modell yacht info

Vereinigung der Modellyachtsegler e.V.

Mitglied im
Deutschen Segler-Verband

Ausgabe 21 / 1991

IMPRESSUM

Die "modell-yacht-info" ist das unabhängige Mitteilungsblatt der VdMYS, diese ist verantwortlicher Herausgeber.

Zuschriften sind an den Herausgeber zu richten.

Druck : G. Meysemeyer - Offsetdruck GmbH -
Hanauer Weg 25, 4044 Kaarst 1

Versand : R. Biel
Bahnhofstr. 16, 2210 Itzehoe

Redaktion : G. Mentges
Mühlenweg 10, 2000 Wedel

Für Beiträge und Bildmaterial kann keine Verantwortung übernommen werden. Eine Vergütung erfolgt nicht, so wie auch die Widergabe nicht unbedingt die Meinung von Herausgeber und Redaktion darstellt.

Die "modell-yacht-info" und in ihr enthaltene Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck in anderen Zeitschriften, auch in gekürzter Wiedergabe, ist möglich, jedoch mit Quellenangaben und nach vorheriger Abstimmung mit der Redaktion.

Die **"VEREINIGUNG DER MODELLYACHT SEGLER" - VdMYS** - wurde 1983 gegründet, als überregionaler Zusammenschluß von Modellseglern aus der ganzen Bundesrepublik unter dem Dach des Deutschen-Segler-Verbandes. Vereinsziel ist die Ausübung des Segelsports mit ferngesteuerten Modellyachten, die Durchführung von Regatten sowie die Teilnahme seiner Mitglieder an Regatten auch auf internationaler Ebene.

Vorstand:

1. Vorsitzender Arno Ladwig, Philpp-Reisstr. 3, 6450 Hanau 1
2. Vorsitzender Werner Gerhardt, Projensdorfer Str. 112, 2300 Kiel
Beisitzer Siegfried Wagner, Erfurter Höhe 2, 5230 Sommerda
Schatzmeister Rudolf Biel, Bahnhofstr. 16, 2210 Itzehoe

Aufnahmeanträge sind an den 1. Vorsitzenden zu richten.

Der Mitgliedsbeitrag beträgt DM 60,-/Jahr(Aufnahmegebühr DM 25) Jugendliche zahlen keine Aufnahmegebühr.

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Impressum	2
AFM 88 , H.G. Asselborn	4
IYRU-MYRD, Bericht zur Jahresmitte	5
IYRU-MYRD Länderübersicht	6
TC , Interpretationen 10 Rater Klasse	7
Diskussionsbeitrag zum Thema Flottensystem , H.G. Schulz	8
Deutsche Meisterschaft der M - Klasse , H.G. Asselborn	11
Segelvermessung , H. Türk	16
Rangliste 10 Rater Stand 1.8.1991	19
Rangliste M - Klasse Stand 1.8.1991 (*)	20
Weltmeisterschaft der 10 Rater in Frankreich, W. Gerhardt	25
Sopron 91 , R. Biel	30
Modellsegeln in Australien	32
Ausschreibungen	36

(*)

Die M-Rangliste enthält nicht die Ergebnisse aus Berlin und Langenselbold, die mir noch nicht zugegangen sind. Die Ergebnisse aus Taching und München aus dem Jahre 91 sind unter Vorbehalt aufgenommen, da bei diesen Regatten mit Bojenberührung gesegelt wurde.

A F M ' 8 8 - was ist das ?

Im Zusammenhang mit RC-Segelregatten taucht immer wieder der Begriff "AFM '88" auf. Eingeweihte wissen natürlich, das ist die AUSTRAGUNGSORDNUNG FÜR MODELLSEGELREGATTEN 1988, deren Anwendung bei Wertungsregatten zwingend vorgeschrieben ist.

Es erscheint notwendig, für die weniger gut informierten ein paar Punkte aufzugreifen:

Die AFM '88 ist kein neues Regelwerk. Sie stellt weder die NAVIGA-Regeln noch die INTERNATIONALEN WETTSEGELBESTIMMUNGEN (IWB) der IYRU in Frage. Sie enthält also nichts, was nicht mit den beiden vorgenannten Regelwerken in Einklang steht. Sie wurde geschaffen, um für die Austragung von Wertungsregatten zur gemeinsamen Rangliste von *nauticus* und DSV eine einheitliche Basis zu haben. Dies war auch dringend notwendig, denn trotz Regelangleichung der beiden Verbände kam es immer wieder zu Rückfragen und Mißverständnissen, die einen geordneten Regattaablauf erschwerten. So enthält denn auch die AFM '88 eine genaue Segelanweisung, die eigentlich jeder Regattasegler in Händen haben sollte. Für die Veranstalter entfällt damit das Erstellen einer eigenen Anweisung. Eine Checkliste und eine Musterausschreibung sowie eine genaue Beschreibung der beiden derzeit für Wertungsregatten gültigen Regattasysteme, das Flottensystem und das Italienische System, gehören ebenfalls zum Inhalt der AFM. Ebenso der Qualifikationsmodus zu DEUTSCHEN und INTERNATIONALEN MEISTERSCHAFTEN der Klassen F5-M (RM) und F5-10R (R10R). Das Erstellen der Rangliste und die dafür verwendete Rechenformel werden anschaulich erklärt. Zum Schluß wird auch noch auf einige besonders wichtige Wegerechtsregeln hingewiesen.

So ist denn die AFM '88 ein äußerst nützliches Hilfsmittel, das dem Regattaveranstalter die Arbeit beträchtlich erleichtert und für den Segler endlich klare Verhältnisse schafft. Die AFM '88 wurde erarbeitet und zusammengestellt von den Mitgliedern der Technischen Kommission-Segeln (TK) des *nauticus* und dem Segelobmann des DSV, Herrn Gerd Mentges. Zahlreiche aktive Modellsegler brachten ihren ganzen Erfahrungsschatz mit ein und sorgten so für die erforderliche Praxisnähe. Verbesserungsvorschläge sind jederzeit willkommen und sollten in Form von Anträgen an die TK-Segeln gerichtet werden. In diesem Zusammenhang noch ein Wort zur Bojenberührung, dem Reizthema der Segler schlechthin: Das Für und Wider wurde inzwischen ausgiebig diskutiert und soll nicht Gegenstand dieser Betrachtung sein. Solange die AFM '88 gültig ist, gilt für die Veranstalter von Wertungsregatten das Verbot der Bojenberührung. Niemand hat das Recht, eigenmächtig davon abzuweichen. Dies führt automatisch dazu, daß die entsprechende Regatta nicht zur Wertung für die Rangliste herangezogen werden kann. Eine Änderung kann nur über einen entsprechenden Antrag an die TK-Segeln in die Wege geleitet werden. Einer der Gründe, das Berühren der Bojen nicht zu gestatten, war übrigens der, daß die IWB es strikt verbietet, die NAVIGA-Regel es aber freistellt. So konnte man beiden Regeln gerecht werden.

Heinz-G. Asselborn

Bericht zur Jahresmitte 1991 von N. Hatfield (gekürzt).

Technical Committee :

1. Meßbriefe

Jeder einzelnen Klasse ist es freigestellt, wie lange Meßbriefe gültig sind. Auch eine Gültigkeit für die Lebensdauer einer Yacht, soweit sich Daten nicht ändern, ist damit möglich.

2. Interpretationen

Die für deutsche Modellsegler interessante Interpretation die 10 Rater Klasse betreffend, ist in dieser Info abgedruckt.

3. 10 Rater Vermessungsregel

Die 10 Rater Vermessungsregel ist immer noch in Arbeit. Als besonders schwierig hat sich die Bestimmung der Segelfläche ergeben.

4. Segelnummern

In absehbarer Zeit wird es eine neue Richtlinie für größere Segelnummern geben. Vorher wird aber noch das Racing-Rules Committee angehört.

Racing Rules Committee

1. Objectives & Directives for World and Regional Championships

Die Anweisungen für Welt- und Europameisterschaften sind überarbeitet worden und sollen noch vor Ende des Jahres veröffentlicht werden.

2. "First Decision by Race Officer "

Der Vorschlag des DSV für eine erste Entscheidung durch den Wettfahrtleiter wird zur Zeit diskutiert. Für 1992 sind Versuche mit diesem System in anderen Ländern geplant.

Neuaufnahmen

Die rumänischen Modellsegler "Federatia Romana de Modelism" haben sich der IYRU-MYRD angeschlossen.

Anschluß an nationale Segler-Verbände

Hongkong, Irland und die Schweiz haben sich ihren nationalen "Groß"-Segler Verbänden angeschlossen. Damit sind mittlerweile 18 Nationen den "Groß"-Segler Verbänden angeschlossen. Nur noch 8 Länder müssen diesen Schritt gehen.

Welt- und Kontinental Meisterschaften

20 - 27. September 1992 Weltmeisterschaft der M-Klasse in New York City Amerika

Auf der folgenden Seite ist eine Übersicht der Verbreitung der einzelnen Klassen in den IYRU-MYRD Ländern wiedergegeben.

DISTRIBUTION OF MEMBERS AND YACHTS 31st DECEMBER 1990

CAT.	COUNTRY	MEMBERS 1990	YACHT NOS. 1990	RCA	R10R	RCM	IYRU 1 Metre	EC12M	FS A	FSM	YACHT NOS 1989
1	AUSTRIA	25	31	0	6	25	0	0	0	0	31
2	FINLAND	123	74	0	4	69	1	0	0	0	68
1	HONG KONG										19
1	IRELAND	16	16	0	0	16	0	0	0	0	15
1	PORTUGAL	34	95	0	0	95	0	0	0	0	68
2	ARGENTINA	91	99	0	0	99	0	0	0	0	89
2	MONACO										28
1	ROUMANIA		12	0	0	12	0	0	0	0	0
2	SOUTH AFRICA	76	78	0	33	45	0	0	0	0	
3	BELGIUM	50	68	8	10	50	0	0	0	0	70
3	BRAZIL	105	105	0	0	105	0	0	0	0	105
3	CANADA	59	120	4	36	69	0	11	0	0	107
3	DENMARK	63	326	90	37	199	1	0	0	0	312
3	HOLLAND	51	29	0	2	27	6	0	0	0	18
3	NEW ZEALAND	106	106	0	1	116	50	25	0	0	223
3	NORWAY	26	30	0	0	30	0	0	0	0	
4	SPAIN	97	97	0	0	97	0	0	0	0	
4	SWITZERLAND	168	163	0	10	153	0	0	0	0	159
5	GERMANY	280	280	0	60	220	0	0	0	0	
5	ITALY	225	162	18	16	128	0	0	0	0	193
5	SWEDEN		354	1	40	297	15	1	0	0	304
6	AUSTRALIA										386
6	UNITED KINGDOM	1046	557	65	65	343	68	0	53	31	478
6	FRANCE	1050	423	0	45	350	10	0	8	20	300
4	JAPAN										
6	U.S.A.	1378	907	37	42	513	0	315	0	0	976
		5069	4132	223	407	3058	151	352	61	51	3921

I Y R U - MODEL YACHT RACING DIVISION

THE TECHNICAL COMMITTEE

Mölndal 1991.06.07

INTERPRETATION 1991-10R-01

INTERPRETATION ON THE INTERNATIONAL 10R CLASS RULES

Interpretations requested by the Federation Francaise de Voile:

1. Are swing rigs permitted in the 10R Class?

   Decision: Yes.
   The 10 Rater is a development class and the principle of revolving rigs is not mentioned as prohibited. IYRR rule 27 does not apply as it is amended by Appendix 16 rule 3.6.

2. Is the spar which holds the jib boom on a swing rig measured for sail area?

   Decision: Yes.
   Class rule 5 only excludes booms.

3. Is it allowed to set a spinnaker on the spar intended to hold the jib boom on a swing rig?

   Decision: No.
   The spar shall not be regarded as a spinnaker boom.

Interpretation requested by the Model Yachting Association.

4. How is the LWL measured on a yacht with a rudder which cuts the waterline plane?

   Decision: When there is only one waterplane, the part of the rudder which cuts the waterline plane shall be included in the LWL measurement. When there are two waterplanes, e g there is an opening between the hull and the rudder at waterline level, the yacht shall be regarded as a multihull and shall be refused a certificate.

