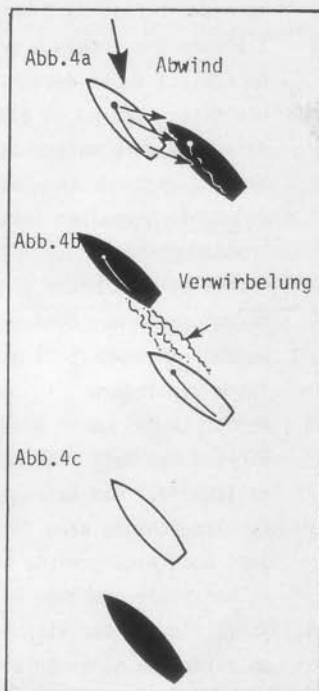
Die beiden entscheidenden Faktoren des besten Kurses treten in einen Widerspruch, wenn du an einem Flügel der Flotte eine Bö bekommst, die den Rest deiner Mitsegler nicht erhält. Dann ist es das Beste, ihr zu folgen, damit du einige Vorteile erhältst; aber nicht so weit, daß du völlig vom anderen Feld getrennt wirst.

Eine letzte Überlegung bezüglich des Kurses ist, daß du gut daran tust, nahe der Mitte zu bleiben, wenn du nicht von anderen Booten umgeben bist, die deinen Kurs bestimmen. Alle anderen Punkte bleiben gleich. Es gibt nichts Schlimmeres als eine schlechte Böe zu bekommen, wenn du dich abseits des Kurses befindest, das garantiert den letzten Platz.

Das ganze Gerede um die Auswahl des Kurses und um das Kreuzen sollte bewirken, genügend Platz zum Manövrieren zu erhalten: der beste Platz ist an der Spitze und meilenweit voraus; der schlechteste Platz ist direkt in der Mitte des Schlachtengetümmels einer dicht zusammengedrängten Gruppe. Wo du dich befindest ist letztlich das Ergebnis deines Startes. Wenn du dich also nicht in der Lage siehst den Kurs zu steuern, den du verfolgen wolltest, sieh das ganze bis zum Start zurück und überlege, was falsch gelaufen ist.

Das bringt uns zu dem Thema über den Umgang mit anderen Booten. In der ersten Strecke ist die Gruppe gezwungen, sich ziemlich dicht einzuteilen, und andere Boote können beträchtlich auf deine Fahrweise einwirken, indem sie deinen Wind beeinflussen. Und umgekehrt genauso. Wenn du dies in Betracht ziehst und dich in unmittelbarer Nähe zu einem oder mehreren Booten befindest, ergeben sich Probleme, die in vier Möglichkeiten aufgliedert werden:

- 1.) du befindest dich leewärts und einem anderen Boot voraus; (Abb.4a). In dieser Position fügst du dem Gegner größten Schaden zu, indem dein "Abwind" auf seine Leeseite gelenkt wird. Also halte diese Position so lange wie möglich.
- 2.) du befindest dich leewärts hinter einem anderen Boot; du wirst von deinem Gegner Rückströmung bekommen und in seiner Verwirbelung segeln. (Abb. 4b) Denke an das Kreuzen, wenn das Wasser frei ist, aber hüte dich vor dem Kreuzen in schlechte Lage. Alternativ kannst du etwas abfallen/anluven und dann leewärts an ihm vorbeifahren.



(Abb.4c) Eine ganz schön sichere Lage, also lache dir ins Fäustchen und bleibe dort.

- 4.) Du befindest dich luvwärts und hinten; die Umkehrung der Position 1 und die schlechteste für dich. Je länger das anhält und je näher dein Gegner ist, desto schlimmer ist es. Deshalb kreuze, sobald du kannst, aber schaue dich zuerst sorgfältig um; stell dir die Situation nach dem Kreuzen vor und beuge dich nicht vom Regen in die Traufe.

#### KREUZEN

Die vornehme Art des Kreuzens ist ein Thema, das besondere Aufmerksamkeit verdient. Wenn du jemals einen Segler wie Hermann Kardatzki oder wie Janusz Walicki wenden gesehen hast, wirst du wissen, was für eine mühelose Angelegenheit das für einen wahren Experten sein kann. Manche Skipper scheinen einen Instinkt dafür zu haben; falls du nicht zu diesen gehörst, könnten dir einige Tips helfen:

- 1.) Gesetz den Fall du kreuzt in ein Windloch oder in eine schlechte Position, dann mach es nicht noch durch den großen "Flattermann" schlimmer. Dein Boot wird nur schwerlich zum Stillstand kommen, solange du es nicht in den Wind stellst.
- 2.) Kreuze nur, wenn du so schnell bist, wie es die Verhältnisse erlauben; resolutes Kreuzen mit einer Bootsgeschwindigkeit gleich null wird dich nicht weit bringen.
- 3.) Wenn nicht ausreichend Wind vorhanden ist, gehe nicht davon aus, daß du direkt im neuen Schlag hart am Wind sein wirst. Es wird besser sein die Schoten ein kleinwenig zu lösen, abfallen zu lassen und dann wieder in Fahrt zu kommen. Du könntest dabei denken, daß du luvwärts Abstand verlierst, aber häufig ist es nicht so; während du dich im neuen Schlag ersteinmal langsam fortbewegst, wird dein Boot dazu neigen leewärts zu driften. Wenn du dann wieder schneller in Fahrt kommst, wirst du die Abdrift auf ein Mindestmaß zurückführen; mit dem Ergebnis, daß du in derselben Position vis-a-vis zum Wind enden wirst, dich aber schneller fortbewegt hast.
- 4.) Nochmals: wenn nicht eine Menge Wind vorhanden ist, reiße das Ruder nicht hart herum; segle das Boot eher "rund"! Schoten und Ruder sollten da in einem ausgewogenen Zusammenspiel wirken. Auf diese Weise wirst du die Geschwindigkeitsverluste vermindern.
- 5.) Beobachte bei wenig Wind den Verklicker wie ein Falke, wenn du wenden willst. Während das Boot sich noch in einer Flaute bewegt, hängt der Verklicker müde mittschiffs. Dem Anfänger könnte er so anzeigen, daß der Wind sich gedreht hat. Ein Trugschluß, denn jetzt nach dem Wind zu suchen ist "tödlich". Solange das Boot noch eine gewisse Eigenfahrt hat, solltest du diesen Kurs unbedingt beibehalten. Jede unnötige Ruderbewegung bremst die Fahrt und bringt dir nichts.
- 6.) Wende nicht öfter als unbedingt nötig. Vermeide strikt jede Situation, in der du direkt an einer Boje wenden muß, zudem auch noch von Leuten umgeben bist, die der Sache nicht gewachsen sind.

