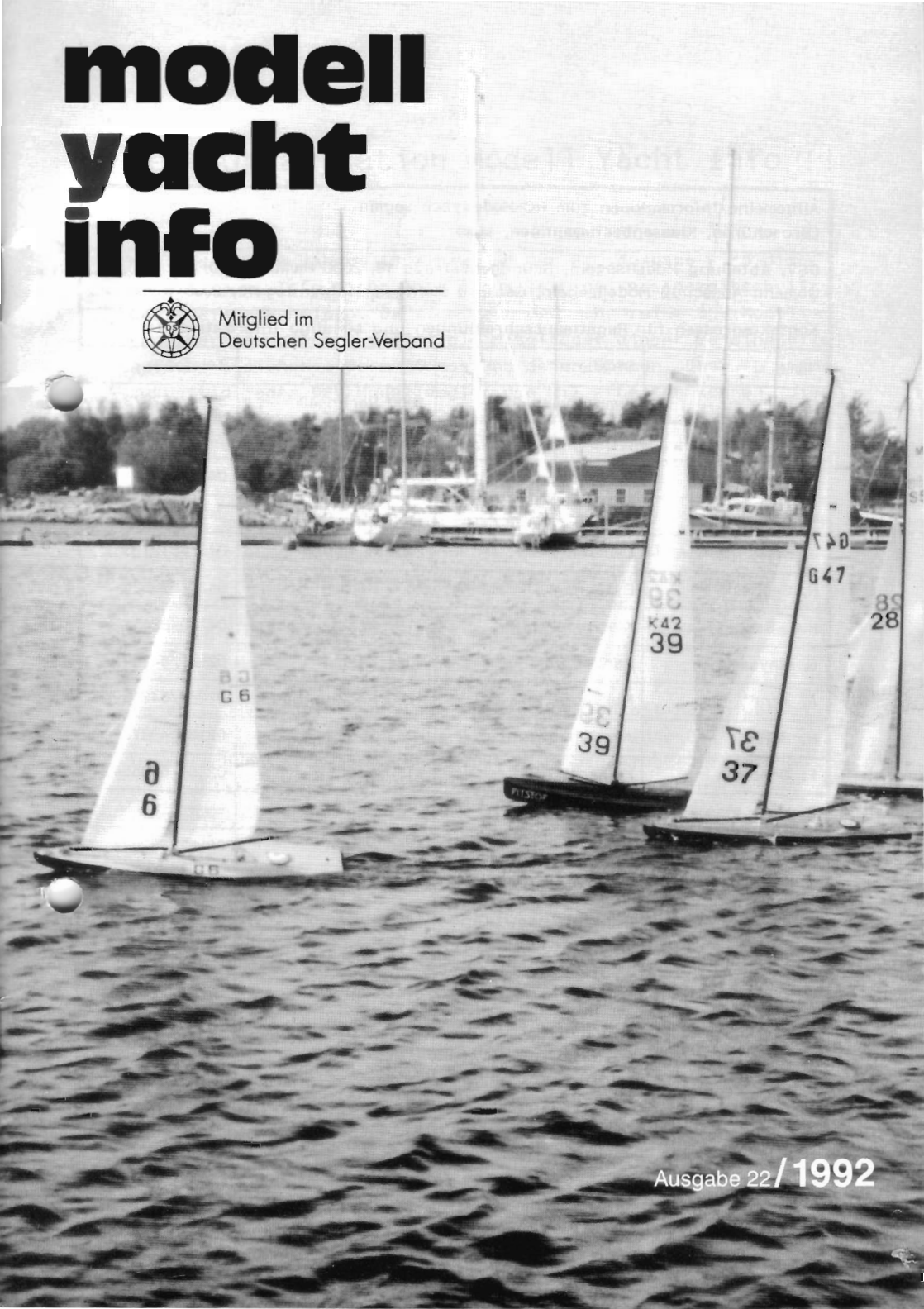
modell yacht info

Mitglied im
Deutschen Segler-Verband



Ausgabe 22 / 1992

Allgemeine Informationen zum RC-Modellyachtsegeln (Broschüren, Klassenbestimmungen, etc.) :			
DSV, Abteilung Modellsegeln, Gründgensstraße 18, 2000 Hamburg 60 Obmann Ausschuß Modellsegeln, Gerhard Mentges, Mühlenweg 10, 2000 Wedel			
Kontaktadressen für Regattaausschreibungen und sonstige Informationen :			
Name	Straße	Ort	Telefon
G. Voelz	Simpsonweg 21c	1000 Berlin 49	030/7452973
G. Mentges	Mühlenweg 10	2000 Wedel	04103/13439
W. Gerhardt	Projensdorferstr.112	2300 Kiel	0431/35887
J. Walicki	Horner Landstr. 414	2000 Hamburg 74	040/7314373
J. Weiss	Lauensteinstr. 10a	2000 Hamburg 60	040/6312423
N. Seebeck	Eyterweg 31	2800 Bremen 66	0421/580926
H.G. Sarnes	Klosterfeld 18	2127 Scharnebeck	04136/8245
G. Meysemeyer	Saphierweg 13	4044 Kaarst	02131/64229
A. Arndt	Merveltstr. 13	4350 Recklinghau.	02361/64213
H. Bohn	Am Scheurenpfad 40	4053 Jüchen	02164/49278
F. Scholten	Kaiserstr. 7a	4150 Krefeld	02151/599554
S. Wagner	Erfurter Höhe 2	O-5230 Sömmerda	----
R. Regensburg	Schwanenstr. 9	5800 Hagen	02331/332644
B. Becker	Berlinstr. 51	5090 Leverkusen 1	0214/93258
A. Ladwig	Philipp Reisstr. 3	6450 Hanau 1	06181/25
K. Lauschmann	Taunusstr. 48	6365 Rosbach	06003/497
W. Piel	Raiffeisenstr. 13E	6744 Kandel	07275/2239
T. Dreyer	Happoldstr. 35a	7000 Stuttgart 30	0711/8566959
P. Hirche	Moritzburgerstr. 26	O-8122 Radebeul	003751/762764
P. Gernert	St. Kilianstr. 11	8722 Wülfershausen	09728/757

Neue Organisation Modell Yacht Info !!