Jan Dejmo
IYRU-MYRD Technical Committee Chairman

According to the IYRU-MYRD Regulations these interpretations have the status of class rules from the date above, but are subject to ratification by the Permanent Committee at its next meeting

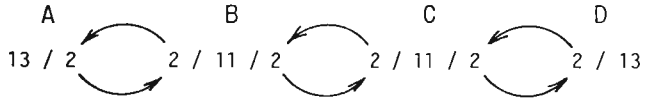
I Y R U

Nachfolgend ein Artikel unseres Mitglieds Hans Georg Schulz betreffend einer Anregung von Gerd Mentges bezüglich der Starheit des Auf- und Absteigens im Flottensystem nachzulesen in MYI Nr. 19 /1990. Weitere Artikel zum Thema Regattasysteme sind jederzeit willkommen.

Auf Seite 6 schreibst Du über die Starrheit des Auf- bzw. Absteigemodus. Im letzten Absatz unter 4. machst Du einen Vorschlag und bittest um Mitteilung von Gegenargumenten.

Betrachten wir zunächst ein Beispiel aus dem

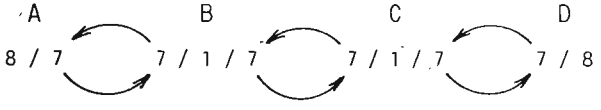
1) FLOTTENSYSTEM, 60 Boote, 15er-Gruppen:



"Mobil" sind nach jedem Lauf 12 Boote, hingegen bleiben "fix" 48 Boote.

Den Vorschlag, "die maximal mögliche Anzahl an Yachten auf- bzw. absteigen zu lassen " könnte man als das gegenteilige Extrem bezeichnen: Herrschte bisher zuviel Starrheit, könnte Dein Vorschlag zuviel Bewegung in die Regatta bringen, weil sich nach jedem Lauf die Gruppen fast auflösen. Hierzu das Beispiel

2) MENTGES-SYSTEM, 60 Boote, 15er-Gruppen:



"Mobil" sind hier 42 Boote, "fix" nur 18 Boote.

Nehmen wir an, nach den Einteilungsläufen wird der erste Wertungslauf gesegelt, dann segeln im zweiten Lauf die Absteiger der Gruppe A gegen die Aufsteiger der Gruppe C, die Absteiger aus B gegen die Aufsteiger der D-Gruppe. Die Einteilungsläufe hatten etwa gleichstarke Segler in den Gruppen versammelt, nun werden sie wieder durcheinandergewürfelt, und mit großer Wahrscheinlichkeit pendeln im dritten Lauf die ehemaligen A-Segler wieder nach A, die ehemaligen C-Segler wieder nach C zurück, so, als hätte es eine Gruppe B nie gegeben!

Was im gewohnten Anblick des Beispiels 1) aus dem Flottensystem kaum sichtbar wird, darauf macht das Beispiel 2) deutlich aufmerksam: Nämlich auf die Unausgewogenheit der ersten und der letzten Gruppen im Vergleich mit den mittleren: Verbleiben in den Gruppen B und C nur je 1 Boot, so sind es in Gruppe A und der letzten Gruppe je 8 Boote! Ein betrachtenswerter Umstand! Die vorderen acht Boote bleiben unangefochten sicher in A, die hinteren acht Boote bleiben aussichtslos hintendran, während fast alle andern Boote "törnen."

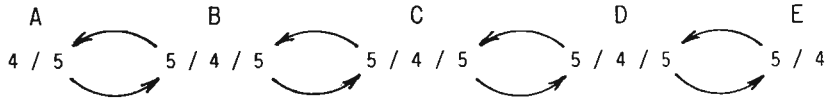
Ein Gegenvorschlag, den ich mit "Drittel-System" bezeichnen möchte, geht von folgenden Überlegungen aus:

Möglichst gleichviele "Aufsteiger", "Verbleiber" und "Absteiger."

Anpassung der ersten und der letzten Gruppe an die Boots-Anzahl der mittleren Gruppen: In der Gruppe A sind nämlich keine Aufsteiger, in der letzten Gruppe keine Absteiger vorhanden. Folglich müssen diese beiden Gruppen um jene Anteile (ein Drittel) verkleinert werden, um ebenfalls "mobiler" zu sein!

Anders als beim Beispiel 2) gibt es "ein-Drittel-in-der-Gruppe-verbleibende Boote". Dies scheint gerechtfertigt, weil bei 15 Booten die Plätze 6 bis 10 mit größter Wahrscheinlichkeit die "in-diese-Gruppe-gehörenden Boote" sind; bzw. bei 10 Booten der Gruppe A die ersten 5 Boote wahrscheinlich an diese Plätze gehören, (und nicht von 15 Booten die ersten 13 wie beim Flottensystem! Siehe Beispiel 1).

3. Beispiel, DRITTEL - SYSTEM, 60 Boote, 2 Gruppen á 9, 3 Gruppen á 14 Boote.



"Mobil" sind 40 Boote, "fix" 20 Boote, (ein fast gleiches Verhältnis wie Beispiel 2, bei welchem aber die Anzahl der "verbleibenden" Boote stark differiert.)

4. Beispiel, DRITTEL - SYSTEM, 50 Boote (ein Ideal-Fall, der die Ausgewogenheit des Drittel-Systems verdeutlicht.)
2 Gruppen á 10 Boote, 2 Gruppen á 15 Boote.

"Mobil" 30 Boote, "fix" 20 Boote.

Bei Anwendung des Drittel - Systems könnte versucht werden, die Zeit für die Einteilungs-Läufe zu sparen und am Beginn der Regatta die erste Zusammenstellung der Gruppen durch das Los entscheiden zu lassen, (was an sich keine Neuheit wäre.)

Gegenüber der bisher angewandten Methode "2 Auf-, 2 Absteiger" bringt das Drittel-System für den Veranstalter etwas mehr Organisationsaufwand. Aber es bleiben auch nach jedem Lauf Gruppen-Kerne bestehen, denen man (wie bisher) die jeweiligen Auf- und Absteiger zuordnen kann.

Da die Zahl der Boote in der letzten Gruppe im allgemeinen kleiner sein wird, als in den anderen Gruppen, muß die Anzahl der Aufsteiger sich nach der Zahl der Absteiger der vorletzten Gruppe richten. Wenn die Zahl der "Verbleiber" kleiner ist als die der Aufsteiger, sind umsomehr Aufstiegs-Chancen gegeben - die durch das Los bestimmte und auch die durch Regattaereignisse hervorgerufene gelegentliche Zugehörigkeit zur letzten Gruppe verliert ihren Schrecken!

Ideal sind beim "Drittel - System" Gruppen mit durch Drei teilbarer Anzahl von Booten, also 9, 12, 15 usw. Für die Einteilung bei 10, 11, 13, 14 Booten kann es eine feste Tabelle geben:

Gruppen á	Aufsteiger	Bleiber	Absteiger
9	3	3	3
10	3	4	3
11	4	3	4
12	4	4	4
13	4	5	4
14	5	4	5
15	5	5	5

Gruppe A

letzte Gruppe

Einige Beispiele zur Gruppeneinteilung beim "Drittel-System."

(Mit einem Computer wird sich leicht eine lückenlose Tabelle für cirka zwanzig bis achtzig oder hundert Teilnehmerboote aufstellen lassen.)

Anzahl Boote:	Gruppe: A	B	C	D	E	Teilung:
62	9	15	15	15	8	5/5/5
57	8	14	14	14	7	5/4/5
50	10	15	15	10		5/5/5
50	7	12	12	12	7	4/4/4
48	9	15	15	9		5/5/5
48	8	11	11	11	7	4/3/4
45	9	14	14	8		5/4/5
45	6	11	11	11	6	4/3/4
44	8	14	14	8		5/4/5

Rechnerisch ist das "Drittel-System" ein Drei-Fünftel-System: von 50 Booten sind 30 "mobil."

Was beim ersten Blick auf das Drittel-System ungerecht erscheinen mag, sind die differierenden Gruppengrößen. Tatsächlich ist hier aber größere Gerechtigkeit am Werk, indem das System durchlässiger ist und mehr Aufstiegs-Chancen für die letzte Gruppe gegeben sind, freilich auch mehr Abstiegs-Chancen für die A-Gruppe. Fest stehen dürfte auch, daß die Regatten lebendiger und fröhlicher werden!

Am besten: Ausprobieren! Bei einer Freundschaftsregatta freiwillig in die Gruppe D gehen und testen, wie lange es dauert, nach B oder A zu kommen . . . .

Mit freundlichen Grüßen!

Fernwald, 28.01.1991.

Kent-Georg

Deutsche Meisterschaft der Marblehead RC-Segler

Zum zweiten Mal gab es eine gemeinsame Deutsche Meisterschaft der Marblehead-Klasse. Turnusgemäß war diesmal der *nauticus* für die Durchführung verantwortlich, und Ausrichter waren wir, die Segler des MFC-Steinbach. Wieder an unserem Regattagelände in Mainaschaff. 34 Segler hatten gemeldet, davon drei aus der ehemaligen DDR und ein Jugendlicher.

Der erste Start erfolgte am Donnerstag, den 9.5.91 um 13.15 Uhr nach der Begrüßung der Teilnehmer durch die Wettbewerbsleitung sowie den 2. Bürgermeister von Mainaschaff, Herrn Willi Münch. Bei herrlichem Wind konnten bis zum Abend bereits fünf Durchgänge gesegelt werden. Über die Placierungen an den einzelnen Tagen braucht nicht gesondert berichtet zu werden, hier sagt ein Blick in Gerhard Kannemanns Liste wieder alles. Der zweite und dritte Wettbewerbstag verliefen ebenso harmonisch wie der erste, obwohl hart um jeden Platz gekämpft wurde. Auch die Jury mußte einige Male einberufen werden. Alle Entscheidungen wurden aber von den betroffenen Seglern akzeptiert. Hier zeigte sich, daß lockere Regattaleitung und diszipliniertes Verhalten der Segler einander nicht ausschließen müssen. Unübersehbar auch die Tatsache, daß man die Einsätze des Rettungsbootes an den Fingern abzählen konnte. Ein einziger Teilnehmer hatte Probleme mit seinem Ruder-Servo, das dann gegen Ende der Veranstaltung endlich sein Leben aushauchte. Neben dem sportlichen kam auch der gesellschaftliche Teil nicht zu kurz. Der angesagte Videoabend mußte allerdings ausfallen. Wir hatten uns nicht davon überzeugt, ob der Recorder der Wasserwacht auch zu unseren mitgebrachten Kassetten paßt. Es wurde trotzden ein lustiger Abend, den einige Segler erst spät in ihren Hotels ausklingen ließen. Eine Besichtigungstour zu den Sehenswürdigkeiten Aschaffenburgs unter sachkundiger Führung erfreute die mitgereisten Ehefrauen. Ein Ausflug in den Spessart zum Abendessen und die Grillparty am Samstagabend rundeten das Programm ab. Die Wasserwacht versorgte uns vorbildlich. Es gab jeden Tag warmes Essen und kühle Getränke und selbstverständlich auch Kaffee und Kuchen. Nicht zu vergessen die Bootshalle, die uns für die Dauer des Wettbewerbs überlassen wurde. Bei manchmal einsetzenden Regenfällen und in der Nacht konnten hier die aufgetakelten Boote, die Ausrüstung der Segler und auch unsere eigene untergebracht werden. Es wäre wirklich schade, wenn wir dieses optimale Regattagelände aufgeben müßten, weil wir nicht genügend Teilnehmer für unsere M-Regatta bekommen. Zurück zum sportlichen Teil: Nach drei Tagen Wind aus nordöstlichen bis nordwestlichen Windrichtungen erwischte uns der letzte Tag kalt. Sonntag Morgen und kein Wind! Erst gegen Mittag kam er wieder, und es war wenig genug. Trotzdem schafften wir noch mehr als zwei komplette Durchgänge ohne den Kurs zu verkürzen. Und so ging sie dann nach 21 Durchgängen zu Ende, diese zweite gemeinsame Deutsche Meisterschaft der RC-Segler der Klasse RM(F5-M). Neuer Deutscher Meister wurde Hermann Kardatzki vom MFC-Steinbach, Vizemeister Oskar Heyer aus Ost-Berlin. Auf den dritten Platz kam Klaus Schröder aus Hamburg. Der beste - leider auch der einzige - Jugendliche war Thomas Haindl aus Traunstein. Er belegte Platz 29. Die "t.o.t.'s-trophy" gewannen Klaus Schröder, Hartmut Neubert und Jürgen Wißmann. Viele Dank an alle, die zum Gelingen dieser Meisterschaft beigetragen haben. Es macht Spaß, ein solches Team im Rücken zu haben.