Wenn du dich auf halben Wege des Bahnschenkels zur Luvmarke befindest, achte genau darauf, wie die Situation sich an der Boje entwickeln wird. Falls es aussieht, als würden alle gleichzeitig dort ankommen, ist es an der Zeit den Gegnern aus dem Wege zu gehen. Erwinnere dich: bleibe besonders an den Bahnmarken ruhig! Es wird dich weniger Nerven und Beschimpfungen kosten am Rande eines Knäuels zu segeln, als evtl. ein oder zwei Meter Vorsprung zu bekommen. Dafür läufst du aber Gefahr einen Protest zu erhalten, oder hoffnungslos in eine Karambolage verwickelt zu werden. Auch wenn du meinst, daß die Regeln dir Recht geben, rechne stets damit, daß andere sie nicht so gut kennen wie du; du hast allemal das Nachsehen!

Es sollte dein Ziel sein die Bahnmarke mit Backbordbug anzusteuern, damit du die Steuerbordsegler getrost vergessen kannst, aber versuche nicht damit meilenweit im voraus zu beginnen. Wenn du dich der Boje näherst, blicke ständig um dich, und versuche dir vorzustellen, wo andere Boote aus deiner Nähe enden werden, damit du ihnen rechtzeitig ausweichen kannst. (Abb.5) Erwinnere dich schließlich an die Regel des Überlappens; denke dran, daß auf einer Kreuz der 4-Längenkreis nicht besteht und nur das

Lee-vor Luvrecht Gültigkeit hat. Deine Checkliste für den Luv-Bahnschenkel sieht so aus:

- den kürzesten Weg steuern - verliere nicht die Flotte aus den Augen - bleibe in der Mitte - schätze die Bahnmarke frühzeitig ein - plane einer Karambolage auszuweichen - schau um dich - denke voraus - bleibe ruhig -

#### ANNÄHERUNG AN DIE LEE-MARKE

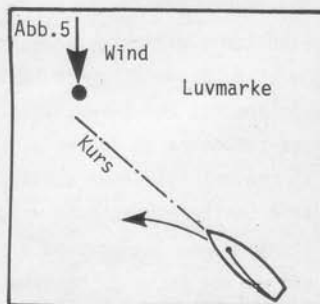
Bei Annäherung an die Leeboje solltest du vorrangig den richtigen Kurs segeln. Ich rate dir dies zu tun, bevor du den 4-Längenkreis erreichst. Die Hauptfaktoren des Kurses sind:

- 1.) es wird sich eine weitere Kollision entwickeln. Wenn alle Boote gleichzeitig die Luvboje gerundet haben, kannst du sicher sein, daß sich dies bei der Leeboje wiederholt. Halte dich daher rechtzeitig frei und versuche von außen her zu runden.

- 2.) Falls das Feld sich schon etwas mehr verteilt hat, kannst du es wagen, eine dichtere Rundung zu fahren. Segle in diesem Fall einen Luvkurs, er läßt dir freien Wind (Abb.6) Er wird dich in die Innenseite der Boje bringen und du hast bei Überlappung Vorfahrt, versuche nicht, jemanden zu dicht zu überholen, der andere wird sein Recht des Luvens wahrnehmen!

- 3.) Wenn keine anderen Boote in der Nähe sind (wie, du bist schon wieder hinten?) segle direkt, ohne Umwege den Kurs zur nächsten Bahnmarke.

Bei frischem Wind kannst du durch Spielen mit den Böen einige Plätze gutmachen, indem du die Grundregel beherzigst: bei Böen = anluven - bei Flaute = abfallen! Übertreib das aber nicht, 10 - 15 Grad Kursabweichung



sind genug! Der Grund dazu ist folgender: wenn du abfällst, bleibst du länger im Wind (Abb.7) Luve an, damit du wieder auf den Kurs zurückkommst. Ein weiterer wichtiger Punkt ist, diese Bewegung nicht nur mit dem Ruder zu machen, sondern im Einklang mit den Schoten entweder auffieren (beim Abfallen) oder dichtholen (beim Anluven). Mach' dies alles aber nicht zu früh oder zu spät, und denke dran: ein guter Skipper spielt mit den Segeln wie der Geiger mit seinem Bogen!

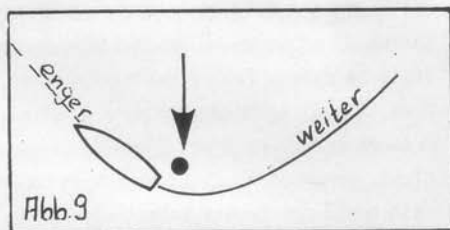


Eine immer wiederkehrende Frage während eines Rennens ist Luvén oder nicht Luvén? Du hast das Recht, ein Boot zu luvén, das entweder klar achtern liegt oder als Leeboot den luvwärtigen Gegner mitzunehmen (und dabei natürlich in der Verwirbelung des Luvbootes zu fahren!). Letzteres geht allerdings nur, bis sein Mast in Höhe deines Vorstevens ist. Aber solltest du von diesem Recht Gebrauch machen? Du erreichst, daß sein Überholen gestoppt wird, du riskierst, daß alle anderen in der Nähe befindlichen Boote leewärts an dir vorbeibrausen. Das einzigste Mal, wo es sich lohnt, auf deinem Recht zu bestehen ist, wenn entweder kein Boot achtern ist, oder wenn hinten eine Lücke ist. Wenn du luvst solltest du es konsequent tun. Aber nur in diesem einen Fall. Sobald das neben dir fahrende Luvboot aber Mast-Querab meldet, komme auf deinen Kurs zur Bahnmarke zurück.