Mit Beginn des Jahres 1992 bzw. ab der 22. Ausgabe wird die Modell Yacht Info nicht mehr als alleinige Vereinszeitschrift der VdMYS erscheinen. Da sich mehr und mehr reine DSV Modellyachtvereine bilden, sollen die Mitglieder dieser Vereine alle auf dem gleichen Informationsstand seien können. Deshalb wird zukünftig jeder DSV Modellsegler die MYI erhalten können. Dies bedeutet auch, daß zukünftig jeder DSV Modell-Yacht-Verein im angemessenen Rahmen die Möglichkeit hat, seine Vereinsinformationen über die MYI zu veröffentlichen.

Für die Mitglieder der VdMYS ist dabei der Bezug der MYI durch den Mitgliedsbeitrag, wie gehabt, abgedeckt. Alle anderen Vereine zahlen einen Beitrag pro Heft für die Deckung der Druckkosten. Dieser Beitrag wird ca. 3 DM pro Heft plus Porto betragen. Die MYI wird direkt an jeden einzelnen Segler verschickt.

Da alle DSV Model-Yacht-Vereine die Möglichkeit haben werden in der MYI zu veröffentlichen und damit sie ihre Beiträge entsprechend einplanen können, wird es eine feste Erscheinungsweise der MYI geben und zwar Anfang März und Mitte November.

Die Redaktion der MYI übernimmt auch weiterhin G. Mentges.

Neben Vereinsbeiträgen und sonstigen allgemeinen Informationen ist auch zukünftig jeder Modellsegler aufgerufen Artikel für die MYI zu verfassen.

Mit diesen Änderungen in der Organisation wird die MYI auf eine neue Basis gestellt und an die veränderten Anforderungen angepaßt. Es ist zu hoffen, daß damit eine umfassende Information aller DSV-Modellsegler gewährleistet wird.

DSV – INFORMATIONEN

o Im vergangenen Winter hatte ich versucht, die Funktionärsarbeit im Modellsegeln insgesamt effektiver zu gestalten. Leider konnten vom Nauticus noch keine Entscheidungen zu diesem Thema getroffen werden, so daß ein ganzes Winterhalbjahr für sinvolle Arbeit verschenkt wurde. Die gemachten Vorschläge und der daraus resultierende Briefwechsel ist in diesem Heft wiedergegeben.

Da einige Themen (RL-Punkte, Verbesserung AFM 88, Einspruch P. Gernert) jedoch unbedingt geklärt werden müssen, werde ich die im Schreiben an den Nauticus vorgeschlagenen Kommissionsmitglieder zu einer Sitzung im April in Neuss einladen, in diesem Fall dann eben als reine DSV Initiative.

o Im Laufe des Winters wurde die Broschüre "Modellsegeln im DSV" überarbeitet. Sie liegt nun schon in der 3. Auflage vor. Da von den alten Broschüren keine Exemplare mehr vorhanden sind, bedeutet dies im übrigen, daß fast 3 Tausend Exemplare verteilt wurden.

o Von der Technischen Kommission der IYRU-MYRD wurde die M-Yacht Regel überarbeitet. Im wesentlichen handelt es sich dabei um eine Anpassung an den neuen Status in der IYRU-MYRD und um die Aufnahme von Interpretationen. Die Regel wird zur Zeit neu gedruckt.

o Neben der auch in diesem Jahr stattfindenden Regatta anläßlich der Essener Segelwoche, die diesmal sogar eine Euro Grand Prix Regatta ist, konnte durch die Agentur Högel Sportmarketing auch eine Zusammenarbeit für eine Regatta anläßlich der Bootsausstellung in Friedrichshafen angeregt werden. Die Organisation dieser 1 Meter Regatta wird von Thomas Dreyer durchgeführt. Die Firma Graupner wird als Sponsor für Sachpreise auftreten.
Die Regatta in Essen hat gezeigt, daß Modellyachtregatten ausgesprochen publikumswirksam seien können. Sicherlich läßt sich eine umfangreiche Pressearbeit nicht für jede Regatta durchführen, in Zusammenarbeit mit einer professionellen Agentur gibt es natürlich besondere Möglichkeiten. 1992 wird im übrigen auch die Regatta in Lübeck einen besonderen Schwerpunkt im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit bilden.

o Die diesjährige WM der MYRD in New York scheint ein großartiger Wettbewerb zu werden, soweit man dies für die bisherige Organisation und das angekündigte Rahmenprogramm sagen kann. Auf deutscher Seite liegt die Organisation in den Händen von Klaus Schröder, der sich mit großem Einsatz um alle Belange kümmert. Es stehen uns 7 Plätze zur Verfügung von denen bisher nach Rangliste 6 Plätze vergeben wurden. Wer noch Interesse an einer Teilnahme hat, sollte sich möglichst schnell an Klaus Schröder (040/825725) wenden.