Ergebnisliste der Deutschen Meisterschaft 1991 der Klasse F 5 M

1.	G	4	Kardatzki Hermann	71,1	Punkte
2.	G	7	Heyer Oskar	74,8	"
3.	G	3	Schröder Klaus	82,1	"
4.	G	75	Meysemeyer Gerhard	85,8	"
5.	G	86	Gernert Peter	87,4	"
6.	G	47	Krüll H-Wolfgang	89,7	"
7.	G	93	Sarnes Heinz-Georg	108,1	"
8.	G	56	Warwel Manfred	143,7	"
9.	G	69	Neubert Hartmut	154,7	"
10.	G	84	Starklauf Herbert	158,o	"
11.	G	41	Lewald Jürgen	176,0	"
12.	G	22	Lauschmann Kurt	184,7	"
13.	G	87	Immich Manfred	192,0	"
14.	G	54	Seebeck Nikolaus	209,7	"
15.	G	17	Leder Christian	210,7	"
16.	G	416	Grun Horst	223,0	"
17.	G	546	Beck Karl	247,0	"
18.	G	85	Frisch Heinrich	250,0	"
19.	G	487	Mylius Helmut	287,0	"
20.	G	23	Stasch Günter	288,0	"
21.	G	411	Wißmann Richard	291,0	"
22.	G	413	Wißmann Jürgen	297,0	"
23.	G	322	Schuch Eberhard	303,0	"
24.	G	244	Hoffmeister Ulrich	305,0	"
25.	G	221	Voß Ferdi	346,7	"
26.	G	58	Kraft Friedrich	368,7	"
27.	G	88	Körner Alfred	370,0	"
28.	G	330	Ahrens Lothar	440,0	"
29.	G	474	Haindl Thomas	448,0	" Bester Jugendlicher
30.	G	29	Masuch Werner	451,0	"
31.	G	90	Haase Hans	468,0	"
32.	G	433	Regensburg Roland	468,0	"
33.	G	497	Bertl Bernd	476,0	"
34.	G	32	Ladwig Arno	514,0	"

Mainaschaff, den 12.5. 1991

T. O. T.'s TROPHY

Klasse: F5-M — Deutsche Meisterschaft 1991

Start-Nummer	Segel-Nummer	Name	Punkte	Gesamt	Platz
1	G 4	Hermann Kardatzki	71,1	730,8	4.
2	G 58	Friedrich Kraft	268,7		
3	G 411	Richard Wißmann	291,0		
4	G 3	Klaus Schröder	82,1	533,8	1.
5	G 69	Hartmut Neubert	154,7		
6	G 413	Jürgen Wißmann	297,0		
7	G 48	Wolfgang Krüll	89,7	569,7	2.
8	G 23	Günter Stasch	288,0		
9	G 87	Manfred Immich	192,0		
10	G 75	Gerhard Meysemeyer	85,8	808,8	8.
11	G 497	Bernd Bertl	476,0		
12	G 546	Karl Beck	247,0		
13	G 86	Peter Gernert	87,4	615,4	3.
14	G 88	Alfred Körner	370,0		
15	G 84	Herbert Starklauf	158,0		

Unterschrift

Modellfliegerclub Steinbach/Ts. e.V.

T. O. T.'s TROPHY

Klasse: F5-M — Deutsche Meisterschaft 1991

Start-Nummer	Segel-Nummer	Name	Punkte	Gesamt	Platz
16	G 41	Jürgen Lewald	176,0	995,0	11.
17	G 244	Ulrich Hoffmeister	305,0		
18	G 32	Arno Ladwig	514,0		
19	G 17	Christian Leder	210,7	948,7	10.
20	G 487	Helmut Mylius	287,0		
21	G 29	Werner Masuch	451,0		
22	G 93	Heinz-G. Sarnes	108,1	879,1	9.
23	G 322	Eberhard Schuch	303,0		
24	G 433	Roland Regensburg	468,0		
25	G 56	Manfred Warwel	143,7	793,4	7
26	G 330	Lothar Ahrens	440,0		
27	G 54	Nikolaus Seebeck	209,7		
28	G 22	Kurt Lauschmann	184,7	754,4	5.
29	G 221	Ferdi Voß	346,7		
30	G 416	Horst Grun	223,0		
31	DDR 7	Oskar Heyer	74,8	792,8	6.
32	G 85	Heinrich Frisch	250,0		
33	G 90	Hans Haase	468,0		

Modellfliegerclub Steinbach/Ts. e.V.

SEGELTECHNIK

SEGELVERMESSUNG

Da sich in letzter Zeit herausgestellt hat, dass einige Unklarheit über die Erstellung und Vermessung von Segelplänen für die M - Bootklasse besteht, möchte ich die Gelegenheit ergreifen und darüber schreiben.

Seit dem Frühjahr 1988 gibt es eine neue M -. Boot vermessung, sowohl für Segel wie für Rumpf, die sowohl für die NAVIGA als auch für die IMYRU gilt. Die detaillierten Vermessungsbestimmungen sind in den Regattaregeln 88 zu finden, ich möchte mich nur auf ein paar Punkte konzentrieren. An Hand eines konkreten Beispieles möchte ich die Vorgangsweise der Erstellung eines Segelplanes durchbesprechen.

Als Beispiel wähle ich die Erstellung eines 1800 mm hohen Grossegels (Vorlieklänge) mit einer Flächenverteilung 62% Gross : 38% Fock.

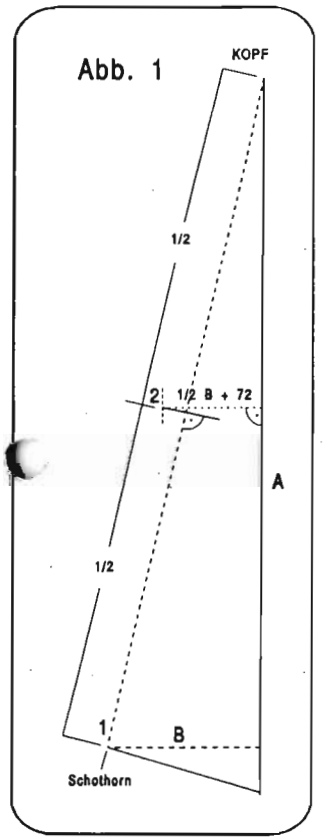
GROSS: 180 X 35,5 = 32,0 dm
FOCK : 117 X 33,5 = 19,6 dm Dies wäre die Vermessung der 2 Grunddreiecke.

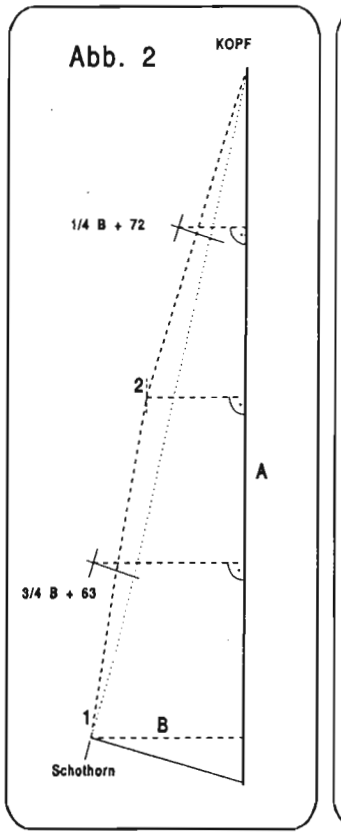
Beginnen wir nun mit dem Gross:

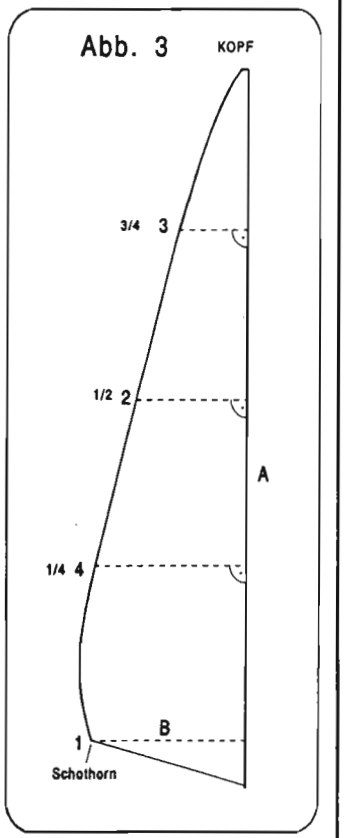
1. zeichnen wir uns das Grunddreieck a = 180 cm, b = 35,5 cm auf. (Abb. 1) Unser erster Vermessungspunkt ist das Schothorn.
2. Wir zeichnen eine Verbindungslinie vom Kopfpunkt zum Schothornpunkt.
3. Wir teilen diese Verbindungslinie genau in die Hälfte
4. Wir zeichnen auf den Halbierungspunkt eine Linie im rechten Winkel.
5. Nun müssen wir uns erst einmal die Längenmasse für den 3/4, 1/2 und 1/4 Punkt ausrechnen:

1/2 Punkt: Fussliek Gross 35,5 x 1/2 = 17,75 + 7,20 = 24,95 cm
3/4 " : " " 35,5 x 3/4 = 26,63 + 6,30 = 32,93 cm
1/4 " : " " 35,5 x 1/4 = 8,88 + 6,30 = 16,08 cm

6. Wir tragen nun 24,95 cm parallel zum Vorliek in der Gegend unseres vorher gefundenen 1/2 Punktes auf, bis die in 4. gefundene Linie geschnitten wird. Dadurch ist der in der Abb. 1 mit 2 gekennzeichnete Punkt genau festgelegt. Dies ist unser zweiter Vermessungspunkt.







7. Wir ziehen eine Linie von Punkt **2** zum Kopfpunkt.
8. Wir teilen diese Linie genau in die Hälfte.
9. Wir zeichnen auf den Halbierungspunkt eine Linie im rechten Winkel.
10. Wir tragen 16,08 cm parallel zum Vorliek in der Gegend unsers 1/4 Punktes auf, bis die in 9. gefundene Line geschnitten wird. Dadurch ist der in der Abb. 2 mit **3** bezeichnete Punkt, unser 3. Vermessungspunkt, gefunden.
11. Diese Vorgänge wiederholen wir sinngemäss, um Vermessungspunkt **4** zu finden.
12. Wie wir die Rundungen der Achterliekkurve finden, zeigt Abb. 4. Die Schablone ist ein Kreissegment mit 90 cm Radius.
13. Wie der Kopf des Segels aussieht, zeigt Abb. 5.
14. Die Zugabe für das Fussliek beträgt max. 2,5 cm, und zwar in Form eines Kreisegmentes.
15. Abb. 6 zeigt, von wo die Segelbreiten bei verschiedenen Masttypen gemessen werden. Bitte nicht vergessen die Zugabe an der Vorliekkurve zu berücksichtigen !!

Dies war nun Konstruktion des Grossegels. Noch ein Tip : schneiden Sie die Segel nicht in maximaler Grösse, lassen Sie ein paar Millimeter Spielraum, das Segel ist deswegen um nichts langsamer und Sie sparen eine Menge Ärger beim Vermessen !

Abb 4

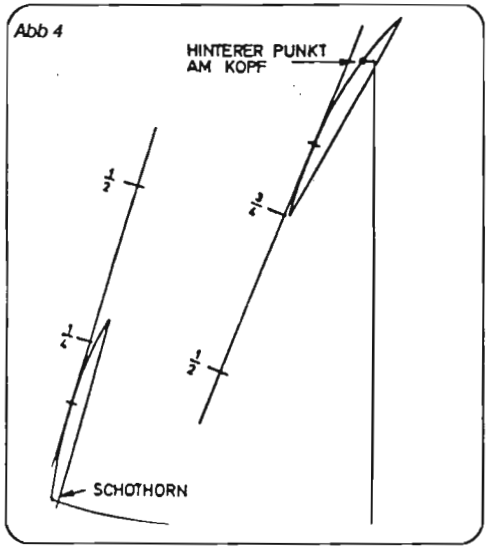
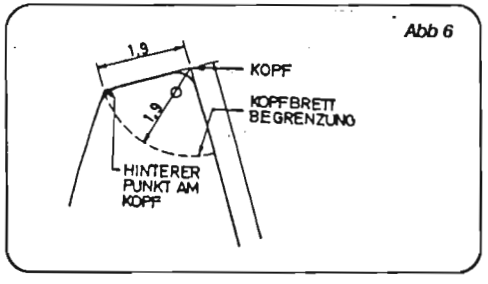


Abb 6



Nun wäre noch die Fock zu zeichnen. Der Ablauf ist genau der gleiche wie bei Grossegel.