Wenn du ein Bootsknäuel an der Leeboje umrunden willst, erinnere dich daran deine Segel richtig zum Wind zu stellen, damit sie voll angeströmt werden können. Vergewissere dich, daß die Boote, die näher zur Boje hin liegen, genügend Raum haben, aber sei nicht zu großzügig, du solltest diesen Affen nicht den halben See zur Vergrößerung ihres Desasters haben.

Wenn du nicht durch andere Boote unter Druck gerätst, kann dir der eigentliche Weg, den du um die Marken nimmst, nach luvwärts wertvollen Abstand zum Anlaufen der nächsten Boje bringen, (Abb.9) Die Absicht ist,

weit weg von der Boje die Umrundung starten, aber nahe herankommen, wenn du auf dem Kurs weitersegelst. Wenn du zu dicht an die Boje heranfährst, wird dein Boot leewärts abdriften und dein evtl. hinter dir fahrender Gegner in die Lücke schießen. Wenn du selbst der hintere bist, ist es besonders wichtig eine richtige Rundung zu bewerkstelligen. Also bleibe ruhig und triff auch dieses Mal nicht die Boje!



Deine Checkliste für die Annäherungen an Bojen sollte folgendermaßen aussehen:

#### Kurs

- runde die Marke an der Außenseite, um Karambolagen luvwärts ausweichen zu können-  
du hast außerdem den Vorteil des "klaren Windes"

#### Bootsführung

- mit dem Winde spielen - Anluven - Abfallen - (denke an den Geiger!)
- Segel dichter holen, wenn du beschleunigst - Segel etwas auffieren, wenn du verlangsamt -

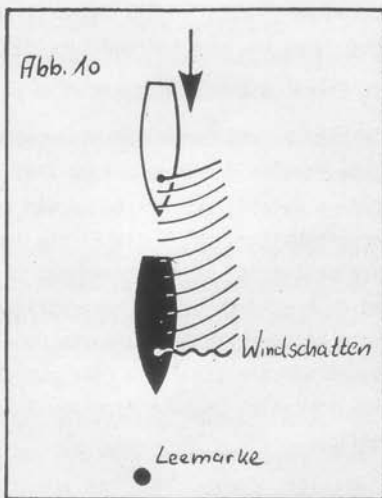
#### Bahnmarken

- Innenseitige Überlappung gibt rund um das Bootsknäuel Raum -
- starte die Wende weit weg und beende sie dicht an der Marke -
- blicke voraus - konzentriere dich -

#### DIE BESCHLEUNIGUNGSTRECKE

Diese Strecke ist ein Teil des Kurses, wo selbst der Anfänger manchmal etwas aggressiv sein kann und somit gut vorankommt. Die hauptsächlichen Gründe dafür sind:  
1. die Flotte hat sich bereits gut verteilt, sodaß du es dir erlauben kannst über Taktik von Boot zu Boot nachzudenken  
2. Diese Strecke ist neben dem Umrunden der Bahnmarken der langsamste Teil des Kurses, bei dem du etwas Zeit hast, über deine Handlungen nachzudenken, und kleinere Segelfehler werden dich hier nicht völlig zum Stillstand bringen. Bedenke jedoch unbedingt, daß du auch auf diesem Kurs nicht die Segel auffieren kannst, eine kleine Kurskorrektur wird dich in Fahrt bringen, sobald du in den Wind kommst. Und fang nicht an zu träumen, wie schön doch dein Boot heute läuft: schnell ist der Kontakt zu einem Mitsegler da und du fällst wieder auf den rauen Boden der Realität.

Falls sich ein Gegner in der Nähe und im Vordergrund befindet, kannst du all deine Boshaftheiten an ihm auslassen und ihm den Wind wegnehmen. Das Ziel ist, sich selbst so in die richtige Lage zu bringen, daß dein Verklicker gerade auf sein Heck zeigt. Auf diese Weise nimmst du ihm den Vortrieb und er fährt in deinem Windschatten. Das macht Spaß, oder? (Abb. 10) Er wird versuchen aus deinem Windschatten herauszukommen und du mußt seinen Bewegungen entgegenwirken. Wenn dies lang genug so geht, wirst du ihn bald eingeholt haben. Je näher du kommst, umso größer wird die Differenz der Geschwindigkeiten. Könnernageln nun den Gegner hier fest, warten auf einen günstigen Moment, lassen



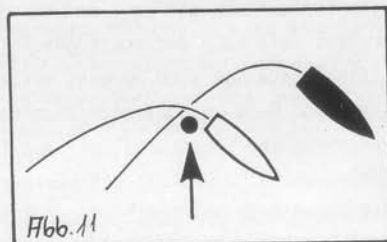
Falls jedoch du vorne bist, mußt du versuchen dich freizumachen und beim Angriff des achterlichen Bootes dich herauswinden, denn: der Überholer  sich freizuhalten!

All das ändert sich aber, wenn eine Menge Boote um dich herum sind. In diesem Fall tust du gut daran einen direkten Kurs zu steuern, und ein wachsameres Auge nach luvwärts zu haben... gib jedem Boot, das versucht sich anzuschleichen, einen harten Rüffel sich freizuhalten. Übertreib es aber nicht, es könnte sein, daß der Rest der Flotte leewärts an dir vorbeisegelt.

Man vergißt bei dieser Strecke leicht, daß hier die Regel Backbord und Steuerbord zur Anwendung kommt. Sei dir sicher auf welchem Bug dein Boot fährt und rufe laut und frühzeitig, wenn dir ein Steuerbordfahrer in die Quere kommt.