Die Deutschen Teilnehmer sind : J. Walicki, K. Schröder, W. Gerhardt, J. Weiß, W. Krüll, E. Wißmann

o Meisterschaften der nächsten Jahre:

1993:	M	EM	Fleetwood,	May/Juni
	10R	WM	Australien,	September
	A	WM	Dänemark,	August
	1 M	EM	England	
1994:	M	WM	Südafrika,	Februar/März
	1 M	WM	Frankreich	
1996:	M	WM	Australien,	Januar

G. Mentges

G. Mentges
Mühlenweg 10
2000 Wedel

30.10.1991

An das Präsidium des Nauticus,

die Segelobleute der Landesgruppen des Nauticus,

die Mitglieder des Ausschuß Modellsegeln des DSV

Betr. : **Vorschlag zur künftigen Zusammenarbeit der Modellsegler in der Bundesrepublik Deutschland.**
Abkehr vom verbands und regional orientierten Denken und Hinwendung zu einer rein funktionsorientierten Struktur.

Sehr geehrte Herrn,

anläßlich der Sitzung der TK Segeln des Nauticus hatte ich Gelegenheit, folgenden Vorschlag zu unterbreiten, den ich hier noch einmal ausführlich darstellen möchte, da er auf der Präsidiumssitzung des Nauticus beraten werden soll.

Dieser Vorschlag stützt sich auschließlich auf die Interessen der Modellsegler und nicht auf irgendwelche Verbandsinteressen. Es wird allerhöchste Zeit, daß die Arbeitszeit der immer weniger werdenden Funktionäre, die bereit sind, ihre Freizeit für unser Hobby zu opfern, auch sachdienlich genutzt wird und nicht, wie gerade wieder erlebt, für langwierige, teilweise unnütze und nicht weiterbringende Diskussionen verstreicht.

Nach den derzeitigen Verhältnissen ist der Abstimmungsprozeß für Entscheidungen im Modellsegeln folgendermaßen:

- Sitzung der TK Segeln Nauticus
- Bestätigung durch Nauticus Präsidium
- Sitzung Ausschuß Modellsegeln
- Gemeinsame Sitzung DSV/Nauticus zur Entscheidungsfindung

Die Anforderungen, die heutzutage von der Basis an eine übergeordnete Organisation (Verband) gestellt werden, kann man mit obiger Struktur nicht erfüllen. Es werden Forderungen gestellt, zu denen die Segler eine schnelle Entscheidung erwarten. Wie schon erwähnt, ist auch den beteilgten Funktionären dieser Ablauf nicht mehr zuzumuten. Die Rücktritte der vergangenen Zeit sprechen dort eine eindeutige Sprache.

Folgender Vorschlag zur Lösung :

Es gibt nur noch eine Kommission, die sich mit Belangen des Modellsegelns beschäftigt und die von beiden Verbänden autorisiert ist, Entscheidungen zu treffen. Im Unterschied zu der bisherigen Struktur ist diese Kommission allerdings nicht regional oder verbandsspezifisch organisiert sondern rein funktionsbezogen.

Sie setzt sich zusammen aus .

- Segelreferent Nauticus	(vertritt die Entscheidungen des Gremiums gegenüber dem Nauticus Präsidium . sollte dieser Vorschlag akzeptiert werden, dann wurde Martin Tangermann für dieses Amt bereitstehen)
- Segelobmann DSV	(verantwortlich gegenüber dem DSV Präsidium)
- Referent für die M-Klasse	(Jochen Weiss)
- Referent für die 10-R Klasse	(Werner Gerhardt)
- Referent für die E-Klasse	(Thomas Dreyer)
- Fachmann für Wegerechtsregeln	(Klaus Schröder)
- Fachmann für Öffentlichkeitsarbeit und Breitensport	(Gerhard Meysemeyer)
- Koordinator für Regattatermine	(Kurt Lauschmann)

- o Diese Kommission Modellsegeln tritt mindestens einmal jählich in öffentlicher Sitzung zusammen.

- o Die Mitglieder sind alle aktive Segler mit umfassenden Wissen auf ihrem Gebiet. Bis auf die Positionen des Obmanns und des Segelrefenrenten sind alle weiteren Funktionen nur unter fachlichem - und nicht unter verbandspolitischem Gesichtspunkt besetzt.

- o Der Ausschuß Modellsegeln besteht nur noch aus dem Obmann des DSV. Weitere Mitglieder werden nicht mehr berufen. Eine Satzungsänderung ist damit nicht erforderlich.

- o Die TK Segeln des Nauticus besteht nur noch aus dem Segelreferenten. Die Gruppenobleute werden nicht mehr berufen. Es ergibt sich ebenfalls keine Notwendigkeit für eine Satzungsänderung.

- o Theoretisch ist bei einer Anzahl von 8 Personen Stimmengleichheit möglich, allerdings sind Themen, die 4/4 stehen auch noch nicht entscheidungsreif. Die Kommission Modellsegeln ist schließlich keine politische Partei.

- o Für die Mitglieder besteht kein Anspruch auf Erstattung von Reisekosten, der sich aus der Mitgliedschaft in diesem Gremium ableitet.

- o Der Vorsitz der Kommission wird in Absprache zwischen Segelobmann DSV und Segelreferent Nauticus geregelt.