1. Wir zeichnen als erstes das Grunddreieck der Fock und haben im Schothorn wieder unseren **1.** Vermessungspunkt. (Abb. 7)
2. Wir zeichnen eine Linie vom Schothorn zum Kopf
3. Wir teilen diese Linie in 2 gleich grosse Teile
4. Wir zeichnen vom Halbierungspunkt eine Linie im rechten Winkel
5. Wir rechnen uns die Breitenmasse ähnlich wie beim Gross aus :

3/4 Punkt :	33,5 x 3/4 =	25,12 + 5,5 = 30,62 cm
1/2 "	: 33,5 x 1/2 =	16,75 + 6,0 = 22,75 cm
1/4 "	: 33,5 x 1/4 =	8,37 + 6,0 = 14,37 cm

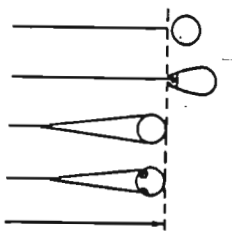
6. Wir tragen die errechnete Breite auf die lt. 4 gezeichneten Linien vom Vorliek beginnend auf. Dies ergiebt Punkt 2
7. Wir ziehen eine Linie vom Punkt 2 zum Kopfpunkt
8. Wir teilen diese Linie wieder in 2 gleiche Teile
9. Wir zeichnen auf dem Halbierungspunkt wieder eine Linie im rechten Winkel
10. Wir tragen das Mass des 1/4 Punktes parallel zum Vorliek auf, bis die zuvor gezeichnete Linie geschnitten wiird. Das ergiebt Punkt 3 .
11. Die sinngemässe Wiederholung ergiebt dann Punkt 4.
12. Das Zeichnen des Achterlieks geschieht genau wie beim Gross mit derselben Schablone
7. Die Ausbildung des Kopfes kann man Abb. 8 entnehmen.
8. Die Fussliekzugabe beträgt auch hier max. 2,5 cm, ausgeführt als Kreisegment.

Soviel über das Zeichnen der Segelpläne und die Bestimmung der Vermessungspunkte. Für weitere Einzelheiten möchte ich auf die **Regattaregeln 88** verweisen.

H. TÜRK

P.S. Stellt sich bei der Vermessung heraus, dass ein Segel im Grunddreick zu gross ist und es wird A oder B nachgeschnitten, müssen auch die restlichen Punkte neu berechnet und korrigiert werden!

Abb 5



SEGELBREITEN BEI VERSCHIEDENEN MASTTYPEN
DIE BREITENMESSUNG GEHT BIS ZUR STRICHLIERTEN LINIE

Abb. 7

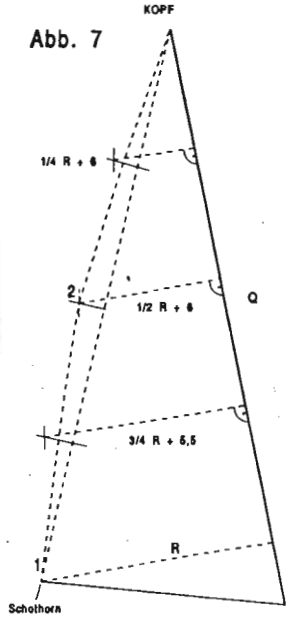
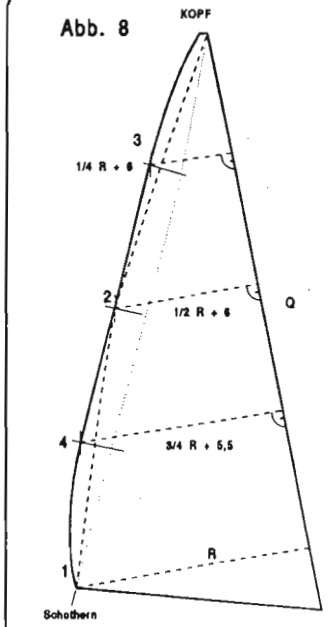
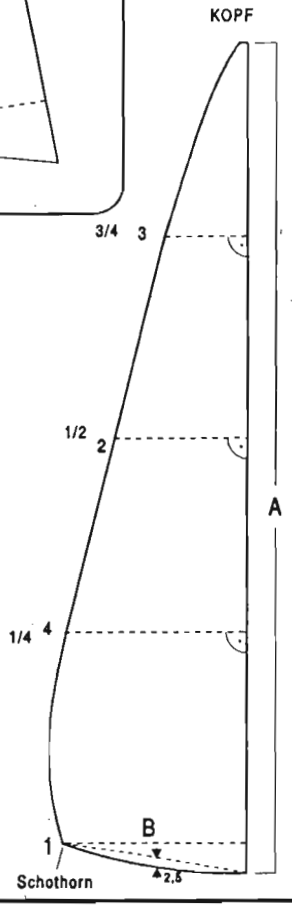
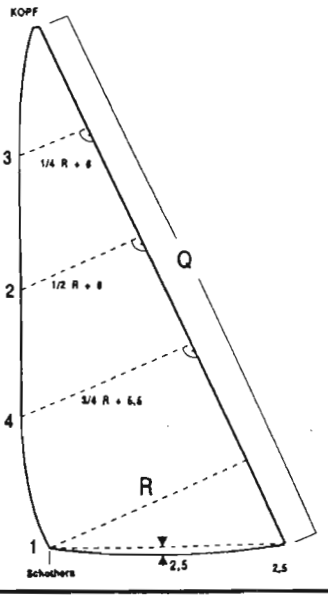


Abb. 8







10R-Rangliste Stand 1.8.91

Platz	Name	Regatten		Punktzahl KzB	Stb	Me	M	Kr	Kz	Stb	Sb	Sb	M	Gesamt
1	Bölter	3		1000	-	1000	-	1000	800	-	1000	917	-	3000
2	Gernert	3	D	762	889	667	1000	-	1000	-	-	-	625	2889
3	Walicki	3	D	952	-	917	-	-	-	-	-	1000	-	2869
4	Gerhardt	3	D	905	-	833	-	-	933	1000	900	833	-	2838
5	Schaitt	3	D	48	-	-	667	-	867	889	-	-	875	2631
6	Leder	3	D	857	-	750	-	-	733	-	800	750	-	2407
7	Asselborn	3	D	571	1000	-	-	-	267	800	-	-	-	2371
8	Etzel	3	D	800	667	-	-	-	667	778	-	-	750	2328
9	Meyseneyer	3	D	810	-	418	-	917	-	-	-	-	-	2145
10	Starklauf	3		476	778	584	500	-	-	-	-	-	375	1362
11	Helas von	3		429	-	-	-	-	-	-	1000	417	-	1846
12	Gödderz Gü.	3	D	-	444	501	-	833	333	-	-	-	-	1778
13	Schuch	3		233	333	-	-	667	400	667	-	-	-	1734
14	Rutetzki	3	D	619	-	-	-	-	-	-	500	500	-	1619
15	Frisch	3	D	333	556	167	-	-	467	444	-	-	-	1467
16	Hylius	3		524	-	-	-	-	533	333	-	-	-	1390
17	Dombrowski M	3		190	111	-	-	583	-	222	-	-	-	995
	Blessin	2		-	-	-	833	-	-	-	-	-	1000	
	Budde	2	D	-	-	83	-	167	-	-	-	-	-	
	Engelhardt	2	D	-	-		-	-	267	-	200	-	-	
	Haase	2	D	-	-	-	-	500	-	-	-	333	-	
	Hoffmann	2		-	-	-	-	-	-	-	400	666	-	
	Jungmann	2		-	-	-	-	-	-	-	600	583	-	
	Koop	2		-	-	-	-	-	-	-	100	250	-	
	Kraft	2	D	-	221	-	-	-	-	555	-	-	-	
	Ludwig	2	D	-	-	-	-	-	800	111	-	-	-	
	Masuch	2	D	286	-	-	-	-	133	-	-	-	-	
	Mensing	2		-	-	252	-	333	-	-	-	-	-	
	Neumeier E.	2		-	-	-	333	-	-	-	-	-	250	
	Schuler	2				-	167	-	-	-	-	-	500	
	Stasch	2	D	95	-	-	-	-	67	-	-	-	-	
	Weß	2		-	-	335	-	417		-	-	-	-	
	Berlin	1		-	-	-	-	167	-	-	-	-	-	
	Krüll	1	D	667	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Körner	1	D	-	-	-	-	750	-	-	-	-	-	
	Lauth	1		-		-	-	-	-	-	-	-	125	
	Lobmeyr	1	D	-	-	-	-	-	-	-	700		-	
	Hentges	1	D	714	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Müller H.	1		-	-	-	-	-	-	-	-	83	-	
	Müller Mo.	1		-	-	-	-	-	-	-	-	167	-	
	Oldekop	1		-	-	-	-	-	-	-	300	-	-	
	Sarnes	1		-	-	-	-	-	-	-	-	800	-	
	Scholten	1	D	-	-	-	-	800	-	-	-	-	-	
	Voelz	1	D	381	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Wawrik	1		-	-	-	-	250	-	-	-	-	-	
	Zeller	1	D	143	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

M-Rangliste Stand 1.8.91

Platz	Name	Regatten		Punktzahl Ki Kr	Lv Me	Me Sb	M M	Kr Ra	Kz Ta	Me	B	M	Mai	Dt	Ta	Ki	Kz	Me	Sb	M	Kr	Gesamt
1	Walicki	6	D	1000	-	1000	1000	1000	1000	1000	1000				-	-	971	-	854	-	936	6000
				-	1000	1000	-	-	-													
2	Bölter	6	D	815	-	983	-	-	-	931	750	-	-	-	-	950	1000	1000	1000	-	-	5915
				-	982	829	-	-	-													
3	Schröder K.	6	D	-	972	828	912	902	718	966	950	-	933	976	-	-	657	925	-	1000	915	5840
				-	928	976	-	-	-													
4	Gerhard W.	6	D	889	-	-	-	927	821	983	775	-	-	-	-	-	914	943	951	-	979	5734
				-	910	951	-	-	-													
5	Meyseneyer	6	D	-	1000	-	-	954	-	1000	800	-	978	878	-	-	-	849	-	-	872	5728
				-	1000	-	-	-	-													
6	Hentges	6	D	-	-	966	-	951	769	-	875	-	-	-	-	-	857	962	902	-	-	5711
				-	964	966	-	-	-													
7	Bongers	6	D	926	-	-	-	976	974	-	-	-	-	-	-	750	-	-	976	-	1000	5706
				-	-	854	-	-	-													
8	Gernert	6	D	-	-	914	647	878	744	879	700	962	822	-	1000	-	714	830	-	929	-	5648
				-	730	-	852	-	964													
9	Krüll	6	D	-	917	862	971	829	692	828	-	-	911	732	-	-	743	981	-	821	957	5639
				-	892	902	-	-	-													
10	Leder	6	D	667	-	-	-	-	-	862	600	-	-	-	-	900	886	887	927	-	-	5546
				-	946	731	-	1000	-													
11	Weiß J.	6	D	852	-	-	-	-	-	-	975	-	-	-	-	1000	-	981	24	-	-	5462
				-	874	780	-	-	-													
12	Sarnes	6	D	963	-	897	-	-	-	810	375	-	-	951	-	600	-	868	963	-	-	5452
				-	784	682	-	-	-													
13	Dreyer	6	D	778	-	-	941	-	949	-	825	-	-	1000	-	-	-	-	-	-	-	5249
				-	-	756	-	-	-													
14	Asselborn	6	D	-	944	931	-	-	462	845	-		756	-	844	-	629	908	-	-	-	5226
				-	-	-	-	-	-													
15	Lewald	6	D	-	-	-	-	244	154	948	575	-	-	927	-	800	-	774	585	-	660	5036
				-	-	927	-	-	-													
16	Franzen	6	D	704	-	948	-	-	-	877	-	-	-	-	-	-	888	-	756	-	-	4997
				-	-	804	-	-	-													
17	Stock	6	D	-	-	-	824	-	846	-	925	-	-	-	-	-	-	-	878	-	851	4983
				-	-	659	-	-	-													
18	Blessin	6		-	-	-	353	-	-	-	-	846	-	-	969	-	-	-	-	857	-	4954
				-	-	-	1000	-	929													
19	Starklauf	6		-	-	690	676	-	615	793	-	885	733	-	938	-	-	-	-	-	-	4928
				-	316	-	889	-	571													
20	Beck	6	D	444	-	879	618	756	538	724	-	-	-	-	-	-	-	546	-	893	744	4762
				-	766	-	-	-	-													
21	Innich	6		593	-	-	-	268	-	776	650	-	-	902	-	850	-	698	415	-	-	4714
				-	838	610	-	-	-													
22	Seebeck	6	D	741	-	742		780		655	325		622		-	-	829	811	634	-	681	4705
				-	802	570	-	-	-													
23	Becker Be.	6	D	-	-	384	-	732	-	741	-	-	711	-	-		-	584	-	-	617	4185
				-	532	-	-	800	-													
24	Lübke	6		-	278	95	-	683	436	-	-	-	511	659	-	-	314	717	463	-	809	4055
				-	676	-	-	-	-													
25	Lauschmann	6	D	-	-	690	-	-	154	707	475		967				457	679	-	-	-	3875
				-	-	-	-	-	-													
26	Stasch	6	D	-	694	-	-	-	231	526			778		531		343		-	-	-	3789
				-	-	-	-	-	857													
27	Helas v.	6	D	639	-	845	-	-	-	-	425		-	-	-	500	-	-	732	-		3766
				-	-	631	-	-														
28	Piel W.	6	D	-	-	-	294	-	513	195	-	769	687		-	-	-	489	-	607	447	3671
				-	604	-	-	-	-													