Es ist sehr wichtig die Leemarke gut zu runden, weil es dir auf dem nächsten Bahnschenkel Vorteile bringen kann. Lies' hier nochmal über den Abschnitt "Annäherung" nach! Erwähne dich daran, daß du Vorfahrt hast, wenn du innere Überlappung bekommst. (Abb.11) Folglich bringt das den entscheidenden Vorsprung nach luvwärts und spart

deinem Boot sicher einen Schlag auf dem nächsten fangen Bahnschenkel. Es ist sehr wichtig voraus zu denken; versuche dir vorzustellen, wie die Situation nach dem Kreuzen ist und sei darauf vorbereitet an der Bahnmarke deine Rechte anzumelden. Ansonsten gilt alles wie bereits angesprochen.



Die Checkliste für diese Strecke sollte so aussehen:

Kurs

- Allein segeln; gerade Linie - Überhole leewärts - luvwärts überholen - denke an die Bahnmarke und plane ein gutes Umrunden -
- Schau dich um, und konzentriere dich -

#### DIE BANANE UND DER ENDKAMPF

Die hier aufgeführten Gedanken gelten gleichermaßen für die erste Hälfte der "Wurst" sowie für die Endrunde zu der Ziellinie. Auf dem ersten Kurs lag die Priorität besonders darauf, schnell zu segeln und sich aus Schwierigkeiten mit anderen Booten herauszuhalten. Falls die Flotte immer noch dicht zusammen sein sollte, ist dies auch weiterhin dein vorrangiges Bestreben. Meistens jedoch hat sich das Feld gelichtet und du mußt dich darauf konzentrieren Boote von achtern abzuschirmen und vorliegende Boote anzugreifen. Ein anderes Boot zu decken bedeutet einfach, sich zwischen den Gegner und die Ziellinie oder zur nächsten Marke zu legen, so bewahrst du dir alle Vorteile. Du mußt dich nur luvwärts und im selben Schlag wie das andere Boot befinden.

(Abb.12) Es ist immer wieder verblüffend, wie schnell sich bei wechselndem Wind oder einfallenden Böen die entsprechenden Positionen zweier Boote ändern können.

Beim Abdecken müssen zwei entscheidende Punkte beachtet werden:

- 1.) Kreuze, wenn den Gegner auch kreuzt, aber eine Idee später, damit du nicht auf ein Täuschungsmanöver hereinfällst.
- 2.) Sei dir völlig im klaren darüber, wann und wo du auf der Kurslinie zur Bahnmarke kreuzen willst. (Mach dir einen Plan) Dein Gegner wird versuchen, an der Kurslinie an dir vorbeizusegeln und dich dann zu überholen. Das Kreuzen auf der Kurslinie ist das einzige Mal, wo du dir erlauben darfst, früher als der Gegner zu handeln. (Abb.13)

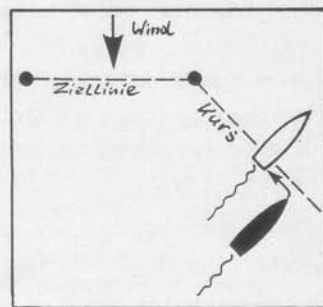
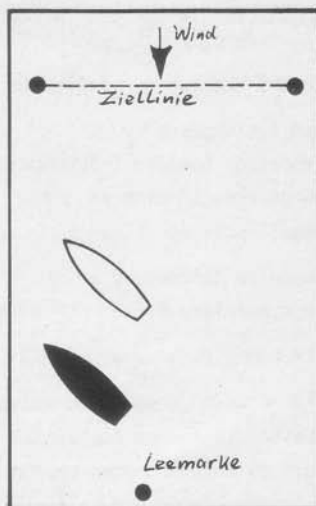
Es gibt zwei Möglichkeiten dies zu tun:

- 1.) das Einlegen mehrerer Schläge hintereinander. Natürlich hast du gegenüber dem anderen Boot an den Wenden Vorteile, achte nur darauf, daß genügend Abstand vorhanden ist, du darfst nicht in den Kurs des Gegners hineinwenden!
- 2.) du kannst auch ein Täuschungsmanöver fahren, indem du das Boot in den Wind ziehst und dann schnell wieder abfallen zu läßt, um wieder in Fahrt zu kommen. Ein Wolfgang Krüll würde allerdings nicht darauf hereinfallen, daher versuche es nicht bei derartigen Experten! Sie reagieren schneller und du hast das Nachsehen.

Es ist absolut wichtig, ein wachsames Auge auf andere Boote zu haben, egal ob du nun abdeckst, oder selbst abgedeckt wirst. Während du dich in Wendeduelle verstrickst, fährt das übrige Feld auf und davon.

Wenn du zum Ziel segelst, achte darauf, ob ein Ende der Linie näher ist als das andere. Sart- und Ziellinie sind meist etwas versetzt zur Kurslinie! Beim Starten spielt es keine allzu große Rolle, da du dir den Weg durch mehrere andere Boote bahnen mußt; Beim Zieleinlauf ist es wahrscheinlicher, daß du viel mehr Raum zum Manövrieren hast. Wenn es dort also ein günstigeres Ende gibt, so steure es an.

Versuche die Ziellinie mit Backbordbug so hoch am Wind wie möglich, natürlich auf dem kürzestem Wege anzusteuern. Zwar bist du gegenüber dem anderen Boot in Luv, hast aber Wegerecht, da dein Gegner die Ziellinie nicht "zumachen" darf und dir Raum zum Überqueren geben muß.



Deine Checkliste für den letzten Bahnschenkel sieht so aus:

Kurs

- schnell und ruhig - falls sie von anderen Booten umgeben sind, versuche abzudecken -

Decken von Gegnern

- die selben Schläge (aber etwas später) - fall nicht auf Täuschungen herein -

Der Gegner deckt dich ab

- schnell kreuzen - Täuschungsmanöver fahren - auf die Kurslinie achten -

Plane deine Annäherung an die Ziellinie, denke voraus, schau nach anderen Booten und konzentriere dich!