- o Bei positiver Entscheidung für die Kommission, würde eine Aufgabenbeschreibung für die einzelnen Kommissionsmitglieder erstellt. Im übrigen ist es wesentlich einfacher jemanden für ein bestimmtes Sachgebiet zu finden, als für die relativ undeutliche Position eines Gruppenobmanns Segeln, dessen ehemalige Hauptaufgabe, nämlich die Durchführung der Gruppenmeisterschaften, ohnehin nicht mehr existiert.

- o In der Vergangenheit gab es oft die Situation, daß einzelne Segler versucht haben, ihre persönlichen Interessen durchzusetzen, indem sie versuchten, die beiden Verbände Nauticus und DSV gegeneinander auszuspielen. Solchen Versuchen wäre mit obiger Kommission endgültig ein Riegel vorgeschoben und das oft uneinige Bild, das die Modellsegler in der Öffentlichkeit abgeben, würde verbessert, ein Bild, das im übrigen nie der Realität entsprochen hat.

Mit der Einsetzung dieser Kommission würden die beiden Verbände Nauticus und DSV deutlich zum Ausdruck bringen, daß es ihnen mit den Interessen der Modellsegler und mit dem oft geäußerten Willen zur Zusammenarbeit wirklich ernst ist. Ich möchte sie deshalb dringend bitten, diesem Vorschlag zuzustimmen. Im übrigen können sie versichert sein, daß eine überwiegende Mehrheit der Modellsegler diese Richtung wünscht.

Ich hoffe auf eine positive Antwort.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Mentges

PS. Bei Fragen stehe ich gern zur Verfügung: Tel 04103/13439

G. Mentges
Mühlenweg 10
2000 Wedel

1.12.1991

An die Segelobleute des Nauticus
An die vorgeschlagenen Mitglieder der "Kommisssion Modellsegeln"

anbei eine Kopie des Antwortschreibens des Nauticus-Präsidiums, da offensichtlich keine Kopien verschickt wurden. Da ich in den nächsten Wochen dem Präsidium antworten möchte, bitte ich um entsprechende Meinungsäußerung, um diese in mein Antwortschreiben einfließen lassen zu können.

In Stichworten meine Meinung zu diesem Schreiben:

- Den Sinn und Zweck meines Vorschlages hat das Nauticus-Präsidium offensichtlich nicht erkannt. Das gesamte Schreiben fördert nicht die Zusammenarbeit der Modellsegler sondern schafft nur Abgrenzung.

- Ausschließlich Verbandsinteressen werden zum Ausdruck gebracht (Doppelmitgliedschaft, Parität, keine Strukturänderung)

- Nach Beschluß 1.) ist es nahezu unmöglich noch einen qualifizierten Modellsegler für ein Amt im Nauticus zu finden, da fast alle auch im DSV organisiert sind und dort sicherlich nicht austreten werden (G. Voelz hätte so nie Nauticus-Segelrefferent werden können).

- Faktisch ist der Beschluß 1.) ein Startverbot für Nauticus Funktionäre in Ländern deren Modellsegler in der IYRU-MYRD organsiert sind, also dem westlichen Ausland und zunehmenden Teilen des östlichen Auslands.

- Der Beschluß 1.) setzt zur Zeit mindesten 3 Nauticus Funktionäre vor die Tür (Arndt, Dreyer, Lauschmann).

- Positiv ist, daß einer "Kommission Modellsegeln" offensichtlich grundsätzlich zugestimmt wird.

- In meinem Vorschlag kam das Wort Parität nicht vor, da ich mich von Interessen der Modellsegler habe leiten lassen und nicht von Verbandsinteressen. Bei genauer Betrachtung der vorgeschlagenen Kommission hätte man merken müssen, daß die meisten Mitglieder ohnehin sowohl im Nauticus als auch im DSV sind. Zur Zeit wäre die Kommission überparitätisch besetzt.

- Benennung der Kommission nur aus paritätischer Sicht gewähleistet keine qualifizierte Besetzung und widerspricht damit eindeutig den Interessen der Modellsegler. An der vom Präsidium des Nauticus akzeptierten Kandidatur von H. Jungmann für das Amt des Nauticus Segelrefferenten kann man im übrigen erkennen, wie gefährlich es ist, wenn man sich verantwortlich mit Bereichen auseinandersetzt, von denen man kaum irgendwelche Hintergrundinformationen hat.

- Bleibt die TK-Segeln erhalten, dann kann von einer Vereinfachung von Entscheidungsprozessen kaum geredet werden.

Ich erwarte Eure Antwort.

Mit freudlichen Grüßen

Das neue System der Segel-Unterscheidungszeichen

Das neue System soll es ermöglichen, daß:

- Boote während einer Wettfahrt leichter identifiziert werden können
- ein einheitliches System für Vorsegel-Nummern eingeführt wird, bei dem für die Bootseigner ein Auswechseln der Fock-Nummern zu den jeweiligen Regatten entfällt
- Sprachprobleme auf internationalen Wettfahrveranstaltungen verringert werden
- vorbereitend hingewirkt wird auf die olympischen, aus drei Buchstaben bestehenden, nationalen Unterscheidungszeichen, die in nicht allzu ferner Zukunft von der IYRU eingeführt werden könnten.

Die IYRU-MYRD hat entschieden, daß die neuen Regeln für Segel-Unterscheidungszeichen, die in die neuen Marblehead und 1-Meter Klassenvorschriften eingearbeitet werden sollen, am 01. Mai 1992 in Kraft treten werden.
Gleichzeitig wurde zugelassen, daß ab sofort diese neue Regelung angewandt werden kann, um eine Änderung in der Positionierung der Segel-Unterscheidungszeichen für die Segel vermeiden zu helfen, die vor dem 01.05.1992 vermessen werden.