M-Rangliste Stand 1.8.91

Platz	Name	Regatten		Punktzahl																			Gesamt
				Ki Kr	Lv Me	Me Sb	M M	Kr Ra	Kz Ta	Me	B	M	Mai	Dt	Ta	Ki	Kz	Me	Sb	M	Kr	
29	Budde	6	D	-	633	316	-	369	-	638	-	-	600	-	906	-	-	-	-	-	298	3662
				-	280	-	-	-	214													
30	Grun	6		333	-	-	-	-		-	500	-	-	805	-	650	-	-	707	-	426	3659
				-	460	537	-	-	-													
31	Frisch	6	D	-	-	811	-	-	385	672		-	-	-	-	-	543	508	-	-	-	3655
				-	442	-	-	-	679													
32	Wegner	6		-	-	759	-	707	-	416	-	-	-	-	-	-	-	565	-	-	596	3557
				-	514	-	-	-	-													
33	Demuth	6		259	-	-	-	-	-			-	-	-	-	550	-	-	682	-	723	3493
				-	694	585	-	-	-													
34	Schuch	6		-	-	622	-	-	308	-	-	-	644		813	-	86	375	-	-	-	3476
				-	-	-	-	-	714													
35	Wißmann R	6	D	-	250	725	-	390	-	297	-	-	-	800	-	-	-	90	-	-	511	3471
				-	748	-	-	-	-													
36	Haase	6	D	-	750	554	-	512	410	-		-	356	-	312	-	229	318	366	-	489	3244
				-	370	439	-	-	500													
37	Heubert	6	D	519	-	-	-	-	-	-	350	-	-	-	-	450	-	-	609	-	-	3236
				-	820	488	-	-	-													
38	Heimberg	6		-	-	-	235	-	564	-	-	423	267	-	-	-	571	-	-	464	-	3042
				-	-	-	556	-	464													
39	Runkel	6	D	-	-	486	-	659	359	331	-	-	311	-	594	-	-	603	-	-	21	3032
				-	226	-	-	-	-													
40	Basista	6	D	-	-	605	-	-	-	569	-	-	-	488	-	200	-	622	-	-	532	3016
				-	-	-	-	-	-													
41	Hoffmeist.U.	6		-	-	-	-	-	-	-	300	-	-	415	-	700	-	660	541	-	-	2984
				-	478	390	-	-	-													
42	Gödderz Gü.	6	D	-	528	520	-	-	-	-	-	-	-	707	-	-	600	-	-	-	234	2977
				-	388	-	-	-	-													
43	Schulz D.	6	D	-	-	214	-	-	-	535	-	-	-	756	-	-		14		-	702	2879
				-	658	-	-	-	-													
44	Wißmann J	6		-	306	639		561	-	348				-	-	-	-	204	317	-	149	2811
				-	640	-	-	-														
45	Scholten	6	D	-	56	231	-	890	-	229	-		244	317	-	-	286	337	-	-	-	2802
				800	262	-		-	-													
46	Regensberg	6	D	-	500	95	-	341	-	518	-	-	-	585			131	356	-	-	468	2768
				-	190	-	-	-	-													
47	Ladwig	6	D	-	417	-	265		800	395	225		556	-	-	-	-	299	122	-	-	2736
				-	-	-	-	-	-													
48	Engelhardt	6	D	-	-	299	-	634	-	591					-	-	257	451	390	-	404	2679
				-		-	-	-														
49	Voß	6		-	333	537	-	463	-	450	-	-	89	-		-	-	432	-	-	213	2621
				-	406	-	-	-	-													
50	Wißmann E	6	D	-	167	419	-	415	-	110	-	-	-	195	-	-	-	-	-	-	830	2611
				-	586	-	-	-	-													
51	Gayk	6		-	556	435	-	537	-	314		-	-	561	-	-	-	185	-	-	-	2588
				-	-	-	-	-	-													
52	Vogel	6		-	111	708	-	585	-	365	-	-	-	-	-	-	-	166	-	-	574	2509
				-	46	-	-	-	-													
53	Arndt	6	D	-	-	282	-	-	-	603	-	-	-	-	-	-	-	470	537	-	85	2473
				-	496	-	-	-	-													
54	Körner	6	D	-	639	350	-	-	-	382		-	-	171	-	-	-	413	-		340	2422
				-	298	-	-	-	-													
55	Brandmüller	6		-	-	-	88	-	-	-	-	269			800	-	-	-	-	214	-	2356
				-	-	-	185	-	800													
56	Jungmann	6		296	-	-		293	-	-	-	-	-	-	375	300	-	-	658	-	-	2263
				-	-	341	-	-	-													

M-Rangliste Stand 1.8.91

Platz	Name	Regatten		Punktzahl																			Gesamt
				Ki Kr	Lv Me	Me Sb	M M	Kr Ra	Kz Ta	Me	B	M	Mai	Dt	Ta	Ki	Kz	Me	Sb	M	Kr	
57	Regensburg K	6	D		361	503	-	488	-	-	-	-	-	293	-	-	-	109	-	-	-	2106
				-	352	-	-	-	-													
58	Kayser	6		-	-	-	59	-	-	-	-	423	-	-	156	-	-	-	-	571	-	1939
				-	-	-	444	-	286													
59	Wolff	6		-	444	146	-	439	-	161	100	-	-	268	-	-	-	261	146	-	64	1913
				-	208	293	-	-	-													
60	Kramer	6	D	-	167	248	-	220	-	127	-	-	-	-	-	-	-	223	-	-	362	1770
				-	550	-	-	-	-													
61	Regensburg R	6	D	-	389	452	-	317	-	93		-	-	244	-	-	114	71	-	-	-	1609
				-	-		-	-	-													
62	Dombrowski E	6		-	194	129	-	73	-	246	-	-	-	366	-	-		-	-	-	-	1432
				-	424	-	-	-	-													
63	Berlin	6		-	-	265	-	610	-	42	-	-	-	90	-	-	-	-	-	-	255	1352
				-	82	-	-	-	-													
64	Kessels	6		-	-	95	-	24	-	178	-	-	-	-	-	-	-	128	-	-	277	802
				-	100	-	-	-	-													
65	Wawrik	6		-	-		-	98	-	76		-	111		-	-	29	33	-	36	170	627
				-	136	-	-	-	-													
	Altmann	5		-	-	-	29	-	-	-	-	192	-		24	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	296	-	250													
	Behnke	5		37	-	-	-	-	-	-	75	-	-	-	-	100	-	-	244	-	-	
				-	-	98	-	-	-													
	Büsgen	5		-	-	-	-	805	-	914	-		-				-	242	-	-	894	
				-	956	-	-	-	-													
	Eglseer	5		-	-	-	382	-	-			529		-	759	-	-	-	-	643	-	
				-	-	-	-	-	821													
	Etzel	5		-	-	-	882	-	590	-	-	-	-	-		-	686	-	-	964	-	
				-	-	-	778	-	-													
	Glaesner	5		-	472	333	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	147	-	-	553	
				-	334	-	-	-	-													
	Haindl	5		-	-	-	-	-	-	-	-	38	-	-	125	-	-	-	-	357	-	
				-	-	-	74	-	429													
	Hoffmann	5		593	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	400	-	-	561	-	-	
				-	-	268	-	133	-													
	Kannemann	5		-	-	571			-	759		-	967	-	-	-	514	755	-		-	
				-	-	-	-	-	-													
	Kraft F.W.	5	D	-	-	776	-	-	205	467	-							736	-		-	
				-	712	-	-	-	-													
	Kring	5		222	-	-		-	-	-	450	-			-	250	-	-	439	-	-	
				-	-	512	-	-	-													
	Masuch	5	D	-	722	-	-	-	-	552	-	-	378	512			371	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-													
	Mylius	5		-	-	-	-	-	487			-	422	-	731	-	429	-	-	-	-	
				-	244	-	-	-	-													
	Neumeier Ch.	5		-	-	-	735	-	-	-	-	731	-	-	438	-	-	-	-	500	-	
				-	-	-	704	-														
	Neumeier E.	5		-	-		206	-	-		-	-	-	-	563	-	-	-	-	393	-	
				-	-	-	926	-	750													
	Pastetter	5		-	-	-	-	-		-	-	303		-	63	-		-	-	143	-	
				-	-	-	296	-	179													
	Ries	5		111	-	-	-	-	-	-	200	-		-	31	-	-	-	73	-	-	
				-	-	-	222	-	-													
	Roth	5		-	-	-	529	-	-	-	-	-	-	-	719	-	-	-	-	429	-	
				-	-	-	815	-	786													
	Schmitt	5		-	-	-	765	-	897	-	-	923	-	-	-	-	771	-	-	-	-	
				-	-	-	963	-	-													

Rangliste

Platz	Name	Regatten		Punktzahl Ki Kr	Lv Ne	Ne Sb	M M	Kr Ra	Kz Ta	Ne	B	M	Mai	Dt	Ta	Ki	Kz	Ne	Sb	M	Kr	Gesamt
	Schüler	5		-	-	-	794	-	-	-	-	1000	-	-	-	-	-	-	-	786	-	
				-	-	-	667	-	1000													
	Teichmann	5		-		-	-	-	-	-	-	231	-	-	188	-	-	-	-	179	-	
				-	-	-	333	-	393													
	Becker Bj.	4	D	-	889	794	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	792	-	-	787	
				-	-	-	-	-	-													
	Biel	4	D	-	-	163	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57	-	49	-	-	
				-	-	73	-	-	-													
	Dombrowski H	4		-	583	656	-	-	-	-	-	-	200	24	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-													
	Giesecke	4		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	342	-	-	-	-	98	-	383	
				-	-	195	-	-	-													
	Götz H.	4		-	-	-	176	-	-	-	-	500	-	-	-	-	-	-	-	286	-	
				-	-	-	307	-	-													
	Götz W.	4		-	-	-	441	-	-	-	-	-	-	-	469	-	-	-	-	536	-	
				-	-	-	741	-	-													
	Lobmeyr	4	D	-	-	-	-	-	-	-	-	115	-	-	406	-	380	-	488	-	-	
				-	-	-	-	-	-													
	Renner	4		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	829	-	-	-	-	805	-	766	
				-	-	707	-	-	-													
	Rutetzki	4	D	407	-	-	-	-	923	-	900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	878	-	-	-													
	Schwarz G.	4		-	861	367	-	-	-	484	-	-	-	610	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-													
	Schwarz M.	4		-	611	588	-	-	-	621	-	-	-	537	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-		-													
	Wagner H.	4	D	-	-	-	-	-	256	-	-	-	467	-	-	-	400	394	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-													
	Walbaum	4	D	-	-	197	-	-	-	212	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	191	
				-	172	-	-	-	-													
	Adlhart	3		-	-	-	500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	593	-	536													
	Amenda J.	3	D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	222	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-													
	Amenda J.	3	D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	133	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	333	-													
	Ammersbacher	3		-	-	-	-	-	-	-	275	-	-	-	625	-	-	-	-	750	-	
				-	-	-	-	-	-													
	Bohn	3		-	-	401	-	-	-	263	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	319	
				-	-	-	-	-	-													
	Bohn Sonja	3		-	-	180	-	-	-	59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	128	
				-	-	-	-	-	-													
	Burghammer	3		-	-	-	471	-	-	-	-	-	-	-	281	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	481	-	-													
	Bär	3		-	-	-	-	-		-		-	-		-	-	-	527	-	-	638	
				-	568	-	-		-													
	Dotti M.	3	D	-		-	-		667	-	400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	415	-	-	-													
	Hecht	3		-	-	-			333	-	-	-	400	-	344		-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-														
	Hennig	3		-			118			-	-			-	-	-	-	-	-	250	-	
				-	-	-	407	-	-													
	Meyer	3	D		-	-		-	-	-	725	-	956	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-		933	-													
	Horst	3		-	-		-	-	872		-	-	889		875	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-													