HINTER DEM ZIEL

- 1.) Fahre weit genug durch und behindere andere Boote nicht.
- 2.) Lasse das Rennen noch einmal vor deinem geistigen Auge passieren. Finde Fehler, die du beim nächsten Lauf nicht wieder machen willst. Das ist besonders wichtig, da es dir helfen wird, viel schneller zu lernen.
- 3.) Wenn deine Frau dir nicht auf die Schulter klopf, egal welchen Platz du auch erreicht hast, so tue es selbst. Schließlich hast du gerade ein Rennen beendet, von denen der gewöhnlich Sterbliche noch nicht einmal geträumt hat.
- 4.) Sei nicht zu streng mit dir, auch wenn du als letzter angekommen bist. Jedes Rennen bringt dich dem Tag näher, an dem du den Landesmeister einmal hinter dir läßt!

Und abschließend: do as I say, not as I do!

Auf deutsch: grau ist alle Theorie!

G. Meysemeyer G 75

# RS Modellyachten +Zubehör

Rolf Straube Gottl. Daimler Str. 11

7470 Albstadt 1 Tel. 07431 / 51383

DER  
NEUE KATALOG  
IST DA!

RS Katalog - PEKABE Katalog - KDH Katalog DM 6.--

Juni 1988

## Weltmeisterschaft in Berlin August 1988

## im Vorgriff ein wenig WM-Statistik

Es hat schon seine Besonderheit mit unserer "Ersten Gemeinsamen". Nicht nur, daß es bisher keine internationale Regatta, Weltmeisterschaften oder andere, weder bei Naviga noch IMYRU, gegeben hat, die es auf eine ähnliche Zahl von teilnehmenden Ländern gebracht hätte, nein, auch die Zusammensetzung des Starterfeldes stellt ohne Zweifel eine Besonderheit dar.

Nach den termingemäß eingegangenen Meldungen nehmen Segler aus 24 Landesverbänden teil, 7 Verbände der Naviga und 17 aus der IMYRU. Das Feld der Marblehead-Klasse (5 Tage) wird aus 72 Booten bestehen, bei den 10'ern (3 Tage) treten 50 Segler an; und für die Junioren-WM in der M-Klasse liegen 15 Meldungen vor. Allerdings verschiebt sich das Bild bereits beim Betrachten der Meldezahlen der beiden Welt-Verbände:

So sind aus 7 Naviga-Verbänden insgesamt 54 Yachten gemeldet und aus 17 Landesverbänden der IMYRU liegen 83 Meldungen vor. Verteilt auf die 3 Sparten, M-Klasse, 10'er-Klasse und Junioren-M-Klasse liegt die UdSSR mit 13 Booten an der Spitze der Meldungen, gefolgt von Italien mit 12 und der CSSR mit 10 Booten.

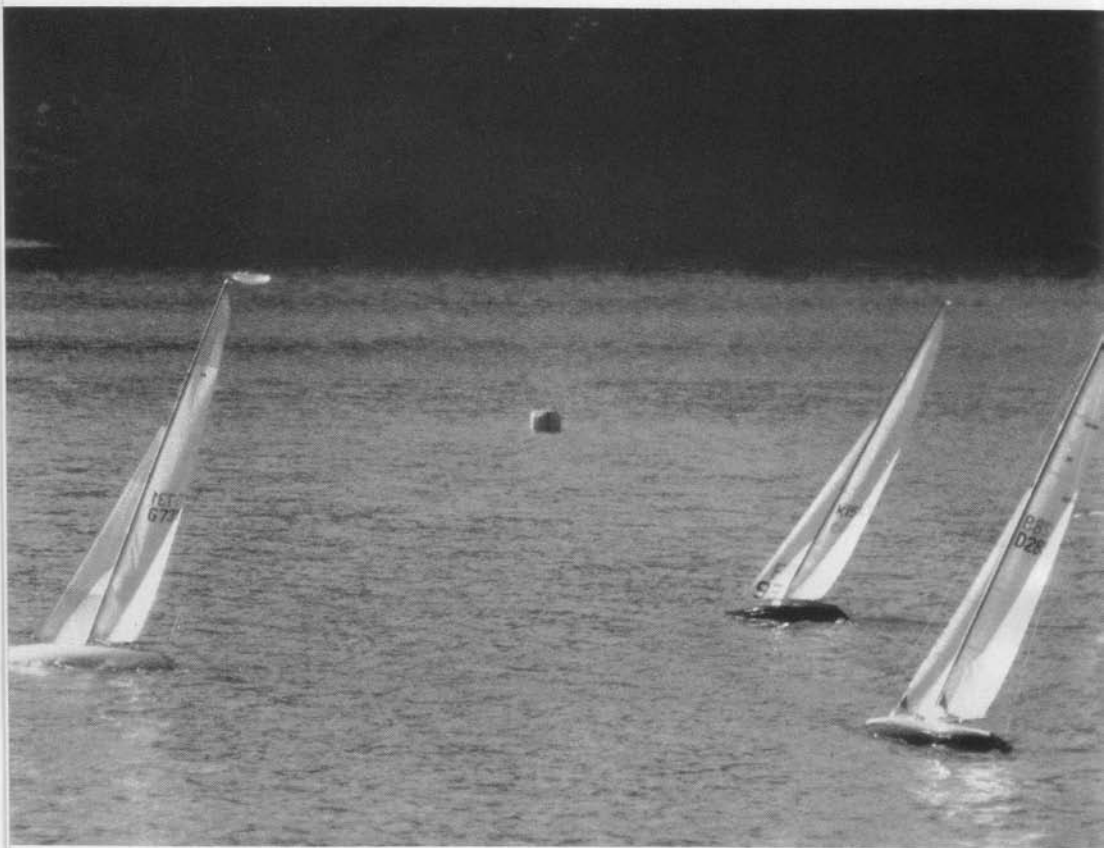
Die nächsten Plätze in der Meldeliste mit je 8 Startern belegen Bulgarien, England und die Bundesrepublik Deutschland. Mit je 7 Plätzen folgen Frankreich und die VR China. Und am Ende der Skala - last not least - rangieren mit einer Meldung Japan und mit 2 Plätzen Norwegen. (Hongkong mit unserem Freund Dick Eastwood, sonst auf allen internationalen Meisterschaften zugegen, fehlt diesmal leider.)