Die Positionierung der Segel-Unterscheidungszeichen nach dem neuen System ist in der Anlage dargestellt.

Die Überarbeitung der Klassenvorschrift für die Registrierungskennzeichen der Rümpfe wurde vorgenommen, um die Identifizierung eines Bootes auch ohne Rig, z.B. während einer Vermessungskontrolle zu ermöglichen und um die Zuordnung von Rumpf und Meßbrief vornehmen zu können, ohne nach der Registrierungsnummer im Rumpf suchen zu müssen.

Klassenvorschriften für Segel-Unterscheidungszeichen

XXX Identifizierungsmerkmale

Ergänzend zu den nachfolgenden Regeln müssen die Klassenzeichen, nationalen Unterscheidungszeichen und Segelnummern IYRR Regel 25 entsprechen mit Ausnahme von 25 (a) und (c), 25.2 (b) und (c), 25.3 (a) und (c) und 25.4.

XXX.1 Die Segelnummer muß aus den letzten beiden Ziffern oder soweit vorhanden der einzigen Ziffer der von der zuständigen Stelle für das Boot erteilten Registrierungsnummer bestehen.

XXX.2 In Übereinstimmung XXX.3 muß vor der Nummer Raum verbleiben für eine zusätzliche Ziffer "1". Diese Ziffer kann von der Wettfahrtleitung bei Übereinstimmung von Segelnummern vorgeschrieben werden.

XXX.3 Die Abmessungen in mm für nationale Unterscheidungszeichen und Segelnummern sind wie folgt :

	Höhe	Breite der Ziff. ohne "1" und dem Buchst. "I"	Stärke	Zwischenraum der nebeneinander stehenden Buchst. oder Zahlen
Nationales Unterscheidungszeichen	60-66	40-45	9-11	13-15
Segel-Nummer	100-110	60-73	12-18	20-25

XXX.4 Der Abstand zwischen den Nummern und den nationalen Unterscheidungszeichen auf den entgegengesetzten Seiten des Segels muß zwischen 60-100 mm betragen. Der Abstand zwischen Nummern und anderen Identifizierungszeichen muß nach Möglichkeit weiter sein.
In den Fällen, in denen das Segel nicht groß genug ist, um die Abstandserfordernisse zuzulassen, müssen die Abstände so weit wie möglich, jedoch nicht geringer als 13 mm sein. Falls erforderlich dürfen schmalere nationale Unterscheidungszeichen und Segelnummern verwendet werden.

XXX.5 Das Klassen-Unterscheidungszeichen besteht aus .... (siehe die jeweilige Klassenvorschrift).

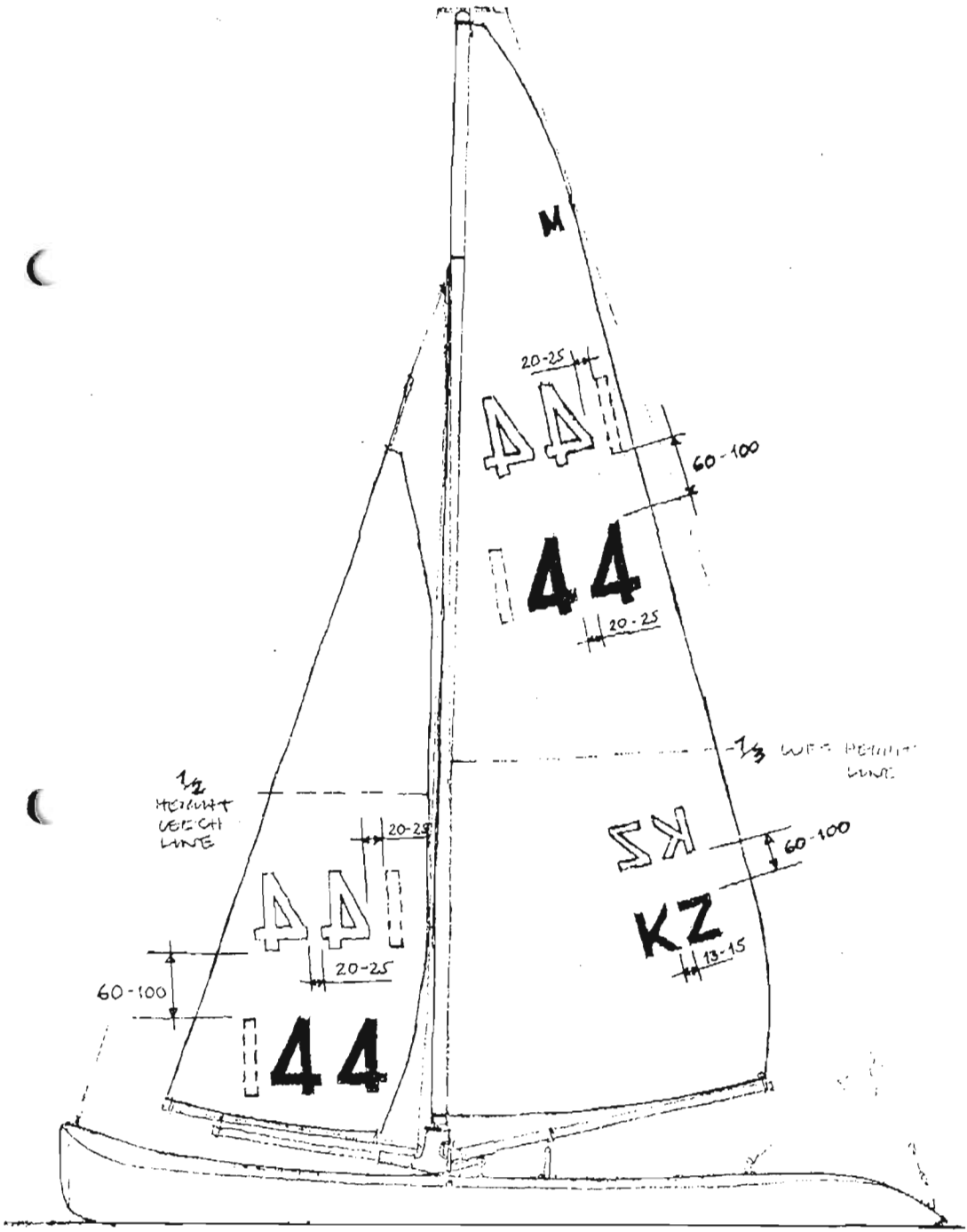
XXX.6 Ausgenommen im Fall der IYRR 25.3 (b) müssen die Zeichen auf beiden Seiten des Segels in unterschiedlicher Höhe, auf StB höher als Bb angebracht sein.