M-Rangliste Stand 1.8.91

Platz	Name	Regatten		Punktzahl Ki Kr	Lv Ne	Ne Sb	M M	Kr Ra	Kz Ta	Ne	B	M	Mai	Dt	Ta	Ki	Kz	Ne	Sb	M	Kr	Gesamt
	Kardatzki	3		-	-	-	-	-	795	-	-	-	1000	-	-	-	943	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-													
	Knier	3		-	-	-	588	-	-	-	-	808	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	630	-	-													
	Krugmann	3		-	306	-	-	-	-	690	-	-	-	634	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-													
	Hensing	3		-	222	-	-	49	-	144	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-													
	Nachreiner	3		-	-	-	324	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	679	-	
				-	-	-	-	-	893													
	Ost	3		-	-	-	559	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	724	-	
				-	-	-	519	-	-													
	Pastetter H.	3		-	-	-	-													71	-	
				-	-	-	148	-	142													
	Ramhorst	3								-	150	-	-	390	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	317	-	-	-													
	Rieck	3		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	146	-	-	-	-	195	-	-	
				-	154	-	-	-	-													
	Schneider S.	3	0	-	-	-	-	-	-	-	550	-	573	-		-	-	-	780	-	-	
				-	-	-	-	-	-													
	Voelz	3	0	148	-	-	-	-	-	-	800	-	-	-	-	-	-	-	512	-	-	
				-	-	-	-	-	-													
	Wagner Sig.	3	0	-	-	-	-	-	-	-	250	-	444	-	-	-	436	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-													
	Warwel	3		-	-	-	-	-	-	-	-	-	844	781	-	-	-	541	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-													

Anzeige :

Nur vom Feinsten !
Verkaufe div. M-Boote und
Ten Rater, alles Walicki
Percy Bongers, 040-8810181/2
Falckweg 4, 2000 Hamburg 52

WM 10 Rater in Frankreich

In diesem Jahr wurden die 6. Weltmeisterschaften der "Zehner", also unserer "Ten-Rater" oder F5-R10 R, in Frankreich ausgetragen.

Man hatte sich ein Regattarevier in der Nähe von Paris, in Viry Chatillon, südlich vom Flugplatz Orly, ausgesucht. Leider hatte niemand von uns dieses kleine Gewässer vorher gesehen.

Interessierte Segler stellen sich einmal einen 1000 X 700 m großen See vor, der in Nord-West - Süd-Östlicher Richtung liegt. Genau in der Mitte wird er durch zwei 50 m breite Landzungen, wie eine Wespentaille so eingeschnürt, daß hier nur eine 30 m breite Durchfahrt verbleibt. Auf der Spitze der östlichen Landzunge war unsere Startstelle. Die Uferböschung war etwa 5 Meter hoch und mit 10 - 15 m hohen Bäumen bewachsen. Das westliche Ufer, also die hauptsächliche Windrichtung, stieg zwar langsam, aber stetig bis zu 40 Meter an. Natürlich standen auch hier Bäume in unterschiedlicher Höhe und Dichte.

Gestartet wurde fast immer in Richtung auf die sehr nahe gegenüber liegende Uferseite zu und leider aber auch durch den 30 m breiten Schlauch hindurch. Alle Segler wissen, was das bedeutet: Unregelmäßige Windstärken, nicht vorhersehbare Änderungen der Windrichtung bis zu 90 Grad. In den Flautenlöcher blieben immer wieder einige Boote so lange stehen, bis das ganze Feld, in nur 10 Meter Abstand, in aller Ruhe vorbeigefahren war. Und wenn das nicht ausreichte um einige Segler zu benachteiligen, dann fanden sich bestimmt noch ein paar Wasserpflanzen, die sich am Kiel fest setzten und auf diese Weise die Boote zum Stehen brachten.
Also kurzum, leider kein "Weltmeisterliches" Gewässer. Ich selbst war davon zweimal betroffen. Das war immer der sichere Abstieg.

Die besten Verhältnisse fanden wir eigentlich nur am ersten und am letzten Tage vor, weil die Windrichtung verhältnismäßig günstig war und der Wind sogar einmal zeigte, daß er auch etwas stärker blasen konnte. Damit keiner denkt, es sei jetzt etwa stürmisch geworden. Das A-Rigg konnten wir, bis auf einen Lauf am ersten Tag, immer fahren.

Nach eingehender gründlicher Vermessung, stellten sich dann 31 Teilnehmer aus 7 Nationen dem Wettkampf. Bei der Vermessung war allerdings Geduld angesagt. Die kürzeste Zeit waren 25 Minuten, aber für manche Boote wurden bis zu 75 Minuten benötigt, weil einige Segler keine oder keine richtigen Meßbriefe hatten. Dabei wurden dann noch alle metrischen Maße in Zollmaße umgerechnet.

Da hatte am Ende der Veranstaltung die Vorsitzende des Race-Committees, Bernadette Delbart, schon recht, als sie meinte, wir sollten uns dringend bemühen, für die Modellsegler einfachere Regeln zu finden, am Land, aber auch auf dem Wasser - und zwar so schnell wie möglich. - Vorweg sei gesagt, daß sie als "Race Commitee Chairman" ihre Sache ausgezeichnet machte und für einen zügigen Ablauf und eine gute Organisation am Wasser sorgte.

Trotzdem konnten wir am Montag um 14 Uhr in drei vorher ausgelosten Gruppen starten und die vorgesehenen drei Vorläufe auch noch am gleichen Tage beenden. Leider kamen durch die Auslosung sehr oft die gleichen Segler in dieselbe Gruppe. Bei der Berechnung für das Flottensystem wurden nur zwei Läufe bewertet, weil einer dieser Läufe ein Streichlauf war.

So begann denn die Regatta am Dienstag mit drei deutschen Seglern in der A-Gruppe, weil Janusz Walicki und Werner Gerhardt mit je zwei 1. Plätzen und Peter Gernert mit einem 1. und einem 4. Platz ihre Vorläufe hervorragend beenden konnten.

Dabei konnten wir so starke Leute wie Sol, Momo, den späteren Weltmeister Lucas und Boisnault, den M-Boot Weltmeister, einwandfrei in unseren Gruppen hinter uns lassen. Gerhard Schmidt kam durch die Plätze 3 und 7 in die B-Gruppe, während Arno Ladwig als 7. und 8. in seinen Vorläufen, in die C-Gruppe mußte.

Dieses gute Ergebnis kam natürlich durch die besten Windbedingungen der ganzen Veranstaltung zustande. Der Wind war zwar sehr böig und von Minute zu Minute unterschiedlich stark. Der erste Lauf mit dem A-Rigg, der zweite mit dem B-Rigg, aber dann wurde im dritten schon gepokert. Für den einen Segler war das hohe Rigg zuviel, für den anderen das kleine zu wenig. Ein Boot mit hohem Swing-Rigg bohrte sich voraus Kopfüber ins Wasser und legte sich so weit auf die Seite, daß der Mast fast 1 Minute unter der Wasseroberfläche blieb. Ich dachte schon, das Boot würde jetzt untergehen oder es hätte den Kiel verloren, als es sich dann doch plötzlich wieder aufrichtete. So etwas hatte ich bisher noch nie gesehen.

Erfreulich war, daß es nach den beiden ersten Tagen mit insgesamt neun Durchgängen, nur zwei Proteste gab, die verhandelt werden mußten. Es wurde allgemein sehr fair gesegelt, so daß wir während der ganzen Veranstaltung höchstens 3-4 Stunden durch Protestverhandlungen verloren haben. Ansonsten haben alle ihre Strafkringel freiwillig gedreht.

Dabei muß man allerdings sagen, das es bei einigen Situationen nur deshalb keine oder nur sehr kurze Verhandlungen gab, weil bei manchen Kontakten zwischen französischen Booten gar nicht Protest gesagt wurde und/oder die französischen Observer diese Berührungen, auch mit fremden Booten, einfach gar nicht gesehen hatten. Unser Protest dagegen nützte gar nichts. Ich selbst konnte zwar einen Protest gegen einen französischen Segler gewinnen, obwohl auch hier wieder die Observer "gar nicht so genau gesehen hatten", wie und wo es passiert war. Gott sei Dank waren diese Situation und unsere Aussagen eindeutig genug.

Am zweiten Tag sah es dann schon etwas anders aus. Obwohl wir uns noch eine Weile in der A-Gruppe halten konnten, am Ende des Tages hatten wir alle den Wechsel zwischen den Gruppen A und B erleben müssen. Selbst Janusz brachte es fertig, eine falsche Boje zu runden, abzusteigen und dann den Wiederaufstieg aus der B-Gruppe erst im zweiten Anlauf zu schaffen. Die B-Gruppe war nämlich so stark, daß selbst für sehr gute Segler, der Wiederaufstieg in die A-Gruppe, nicht selbstverständlich war.

So war denn am zweiten Tag unser "Glückspilz" Peter Gernert, als einziger von uns ständig in der A-Gruppe. Sein Boot lief besonders bei raumen Kursen ausgezeichnet. Darüber hinaus hatte er sehr oft das Glück, daß er von den Änderungen der Windrichtung profitieren konnte. Und wenn das alles nicht half und er schon auf einem Abstiegsplatz war, wurde vorne noch jemand hinaus protestiert, so das er in der Gruppe bleiben konnte. Das alles soll jedoch seine Leistung nicht schmälern, denn er segelte schon sehr beständig und besonnen. Außerdem hatte er eine gute Segeleinstellung gefunden und kam immer besser mit seinem Boot klar.

Sein Boot wurde dann auch noch so geschickt gerammt, daß das Foliendeck ein großes Loch erhielt und der Kahn wie die "Titanic", in kurzer Zeit, über den Bug, in den Fluten versank. Es dauerte über eine Stunde bis man mit Schleppankern sein Boot gefunden und geborgen hatte. Sein Glück verließ ihn aber dennoch nicht, denn nun dauerte eine Protestverhandlung so lange, daß an diesem Tage nicht mehr gesegelt wurde. Meine Frau mußte ihr Reisebügeleisen herausgeben damit Peter sein neues Deck aufbügeln konnte. Am nächsten Morgen war er wieder startklar. Jetzt weiß er sogar auch noch, daß er eine wasserdichte Segelwinde hat.

Zuerst sah es so aus, als ob der junge englische Segler Peter Wiles einen klaren Durchgang auf den ersten Platz machen könnte. Erst ein verlorener Protest am Freitag warf ihn dann zurück und er fand danach nicht mehr so richtig zu seiner Form zurück. So mußte er sich mit einem vierten Platz zufrieden geben.

Auffällig war, daß Die Swingrigg-Boote, zum Teil mit Großsegeln antraten, deren Vorliek 2,40 m lang war. Wenn da bei diesen schwachen Winden ein oder zwei Boote hinter uns herfuhren, blieb für unsere nur zwei Meter hohen Segel kein Wind mehr übrig. Kam dieser Wind auch noch über die Bäume, so waren diese hohen Segel ohne Frage im Vorteil.

Etwa die Hälfte der Boote wurden mit einem Swingrigg gesegelt. Wie bekannt haben sie natürlich auf den Vorwindkursen ihre Stärken. Trotzdem fand man sie gleichmäßig verteilt in allen Gruppen wieder, obwohl einige Boote, zum Beispiel von Boisnault und anderen, mit einer Wasserlinienlänge von nur 1,21 m Meter vermessen wurden. Ihre Segelfläche war dann natürlich auch, bei 2,50 Meter Höhe, sage und schreibe, 10150 qcm groß. Sie konnten also glatt 1000 qcm mehr als wir zur Wirkung bringen. Diese Boote waren auch noch 300 g leichter als unsere. Da weiß natürlich jeder Segler, was das bei leichten achterlichen Wind bedeutet.