Hinsichtlich der Teilnahme-Freudigkeit und dabei mit den weitesten Reisewegen sind sicherlich bemerkenswert die Meldungen unserer Sportfreunde aus USA mit 5 Booten (Vier-mal M und einmal 10'er), ebenfalls Brasilien mit 5 Meldungen (dabei 2 Junioren), sowie Neu-Seeland mit 4 Yachten.

Was wir bedauern ist sicherlich das Fehlen einiger bewährter Segler, sei es aus Kosten- oder Termin-Gründen, z.B. aus Ungarn, aus Portugal oder auch aus Monaco (Ausrichter des neu ausgeschriebenen und besonders reizvollen Monte-Carlo-Cups).

Und noch eines fällt in dieser Statistik auf: Das ist eine gewisse Unterrepräsentation der Jugendlichen: Gerade 15 Teilnehmer für die Junioren-WM in der M-Klasse, das spricht sicherlich nicht für eine überzeugende Jugendarbeit in den Verbänden; auch wenn man berücksichtigt, daß die 10'er-WM Senioren und einige Junioren vereinigt. 7 Jugendliche kommen aus der Naviga und auch nur 8 aus IMYRU-Verbänden. Das stärkste Jugend-Kontingent stellen die UdSSR und Italien mit je 3 Meldungen, die Bundesrepublik Deutschland ist leider nur mit einem Jugendlichen vertreten.

Immerhin, von den insgesamt 36 Landesverbänden aus Naviga und IMYRU haben 2/3 Meldungen eingereicht. Ich finde, daß allein schon dieses Ergebnis erfreulich ist und einen gewissen Lohn für Aufwand, Mühe und viele Kleinarbeit des Organisationskomitees darstellt. Setzen wir also auf einen gelungen Ablauf im August, daß Petrus mit Wind und Sonne mitspielt und daß wir faire Wettkämpfe erleben können.



Neuss im April 1988 "Kaarster See"

An alle Regattasegler,

bei der letzten Regatta ist mir folgendes passiert:

Beim Start wurde vom Leeboot mit Recht ein Luvmanöver ausgeführt. Da sich jedoch ein Segler noch mal so eben in eine Lücke an der Luvtonne drängelte, wurde es eng und es kam zu drei Kontakten, da sich nun die anderen Boote nicht mehr vom luvenden Leeboot freihalten konnten. Das Leeboot gab Protest an mich, dem nächstliegenden Luvboot. Ich gab diesen Protest weiter an mein Luvboot, welches mich ja behindert hatte, und dieses gab den Protest ebenfalls weiter an den Verursacher, den Drängler. Dieser sah seinen Fehler ein und kringelte ordnungsgemäß. Für uns war damit das Thema erledigt. Denkste!!!

Nach dem Rennen gab es eine nette kleine Verhandlung, und mein Luvboot und ich wurden dq, da wir uns nicht entlastet haben sollten. Nanu, schließlich konnten wir beide doch nichts dafür, daß sich da noch so einer reindrückt und uns damit so behindert, daß wir jemanden behindern. Ist der Drängler doch schuld! So dachte und erlebte ich es bisher. Aber anscheinend hat sich hier etwas eingebürgert, was nicht erlaubt ist. Das Weiterreichen eines Protestes.

Ein Protest kann, nach Auskunft von Segelobmann G. Voelz, nicht einfach zur eigenen Entlastung weitergegeben werden. Hat man jemanden schuldhaft behindert, egal wieso, so muß man seine Strafe dafür aufnehmen. Daß man selbst einen Protest dem Verursacher gibt, bzw. weiterreicht, entbindet also nicht vom eigenen Kringeln. Eigentlich auch logisch. Ich werde mir das hinter die Ohren schreiben und darauf achten. Bisher, wie gesagt, kannte ich es nämlich so nicht und sehr viele unter uns anscheinend auch nicht.

Nun aber!