XXX.7 Das Klassen-Unterscheidungszeichen und die Segelnummer sollen sich im Großsegel oberhalb einer gedachten Linie befinden, die rechtwinklig in 1/3 der Vorliek-Höhe, gemessen vom Hals des Segels verläuft oder, falls dies nicht möglich ist, so hoch wie möglich. Die nationalen Unterscheidungszeichen müssen unterhalb dieser Linie angebracht werden.

XXX.8 In den Vorsegeln müssen nur die Segelnummern gezeigt werden, und zwar unterhalb einer gedachten Linie, die im rechten Winkel in Höhe von 1/2 der Vorliek-Länge, gemessen vom Schothorn des Segels, verläuft.

Klassenvorschriften für Rumpf-Unterscheidungszeichen

XX.1 Jedes Boot muß die zugehörigen nationalen Unterscheidungszeichen und die Registrierungsnummer aufweisen. Diese können aufgemalt, eingraviert oder in den Bootsrumpf eingelassen, angebracht sein. Auf der Oberfläche des Rumpfes oder seiner Decksoberseite müssen die Zeichen deutlich sichtbar und leserlich in einer Mindesthöhe von 20 mm angebracht sein.



Protokoll der Jahreshauptversammlung am 28.September 1991

Die Jahreshauptversammlung der VdMYS fand im Pfaffenbrunnen in Hanau/Steinheim statt, anwesend waren 23 Mitglieder.
Beginn: 20.30 Uhr.

Tagesordnungspunkt 1: "Bericht des 1. Vorsitzenden"

Der 1. Vorsitzende berichtete, daß das vergangene Jahr mit sehr viel Reisetätigkeit verbunden war. Im Februar beim Landessegler Verband in Koblenz, auch war er beim Landessegler-Verband Pfalz präsent.
Im Verein scheint alles beim besten zu sein, denn er stellte fest, dass keine Post und keine Anrufe von Mitgliedern ihn im Laufe des Jahres erreicht hatten. Dies könnte nur positiv bewertet werden.

TOP 2: "Bericht des Kassierers"

Der Kassierer berichtete über die Situation des Vereins. Wie gewohnt, wurde jedem anwesenden Mitglied eine übersicht über Soll und Haben des Vereins ausgehändigt, die sehr übersichtlich den finanziellen Stand des Vereins über mehrere Jahre darstellt.

- Zwei Mitglieder haben seit zwei Jahren keinen Mitgliedsbeitrag bezahlt, diese sollten aus dem Verein ausgeschlossen werden.
- "Info" mittlerweile werden 27 Infos an ausländische Seglerfreunde versendet.

TOP 3: "Bericht der Kassenprüfer"

Als Kassenprüfer waren A.Zeller und G.Warwik tätig. Die Prüfung der Kasse ergab keine Unstimmigkeiten. A.Zeller stellte den Antrag, den Kassierer zu entlasten.
Die Entlastung wurde einstimmig bei einer Enthaltung erteilt.
Der 1. Vorsitzende bedankte sich im Namen aller Mitglieder für die gute Arbeit.

TOP 4: "Haftpflichtversicherung"

Der 1. Vorsitzende berichtete über die Verhältnisse in unserem Verein. Er stellte fest, daß wir bis dato keine Versicherung besitzen. Eine Abstimmung darüber, daß der Verein unbedingt eine Versicherung abschließen soll, ergab bei einer Enthaltung 22 Ja Stimmen. Somit ist der Vorstand aufgefordert, sich um eine entsprechende Versicherung zu bemühen.

TOP 5: "Essener Segelwoche"

Gerhard Meysemeyer hatte sich um eine Modellbootregatta anläßlich der Essener Segelwoche bemüht. Die Veranstaltung war bis auf ein paar Koordinierungsschwierigkeiten gelungen. Er stellte fest, daß wir dort an mehreren Veranstaltungen teilnehmen könnten.

Gerhard Meysemeyer regte an, im nächsten Jahr am Baldeney-See an einem Wochenende eine Wertungsregatta durchzuführen, zumal dort mit einem großen Zuschauerpotential zu rechnen ist. Es sollte auch überlegt werden, wie man den Zuschauer informiert (schriftlich und auch mündlich).