Leider kam die Regattaleitung diesen Booten auch noch dadurch entgegen, daß das "Olympische Dreieck" so flach war, daß wir es überwiegend mit achterlichen Kursen zu tun hatten. Es fehlten die "Halbwindstrecken", so das die Boote mit konventionellen Segeln stark benachteiligt waren. Erst am letzten Tag rafften sich die Neuseeländer, Engländer und wir uns auf, gegen diese Kurslegung zu protestieren. Der Erfolg war, daß die Swingriggsegler ganz plötzlich und für alle offensichtlich, ihre Vorteile verloren und wir sofort viel besser aussahen. Gerhard Schmidt und ich auch konnten ganz locker neben dem Weltmeister Lucas Bord an Bord an der Spitze mitsegeln.

Daraus haben wir natürlich gelernt, daß vorsichtige Hinweise auf solche Mängel nichts nützen. Bei nächsten Gelegenheiten sollte sofort energisch gegen die Wettfahrtleitung protestiert werden, damit nicht eine ganze Regatta unter vermeidbaren ungünstigen Verhältnissen leidet.

Was gibt es sonst noch bemerkenswertes zu sagen? -
Leider habe ich keine besonders herausragende technische Neuheiten gefunden. Alles was ich dort gesehen habe, ist schon einmal beschrieben worden.

Das längste, deshalb von der Regattaleitung besonders erwähnte Boot war 1,63 m lang, 1,35 m im Wasser und 8,17 kg schwer und landete auf dem 25. Platz.
Die meisten Boote waren 1,30-1,40 m lang und hatten eine kürzere Wasserlinie als 1,35 m, über 50% sogar unter 1,30 m.

Die entsprechenden Segelflächen deutlich über 9000 qcm, im Mittel etwa 9600-1000. Unsere Segel gehörten mit etwa 9100 qcm zu den absolut kleinsten. - Peter Gernert hatte mit 9800 die größte Segelfläche unserer Mannschaft.

Die Gewichte der Spitzen-Boote lagen etwa alle näher bei bei 6,0 kg, aber bis maximal 7,0 kg.

Das schwerste Boot brachte 8 kg auf die Waage, - aber das absolut leichteste Boot, mit 5200 g und mit 3850 g auch den leichtesten Kiel, hatte unser P. Gernert ins Rennen geschickt und es hat ihm ja auch den erhofften Erfolg gebracht.

Die Tendenz für Leichtwindreviere geht also eindeutig in die Richtung kurzer und leichter Boote, mit großer Segelfläche und möglichst hohem Rigg, bis zu 2,50 m Höhe.

Der veranstaltende Club hatte sich große Mühe gegeben und mit Erfolg und Geschick, für ansprechende Verpflegung und abendliche Unterhaltung mit Grillessen usw. gesorgt und erfreute uns sogar mit einem anschließenden, recht ansehnlichem Feuerwerk. Diese Abende ließen uns die heißen Tage mit Temperaturen zwischen 30 und 35 Grad etwas erträglicher Erscheinen. So ein reines Vergnügen war es nämlich nicht, denn es wurde von 10-19 Uhr gesegelt und insgesamt immerhin 32 Durchgänge mit 3 Gruppen, also 96 Läufe durchgezogen.

Im Großen und Ganzen eine gelungene Veranstaltung mit dem erfreulichem Ergebnis, daß sich trotz schwieriger Umstände, immer noch 4 unserer Segler unter den ersten elf plazieren konnten.

Erfreulich ist aus deutscher Sicht, daß sich unter den elf besten Modellseglern dieser Weltmeisterschaft, vier Segler unserer Mannschaft befinden.

Es wünscht euch immer eine handbreit Wasser unter dem Kiel,

Werner Gerhardt

IYRU-MYRD

6TH R10r WORLD CHAMPIONSHIP

VIRY-CHATILLON - FRANCE

6-13/7/1991

Place Place	N° Foc Jib N°	Nom Skipper Skipper Name	Nat Nat	Club Club	Points Points
1	177	Lucas P.	F	SR Brest	75,10
2	06	Walicki J.	G	Vereinigung MYS	99,30
3	13	Boisnault C.	F	CN Viry-Chatillon	110,80
4	95	Wiles P.	K	Poole RYC	127,80
5	99	Sol P.	F	Force 6	134,25
6	86	Gernert P.	G	Vereinigung MYS	153,40
7	09	Brillot JL	F	ASPTT Orléans	198,80
8	100	Ciardi F.	I	VMY Tiglio	203,70
9	61	Schmitt G.	G	Rheinzabern	211,40
10	05	Biacchi C.	I	GVRC Milan	212,70
11	77	Gerhardt W.	G	Vereinigung MYS	232,00
12	11	Momo C.	Z	MY Genève	252,40
13	121	Lordat G.	F	CN Viry-Chatillon	324,70
14	88	Kay S.	K	Ashton RYC	346,00
15	20	Watson D.	KZ	Wellington RYC	375,00
16	89	Tribut A.	F	CN La Rochelle	375,40
17	15	Chisholm P.	KZ	Waimiri MYC	480,00
18	01	Bayard T.	F	VMPS	483,70
19	10	Chisholm A.	KZ	Waimiri MYC	485,00
20	14	Coode D.	KZ	Waimiri MYC	519,00
21	50	Partington K.	K	Ashton RYC	524,00
22	57	Gandon R.	F	VM Morbihan	527,00
23	92	Bosano JP	F	SR Creil	558,00
24	90	Rothwell N.	K	Woodspring MSC	586,00
25	40	Carroll J.	K	Woodspring MSC	595,00
26	12	Lehmann K.	Z	MY St Blaise	597,00
27	X15	Hounsell M.	K	Woodspring MSC	617,00
28	32	Ladwig A.	G	Vereinigung MYS	647,00
29	69	Geridan E.	F	Alysées Nord	705,00
30	55	Dezone J.	B	SAILS	740,00
31	03	Dereume D.	B	SAILS	767,00

Freundschaftsregatta der 7 Nationen
Sopron-Fertö-tó 4.-7.7.91

Ungarn 23,Östereich 11,Deutschland 11,CSR 9,Italien 4,SU 7,Schweiz 5
= 70 Teilnehmer
trafen sich zum Wettstreit in den Klassen 10er und M.

,10er 33 Boote in 3 Gruppen mit 6 Läufen
M 57 " in 4 " mit 10 "

"Groß-Regatta"mit 41 Booten

Gesegelt wurde nach dem Italienischen System.

Der Wettergott war guter Laune und bescherte uns Sonne,Wärme und Wind von stark (7-8) bis leicht. Wasser 28-30 ,Luft 28-30 Grad.

András u. Thomas Sosztarich zeichneten für den Ablauf verantwortlich. Für ihre Mühe sei ihnen auch an dieser Stelle gedankt!

Die Regattabahn war mit weiten Schenkeln ausgelegt,wobei allerdings die Aussenbojen für viele Segler trotz hoch stehender Sonne nicht immer gut auszumachen waren;dafür sorgte allerdings die zugelassene Bojenberührung (!) für einen gewissen Ausgleich.

Zu bemerken hierzu wäre,daß in Sopron eine so starke Sonneneinstrahlung und ein starker Wellengang die Regel sind,daß das Verbot der Bojenberührung nur Nachteile für den Ablauf der Regatta haben würde...

Die Regatta begann am Donnerstag pünktlich mit den 10ern und dauerte bis zum Spätnachmittag.
Anschliessend fand die offizielle Eröffnung durch den stellvertretenden Bürgermeister der Stadt Sopron statt.Die aufgezogenen Fahnen der 7 Nationen sorgten dabei für ein farbenfrohes Bild.
In Anschluss an den folgenden zwangslosen Begrüssungstrunk zeigte Sigi Weder in einer Diaschau Bilder des vergangenen Jahres,auf denen auch die Segler zu sehen waren,die in diesem Jahr leider wegen Paris nicht dabei sein konnten...

Die M-Regatta dauerte von Freitag bis Sonntag mittags.Sie wurde so frühzeitig beendet,um auch den von weither angereisten Teilnehmern Zeit zur Rückfahrt zu geben.
Nebenbei: Außer den Russen aus der Gegend von Moskau waren 4 Russen fast 4000 km (!) weit gefahren.4 Tage x 1000 km,wie sie beim Abschied bemerkten.

REGATTABERICHT

Ergebnisse:

1o er	1. Nazarov,N	SR-40	M	1. Dr. Stigler,R	Oe-136
	2. Lupart,H	Z-82		2. Nazarov,V	SR-8o
	3. Nazarov,S	SR-38		3. Türk,H	OE-40
	4. Etzel,H	G-20		4. Fonda,Fiorella	I-161
	6. Blessin,H	G-72		5. Sosztarich,T	M-10
				8. Schüler,KJ.	G-777
				12. Mylius,H	G-487
				14. Blessin,H	G-74
				18. Etzel,H	G-20
				21. Frisch,H	G-85
Bei den Jugendlichen				46. Biel,R	G-558
10er	1. Fonda,D	I-17	M	1.Fonda,D	I-17
	2. Garay,G	M-41		2.Zanasi,R	I-228
	3. Bödo,Z	M-18		3.Nozotny,Pjr.	CSR-1

Die Sieger wurden-wie jedes Jahr-mit Pokalen und Medaillen geehrt, wobei zu bemerken wäre ,daß den 4.Platz in M eine Frau errang! Jeder Teilnehmer erhielt auch in diesem Jahr das Glas mit dem Regattazeichen der BARATSAG-REGATTA.
Für den Letzten der M-Regatta gab es den traditonelle Karton,aus dem in diesem Jahr an einem langen Band ein abgenagter Knochen hervorkam, der jedoch zum Trost mit Gummibärchen gefüllt war.Der letzte Jugendliche bekam einen Pokal,der beim Abheben vom Sockel das Lachen anfing! So gab es am Schluss noch Spass an der freud.

Um die Zeit für die Auswertung bis zur Siegerehrung zu überbrücken, wurde eine "Groß-Regatta" aller Boote über einen weiten Dreieckkurs ausgeschrieben.Es war eine schönes Bild,wenn man die vielen Boote auf dem glitzenden See verfolgte.

Zu erwähnen wäre noch die Grillparty am Samstagabend mit Musikuntermalung durch eine elektronische Orgel.An langen Holzspießen wurde Fleisch über dem offenen Feuer gebraten.Dazu gab es Wein und Bier. Die Stimmung soll steil angestiegen sein!

Nach den Regattatagen konnte sich eine Anzahl von Seglern nicht von dem schönen Revier trennen,segelten noch die ganze Woche um die Badebojen und genoss die Gastfreundschaft des dortigen Segelclubs.

Es waren wiedereinmal schöne Tage im gastlichen Ungarn.
Auf Wiedersehn.

Biel/Mylius/Frisch

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

Modell-Segeln in Australien (von Janusz Walicki)

Zeit meines Lebens hatte ich mir gewünscht, einmal nach Australien zu reisen. Dieser Traum ging plötzlich in Erfüllung, nachdem ich im vergangenen Jahr während der Weltmeisterschaft in Fleetwood/England den australischen M-Boot-Fahrer Henry Nehrybecki kennegelernt hatte. Henry war es auch, der schlicht und einfach meine Familie und mich nach Australien einlud, wobei es dabei natürlich in erster Linie um das Modell-Segeln ging. Genauer gesagt, um die Teilnahme an den A.M.Y.A. National Championships für Ten-Rater und M-Boote. Diese Wettfahrtserie war für den 5.-1o. Januar 1991 ausgeschrieben und gewiss eine Reise wert.
Nach der Rückkehr aus England verging die Zeit wie im Fluge und zwar mit einem gehörigen Teil an Vorbereitungen für unser australisches Abenteuer. Am 9.12.199o war es dann soweit: Ten-Rater, M-Boot und diverse Ausrüstungsgegenstände flogen in einem Jumbo gen Australien. Einige Meter höher, im selben Flugzeug saßen Beate, Patrick und ich, mehr oder weniger aufgeregt, wie Land und Leute auf uns wirken. Diese entpuppten sich als sehr freundlich, entgegenkommend und sehr hilfbereit. Dank der gastfreundlichen Aufnahme und Betreuung durch Henrys Familie, hatten wir Gelegenheit, als Touristen mit persönlichem "sightseeing-Programm" unsere Umgebung kennen zu lernen. Soweit es meinen Reiseanlaß betraf, konnte ich auf verschiedenen Gewässern in Sidney trainieren, trimmen und dabei eine ganze Menge freundlicher Modellsegler kennenlernen. Mein erster Eindruck und die Erfahrung, die ich auch später immer wieder mit diesen Seglern machte, war, daß es sich um ruhige und immer disziplinierte Konkurrenten handelte, die auch in haarigen Situationen nicht in Hektik und Schreierei verfielen, sondern in einer für mich beeindruckenden Weise selbst schwierige Manöver ruhig und gelassen abwickelten. Ich habe dabei so manaches Mal an unsere heimischen Segler denken müssen.
Der Start bei den National Championships, die in Adelaide durchgeführt wurden, gelang auch rechtzeitig - nach einer entspannten und abwechslungsreichen Fahrt von 15oo km im klimatisierten PKW. Meine Anreise, die mich zum Teil durch die menschenleehren Outbacks führte, war beileibe nichts besonderes, was die Entfernung anging. Entsprechend den kontinentalen Entfernungen in diesem Lande gab es Teilnehmer, die über 25oo km Autoanreise zu bewältigen hatten.