Thomas Dreyer G 150

# M i t g l i e d e r - V e r z e i c h n i s (6/88)

| Asselborn   | Heinz-G.        | 6393 Wehrheim 1       | Am alten Schloßplatz 4 | 06081/5376   |
|-------------|-----------------|-----------------------|------------------------|--------------|
| Basista     | Klaus           | 2800 Bremen 1         | Wiedhofstr. 11 - 13    | 0421/545308  |
| Beck        | Karl            | 2000 Hamburg 52       | Langelohstr. 1168      | 040/8001449  |
| Becker      | Bert            | 5090 Leverkusen 1     | Berliner Str. 51       | 0214/93258   |
| Biel        | Rudolf          | 2210 Itzehoe          | Bahnhofstr. 16         | 04821/62031  |
| Budde       | Winfried        | 4200 Oberhausen       | Knappenstr. 106        | 0208/877136  |
| Büsgen      | Heinz           | 4130 Moers 1          | Stufenweg 42           | 02841/32129  |
| Ebel        | Peter           | 7000 Stuttgart 40     | Heutingsheimer Str. 14 | 0711/825437  |
| Ernst       | Wolfram         | 6451 Großkrotzenburg  | Kreuzburgstr. 17       | 06186/301    |
| Etzel       | Hermann         | 6400 Fulda            | Friedr.-Harthstr. 5    | 0661/44492   |
| Frisch      | Heinrich        | 5900 Siegen 21        | Talstr. 58             | 0271/41225   |
| Gernert     | Peter           | 8783 Hammelburg       | Marktplatz 5           | 09728/757    |
| Geraedts    | Joachim         | 4000 Düsseldorf 1     | Liefergasse 2          | 0211/8306285 |
| Göderz      | Günter          | 5300 Bonn 1           | Burbacherstr. 101      | 0228/233575  |
| Häntsche    | Peter A.        | 6232 Bad soden        | Humperdinckweg 14      | 06196/22185  |
| Kannemann   | Gerhard         | 6365 Rosbach 1        | Spessartstr. 4         | 06003/1385   |
| Kardatzki   | Hermann         | 6370 Oberursel 4      | Saalbursgr. 9          | 06172/33987  |
| Körner      | Alfred          | 4044 Kaarst 1         | Flachsbleiche 66       | 02101/68363  |
| Kraft       | Friedr. Wilhelm | 5902 Netphen 2        | Lieschstr. 4           | 0271/76372   |
| Krönke      | Horst           | 2408 Niendorf/Ostsee  | Strandstr. 127         | 04503/3629   |
| Krüll       | H-Wolfgang      | 4040 Neuss 1          | An der Rehhecke 88     | 02101/541205 |
| Ladwig      | Arno            | 6450 Hanau 1          | Philipp-Reis-Str. 3    | 06181/25954  |
| Laube       | Rolf            | 6238 Hofheim-Wallau   | Rathausstr. 4f         | 06122/16824  |
| Lauschmann  | Kurt            | 6365 Rosbach 1        | Taunusstr. 48          | 06003/497    |
| Lösch       | Thomas          | 6748 Bad Bergzabern   | Maxburging 220         | 06343/7823   |
| Leder       | Christian       | 1000 Berlin 12        | Gervinusstr. 7         | 030/3234981  |
| Mürmann     | Peter           | 6232 Bad Soden 3      | Geierfeld 18           | 06171/52132  |
| Masuch      | Werner          | 2000 Oberursel        | Feldbergstr. 62        | 04103/13439  |
| Mentges     | Gerhard         | 4044 Kaarst           | Kronskamp 26           | 02101/64229  |
| Meysenmeyer | Gerhard         | 8520 Erlangen         | Saphierweg 13          | 09131/49493  |
| Mollwitz    | Klaus           | 2390 Flensburg-Weiche | Am Europa-Kanal 12     | 0461/92534   |
| Neubert     | Hartmut         |                       | Alter Husumerweg 196   |              |

|            |            |                    |                         |              |
|------------|------------|--------------------|-------------------------|--------------|
| Piel       | Walter     | 6744 Kandel        | Raiffeisenstr. 13E      | 07275/2239   |
| Piel       | Andreas    | 6744 Kandel        | Raiffeisenstr. 13E      | 07275/2239   |
| Regensburg | Roland     | 5800 Hagen         | Schwanenstr. 9          | 02331/332644 |
| Regensburg | Rainer     | 5800 Hagen         | Schwanenstr. 9          | 02331/332644 |
| Regensburg | Karsten    | 5800 Hagen         | Schwanenstr. 9          | 02331/332644 |
| Runkel     | Manfred    | 4200 Oberhausen    | Knappenstr. 106         | 0208/875047  |
| Seebeck    | Nikolaus   | 2800 Bremen 66     | Antwerpener Str. 17     | 0421/580926  |
| Schröder   | Klaus      | 2000 Hamburg 52    | Bert-Uhl-Kamp 5         | 040/825725   |
| Schröder   | Martin     | 4600 Dortmund 38   | Vorhöfstr. 41           | 02304/89147  |
| Schmitt    | Gerhard    | 7300 Esslingen     | Denkendorferstr. 65     | 0711/3450181 |
| Schulz     | Dieter     | 4600 Dortmund 30   | Maulwurfsweg 70         | 0231/481730  |
| Schulz     | Hans-Georg | 6301 Fernwald 2    | Heigenwald 4            | 0641/43558   |
| Smidt      | Reiner     | 6450 Hanau 1       | Salzstr. 4              | 06181/22769  |
| Stasch     | Günter     | 6374 Steinbach/Ts. | Kirchgasse 12           | 06171/75214  |
| Stöcker    | Georg      | 7470 Albstadt      | Wasen 5                 | 07431/71872  |
| Stöhrer    | Volker     | 6000 Frankfurt/M.  | Feuerbachstr. 9         | 069/722731   |
| Straube    | Rolf       | 7470 Albstadt      | Gottlieb-Daimlerstr. 11 | 07431/51383  |
| Wagner     | Horst      | 6307 Linden        | Gartenstr. 2            | 06403/2923   |
| Walbaum    | Werner A.  | 4044 Kaarst 2      | Kleinenbroicherstr. 31  | 02101/519794 |
| Walicki    | Janusz     | 2000 Hamburg 74    | Horner Landstr. 414     | 040/7314373  |
| Warwel     | Manfred    | 6365 Rosbach 1     | Am Kirschenberg 5       | 06003/7188   |
| Zeller     | Artur      | 6455 Erlensee      | Odenwaldstr. 11         | 06183/2324   |

Ergänzungen und Veränderungen bitte dem Schatzmeister mitteilen!

## Die neue " m - y - i "

Da ich mich unter bestimmten Voraussetzungen bereit erklärt habe, künftig die Redaktion unseres Vereinsblattes zu übernehmen, möchte ich in der vorliegenden letzten "alten" Ausgabe schon einen gewissen Ausblick, wie ich mir die Arbeit an dem neuen Heft vorstelle, geben.

Die "modell-yacht-info" soll also eine unabhängige Veröffentlichung der VdMYS sein mit Nachrichten aus unserer Vereinigung und aus DSV und IMYRU, sie soll aber auch Informationen aus anderen Modell yacht-Clubs und anderen Verbänden, also insgesamt aus der Welt des Modellsegelsports, bringen.