Der Vorstand ist aufgefordert,entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

TOP 6: "Gastgeschenke"

Gerhard Mentges teilte mit, daß die Möglichkeit besteht, vom DSV etwas zu bekommen. Notfalls sollte aus Vereinsmitteln etwas besorgt werden, es braucht ja nur eine Kleinigkeit zu sein. Man sollte sich das mal überlegen, zumal die WM 92 in Amerika ansteht.

TOP 7: "Nauticus WM 92 in Sopron" *

Es ist noch unklar, ob die Nauticus WM 92 in Sopron stattfindet. Auch unklar ist, ob Mitglieder vom DSV daran teilnehmen können.

TOP 8: "Boot 92 in Düsseldorf"

Der 1. Vorsitzende plädiert dafür, daß wir in jedem Fall dort präsent sein sollten, um interesiertem Publikum etwas zu vermitteln.
Nur war die Koordination in der Vergangenheit nicht gut.
G.Meysemeyer fordert daher, um in 92 dies zu ändern, entsprechende Absprachen bis Ende November durchzuführen.

TOP 9: "Regatta Termine"

Kurt Lauschmann erstellt wie in jedem Jahr einen Terminplan, aus dem dann die Termine entnommen werden können.

TOP 10: "Mitgliedsbeitrag Ost"

Siegfried Wagner stellt den Antrag, die Mitglieder-Ost auf Grund der momentanen Situation noch ein Jahr beitragsfrei zu führen.
Die Abstimmung ergab 16 Ja stimmen 2 Nein 5 Enthaltungen.
Somit können die Mitglieder-Ost noch ein Jahr beitragsfrei geführt werden.

TOP 11: "Wahl der Kassenprüfer 92"

Für die Kassenprüfung 1992 wurden die Mitglieder Otmar Bölter und Gerhard Mentges gewählt.

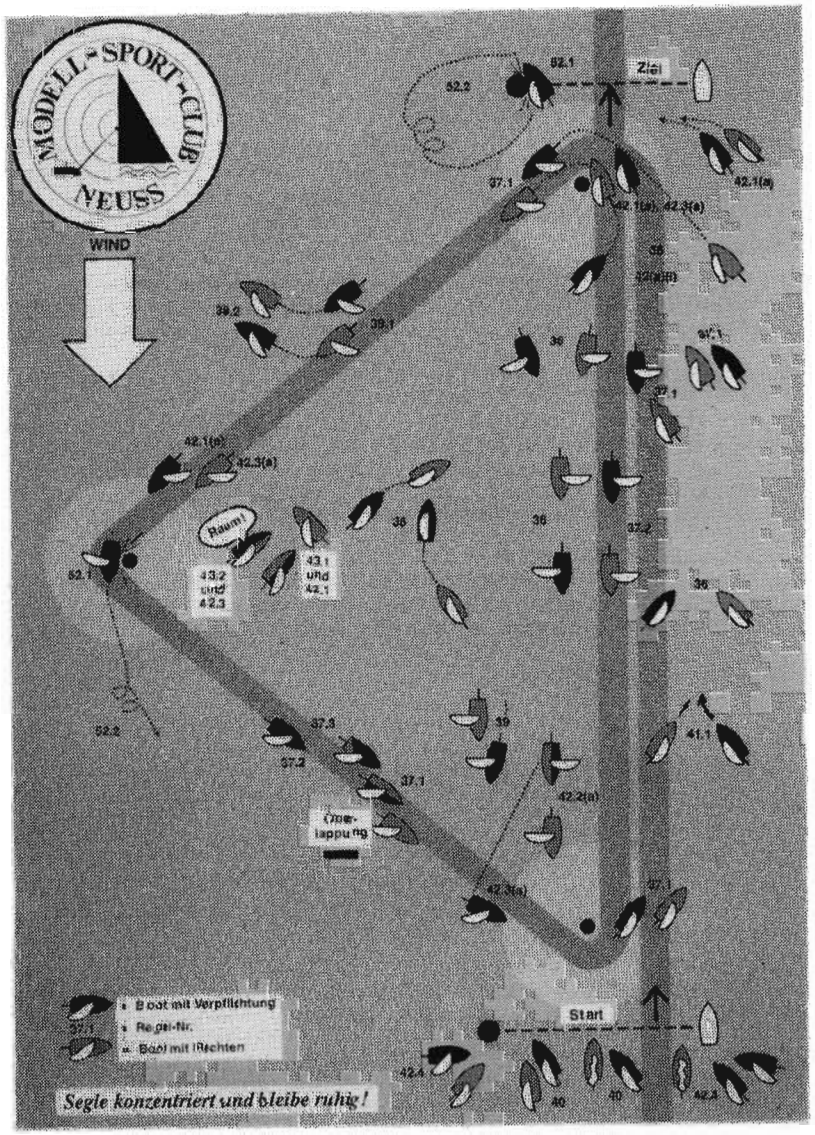
Der 1. Vorsitzende schloß die Versammlung um 23.00 Uhr.