Andere aus den entfernten Bundesstaaten oder aus Neuseeland kamen per Flugzeug. So waren allein aus Neuseeland 7 teilnehmende Segler für beide Klassen eingeflogen.
Bevor ich diese und andere Oberraschungen kennlernte, hatte ich noch während der Anreise nach Adelaide meine ganz persönliche Erfahrung mit den dortigen Temperaturen zu machen: während eines Zwischenstops in den Outbacks wollte ich mir ein wenig die Beine vertreten. Kaum hatte ich das Auto verlassen, hatte ich bereits das beklemmende Gefühl einen Backofen betreten zu haben. Draußen war es sage und schreibe 45° C im Schatten. Ich bon dann schleunigst wieder in das Auto gesprungen, zur Klimaanlage! Aber nun zurück zu der Regattaserie und einigen Eindrücken, die mir haften geblieben sind.
Die Durchführung der Nationals lag im wesentlichen in den Händen von Rob Guyatt, der in gekonnter Manier und unter Einsatz von EDV die ganze Angelegenheit im Griff hatte. Gesegelt wurde nach dem bei uns auch üblichen Flottensystem. Bei 31 Teilnehmern (M) und 22 Mitstreitern (1oer), wurde jeweils in 3 bzw. 2 Gruppen gesegelt.
Start war morgens gegen 1o Uhr. Während des Tages gab es eine kurze Mittagspause von 3o min. Schluß des Tages war stets gegen 17 Uhr.
Vom Veranstalter wurde ein olympischer Dreieckskurs ausgelegt, der neben ausreichend langen Bahnschenkeln von ca. 15o Meter Länge abschließend eine vernünftige Zielkreuzstrecke bis zur Höhe der Luvtonne einschloß. Man konnte wirklich sagen, daß hier erfahrene Segler sowohl von seiten des Veranstalters, als auch der Teilnehmer auftraten. Natürlich ist dabei auch zu berücksichtigen, daß Segeln (groß und klein) in Australien einen Stellenwert hat, der bei uns vergleichsweise nur von der allgemein verbreiteten Begeisterung für Fußball erreicht wird. So gesehen war es gerade selbstverständlich und normal, daß wegen der Ruhe und Besonnenheit der Konkurrenten während der gesamten Regattatage lediglich 3 (in Worten:drei) Proteste zu verhandeln waren. Und dabei wurde durchaus mit taktischen Finessen gesegelt und kein Zentimeter verschenkt.
Wenngleich ich mir hier in Deutschland einen solchen Regattaverlauf wünschen würde, so muß ich natürlich auch sehen, daß Segeln in Australien einen anderen Stellenwert hat und deshalb für viele Modellsegler eine selbstverständliche Art des Umgangs auf dem Wasser bedingt, die man bei uns kaum nachvollziehen kann.
Ein wenig nachteilig wirkt sich offenbar die Abgeschiedenheit der Australier auf die Bootskonstruktionen und deren Design aus.

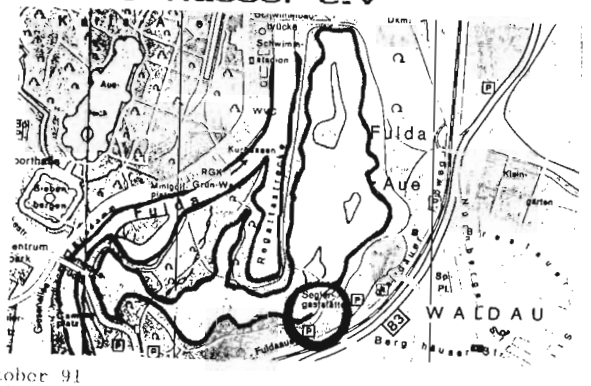
Fehlende Vergleichsmöglichkeiten und die mangelnde Oberprüfbarkeit von Trimm und baulichen Veränderungen bewirken, daß Modelle gesegelt werden, die in der Konzeption zum Teil überholt sind. Vorallem, wenn man sie mit deutschen und anderen europäischen Konstruktionen vergleicht. Möglicherweise, bedingt durch die Bauweise, sind die Yachten zum Teil sehr schwer. Die ausschließlich verwendeten Rundmasten wurden zum Teil noch in Alu, überwiegend aber in Kohlefaser hergestellt. Hersteller von Modell-Zubehör (Segel) ist beispielsweise Rob Guyatt. Die meisten Beschläge wirken einfach und lassen nicht immer die für uns gewohnten Trimmöglichkeiten zu. Ausdrücklich anmerken möchte ich aber, daß der unübersehbare technische Rückstand der Konstruktionen, die ich erinnere, mehr als ausgeglichen wurde durch die seglerischen Fähigkeiten und taktischen Finessen, mit denen mir einige Konkurrenten das Leben schwer machten. Hier brauchten die Teilnehmer den Vergleich mit europäischen Seglern keinesweg zu scheuen. So hatte ich zum Beispiel bei den Ten-Ratern in Hub Bell, dem Präsidenten der A.M.Y.A. einen harten Gegner, der im Endergebnis auf den 2. Platz kam. Oder mein Freund Henry Nehrybecki, der in den Monaten nach Fleetwood seinen 1oer soweit verbesserte, daß er während einer Wettfahrt an mir vorbeifuhr und einen Tagessieg mit nach Hause fuhr. Bei den M-Booten waren es Dennis Baker und Phillip Page, die bis zum Schluß um Bruchteile von Punkten kämpften und im Endergebnis mit 1,3 Pkt. Abstand auf Rang 2 und 3 kamen. Immer gut für eine hervorragende Taktik war Mike Newman, der bei den Ten-Ratern den 4. Platz einnahm. Unauffällig aber immer mitten drin segelte nach meiner Erinnerung Ray Tilbrook, ein älterer und erfahrener Segler, der mit einem 8. Platz bei den Ten-Ratern nach Hause fuhr. Die Durchführung der Meisterschaft in technischer Hinsicht war hervorragend und entsprach etwas den Niveau, das anläßlich der WM in Fleetwood geboten wurde. Ein Klubhaus direkt am Wasser (Brocke) mit Dusche und Unterstellmöglichkeiten für die Boote in einer Bootshalle war sehr angenehm. Durchweg herrschten leichte bis mittlere Winde, passend für a- und B-Rigg, die kaum einmal von größeren Winddrehungen durchsetzt waren. Mit 32° C. und mehr (nur während der ersten Tage herrschte "kühle 27°C.), war es sehr warm.
Viel zu rasch verging die wunderbare Zeit, die wir in Australien verbringen konnten. Wir haben unvoreingenommene, freundliche

Menschen getroffen, faire und hervorragende Segler kennegelernt, und sind mit ein wenig Traurigkeit am Ende abgereist. Nicht zuletzt deshalb, weil wir uns, Dank Henry Nehrybecki und seiner Familie wie zu Hause fühlen durften. Dafür gilt mein ganz besonderer Dank und natürlich verbunden mit Lob und Anerkennung an die australischen Modellsegler. Henry's Worte in Fleetwood, die für mich so überraschend waren: komm doch einfach nach Australien und segle unsere Nations mit!, werde ich nicht vergessen. Ein Traum wurde wahr!
Achso, die A.M.Y.A. Nationals Championships für M-Boote und Ten-Rater habe ich übrigens gewonnen...

Eure G 6

(Janusz Walicki)

Ausschreibung zur 1. Ahle-Wurscht-Segelregatta des SMC Kassel e.V



Herrn
Gerhard Meysemeyer
Saphirweg 13

4044 Kaarst 1

Veranstalter:	SMC Kassel e.V.
Termin:	19. und 20. Oktober 91 Beginn: 19.10.91 13 Uhr
Ort:	Auepark Kassel/Badesee (siehe Stadtplan)
Klassen:	F 5 M
Meldeanschrift:	Diana Brehler Reinhardswaldstr. 12 3507 Baunatal 3 Tel: 0561/49 86 21 (bitte nach 19.00 Uhr)
Meldeschluß:	06.10.91
Startgebühr:	Senioren 12,-- DM Junioren 6,-- DM
Zahlung:	Überweisung auf Postscheckkonto Frankfurt/Main Kontonummer 40 905 608
Registrierung:	bis 30 Minuten vor Regattabeginn
Austragungsmodus:	Flottensystem
Wettbewerbsregeln:	NAVIGA 88
Quarze:	Je Teilnehmer bitte 4 Quarzpaare melden
Beobachter:	Diese werden in wechselnder Reihenfolge aus den Teilnehmern bestimmt.
Wettfahrtleiter:	Kurt Lauschmann
Auszeichnungen:	Jeder Teilnehmer erhält eine Urkunde. Die ersten drei Plätze erhalten Pokale, die Plätze 4,13,17,24 eine Ahle Wurscht und der Letztplazierte eine Trostwurscht.
Verpflegung:	Kuchen und alles was der Mensch sonst noch braucht am Wettbewerbsgelände durch die Vereinsfrauen.
Übernachtung:	Camping ist auf unserem Gelände leider nicht möglich. Ein Campingplatz ist in der Nähe des Geländes. Ein Hotelverzeichnis der Stadt Kassel liegt der Ausschreibung bei. Reservierungen nehmen Sie bitte selbst vor.
Anfahrt:	Anfahrtsplan liegt der Ausschreibung bei.

Wir hoffen auf schönes Wetter und viel Wind und freuen uns auf Ihre Teilnahme.

SMC Kassel e.V.

Ihr RC-Yacht-Ausrüster im Norden

SASCHA-Werft *H.G. Sarnes*

Klosterfeld 18 · 2127 Scharnebeck · Telefon 0 41 36/82 45

bunt – vielfältig – interessant

Die Nummer 1 für alle Modell-Fans heißt:

modellbau heute

jeden Monat aktuelle Informationen für's Hobby

modellbau heute

- informiert über den Flug-, Schiffs-, Auto- und den Plastmodellbau
- wendet sich an Sammler und Modellbauinteressierte, an profilierte Modellbauer, aber auch an Einsteiger
- bietet Grundlagen des Modellbaus und -sports, Technologien des Modellbaus, Baukastenvorstellungen und Bauunterlagen sowie Modellpläne
- berichtet von Wettkämpfen der Modellsportler, von nationalen und internationalen Modellsportereignissen

deshalb: kaufen ⇨ lesen ⇨ abonnieren

modellbau heute

- zeigt auf 40 Seiten die große Welt der Kleinen: Flugzeuge & Schiffe & Autos
- erhältlich bei Ihrem Zeitschriftenhändler oder preiswert im Jahresabonnement (42,00 DM)

Erscheint im Brandenburgischen Verlagshaus, Berlin

Coupon

- ☐ Ja, ich möchte modellbau heute kennenlernen, bitte schicken Sie mir ein kostenloses Lesexemplar.
- ☐ Hiermit abonniere ich modellbau heute zum Jahrespreis von 42,00 DM, incl. MWSt.
- ☐ Übersenden Sie mir bitte die Anzeigenpreisliste der Zeitschrift modellbau heute.

Vorname/Name .....

Straße/Hausnummer .....

PLZ/Ort .....

Datum/Unterschrift .....

Coupon bitte an:
Brandenburgisches Verlagshaus GmbH, Storkower Straße 158, Berlin, 1055