Die "m-y-i" erscheint 4 x im Jahr, für Mitglieder der VdMYS ist der Bezugspreis im jährlichen Mitgliedsbeitrag enthalten. Für Nichtmitglieder beträgt der Bezugspreis für 4 Ausgaben im Jahr:

|                      |            |
|----------------------|------------|
| Inland               | : DM 20,-- |
| Europäisches Ausland | : DM 25,-- |
| Übersee              | : DM 30,-- |

Herausgeber ist die Vereinigung der Modell-Yacht-Segler e.V., die redaktionelle Verantwortung liegt bei Horst Krönke. Namentlich gekennzeichnete Beiträge von Mitgliedern oder auch Nicht-Mitgliedern geben nicht unbedingt die Meinung von Herausgeber und Redaktion wieder. Die Redaktion ist natürlich auf eine möglichst breite Mitarbeit aus dem Leserkreis angewiesen, wobei ich hoffe, daß sich im Lauf der Zeit ein reguläres kleines Redaktionsteam bilden wird, mit Zuständigkeiten für bestimmte Spalten und in einer guten Zusammenarbeit.

Beiträge bitte ich an meine Anschrift zu richten. Ich gehe davon aus, daß die mir zugeleiteten Beiträge frühestens nach einer Veröffentlichung in der "m-y-i" anderen Zeitschriften angeboten wird.

Inhalt, Gestaltung und äußeres Erscheinungsbild der "m-y-i" werden ein wenig vom bisherigen abweichen: So soll der Inhalt eine straffe Gliederung der regelmäßigen Informationen und aller Beiträge erfahren; z.B.: Termine, Stand der Rangliste, Regatta-Berichte und - Vorausschau, der DSV-Obmann berichtet, IMYRU-News, Regeln und Erfahrungen, Kurzberichte (Übersetzungen) aus internationalen Magazinen, und vieles andere noch.

Natürlich sollen auch Leserbriefe, Anfragen und sonstige Äußerungen zu Wort kommen. Anregungen jeglicher Art sind stets willkommen. Ich möchte, daß unser Blättchen eine echte Kommunikations-Plattform untereinander, aber auch von außen zu uns wird. Nur, eines ist klar: Ohne Hilfe und Mitarbeit anderer kann dieses Ziel sicherlich nicht erreicht werden. Ich freue mich aber auf den Neubeginn.

WALICKI - BOATS

bietet an:

KOHLEFASER-PROFILMASTEN

einmalig, da unter Hochdruck hergestellt und konisch zulaufend. Dadurch extrem stabil und trotzdem sehr leicht.

KOHLEFASER-PROFILBÄUME

sehr stabile Rechteckbäume - innen hohl - konisch zulaufend, dadurch sehr leicht.

ALU-SPEZIALBESCHLÄGE

Leichte, sehr robuste Beschläge für drehbare und feststehende Masten. Komb. Groß- und Fockbaumbeschläge mit Segelprofilverstellung während der Fahrt in Verbindung mit den Rechteckbäumen.

KOHLEFASER-RÜMPFE F5-M und F5-10R

bei allen Seglern gut bekannt und geachtet.

Alle Artikel entsprechen exakt dem von mir gesegelten Material, mit dem ich mittlerweile 2 Weltmeistertitel errungen habe.

PROSPEKT mit näheren Informationen gegen Rückporto erhältlich bei:

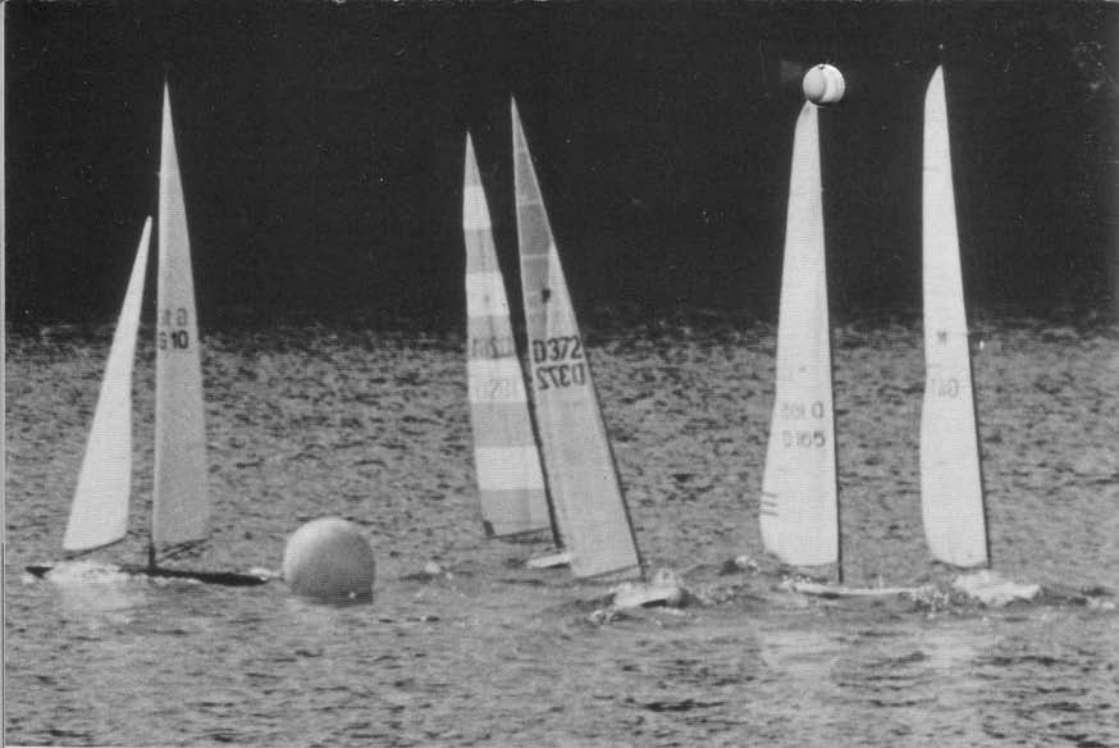
WALICKI-BOATS

J. Walicki

Horner Landstr. 414

2000 Hamburg 74

Tel.: 040/731 43 73



Wo war das noch mal ?