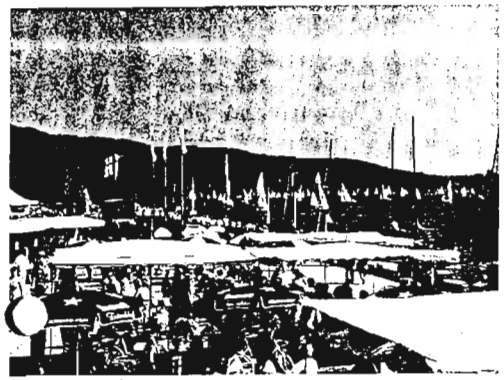
A. Zeller
(gez. Zeller)

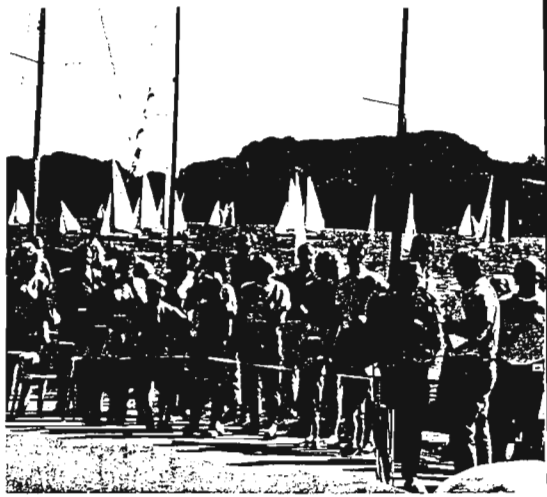
*-WM findet statt in Sopron
-DSV Mitglieder können nicht teilnehmen

Wegerechtskarte

Nachfolgende Wegerechtskarte wurde von Gerd Meysemeyer erstellt. Auf der Rückseite der Karte sind die wichtigsten Wegerechtsregeln abgedruckt.







Prominenz im Pott

Essener Segelwoche lockte Publikum und Prominenz an die Gestade des Baldeneysees

Kaiserwetter machte die Traditionsregatta am Baldeneysee am ersten Wochenende zu einem Publikumsmagneten. Rund 20.000 Zuschauer kamen, um sich das spannende Geschehen auf dem Wasser anzuschauen und an attraktiven Aktionen an Land selbst teilzunehmen. Segeln zum Anfassen – das Konzept lief schon zum 33. Mal über den kleinen Binnensee im Revier.

Bei 25 Grad und böigen Winden war der Anspruch an die jungen Teilnehmer des Jugend-Club-Mannschaftskampfes im 420er am ersten Wochenende hoch: Das Segelteam Baldeney mußte sogar eine Kenterung hinnehmen. Ingo Schulting und [illegible] Polutius übersahen eine [illegible] die von hinten heranrauschte. Dummerweise waren die beiden bereits beim Halse-Manöver um die Leetonne. Nur mit Fremdhilfe konnten sie ihr Boot aufrichten, um pünktlich zur zweiten Wettfahrt die Startlinie zu überqueren.

Mit dem Essener Tennis- und Fecht Club (ETUF), der Marinekameradschaft Essen-Kupferdreh (MRV), der Seglergemeinsschaft Scheppen (SKS/Veranstalter), dem Segelteam Baldeney (Stb), dem Wassersportverein Baldeney 1919 (WBS) und dem Yachtclub Ruhrland Essen (YCRE) schickten sechs Vereine ihren Nachwuchs an den Start.

Doch wie im letzten Jahr fuhr das favorisierte Team Maarten Schlenhoff und Stefan Schulten der Konkurrenz davon – zu groß war ihr Trainingsvorsprung, zu sicher ihre Manöver. Die beiden 17-jährigen gewannen alle vier Rennen und benötigten noch nicht einmal den erlaubten Streicher zum Sieg mit null Punkten. Trotz ihres Erfolges, das verriet Steuermann Maarten Schlenhoff, war dies die letzte gemeinsame Regatta der Sieger. Während Stefan Schulte demnächst selber steuern will, steigt sein Steuermann Maarten ins Boot des frischgebackenen Deutschen 420er Jugendmeisters Sebastian Kamp. »Damit«, so der junge Schlenhoff, »habe ich echte Chancen, einmal an einer Weltmeisterschaft teilzunehmen.«

Die Kleinsten waren die Größten

Schon früh waren am ersten Sonntagmorgen die Modellsegler auf den Beinen. Bereits um neun Uhr begannen ihre Regatten.

Sie hatten allen Grund stolz zu sein, denn seit diesem Jahr ist ihre Klasse anerkanntes Mitglied der Internationalen Yacht Racing Union (IYRU).

1992 werden sogar zum ersten Mal Modellboot-Weltmeisterschaften unter dem Dach dieser weltweit fungierenden Organisation des Segelsports in New York stattfinden. Und dort könnte ein Deutscher die Nase vorn haben: der amtierende Europameister Janusz Walicki aus Hamburg.

Trotz Abwesenheit des Meisters schlug sich die Konkurrenz am Baldeneysee hervorragend. Zur Musik von Jean-Michel Jarre ließen die Spezialisten ihre rund einen Meter langen Modelle dicht vor dem Ufer zu Füßen der Regatta-Tribüne in blitzschnellen Manövern kreuzen, halsen und wenden. Was man sonst live nur an Bord eines Schiffes zu hören bekommt, konnten die Zuschauer hautnah erleben. Die Wettstreiter standen einträchtig an Land nebeneinander, um ihre »Lieblinge« mit der Fernsteuerung möglichst flink um den Rundkurs zu bringen – »Raum-Rufe« an Land boten ein seltenes Schauspiel.

INTERNATIONAL YACHT RACING UNION
MODEL YACHT RACING DIVISION

EUROPEAN GRAND PRIX CALENDER 1992

Date	Country	Place	Contact	h=home o=Office f=FAX
May 1 2 3	EGP Italy	Nr Genoa		h +39 10385278
	Entries to:	Federico Ciardi via Flavia Steno 10/12 16148 Genova ITALY		f +39 10385278
June 6 7	EGP France (NE)	Nr AVESNES		
	Entries To:	L Meresse		h +33 1627618414
	For exact Location ring above or J.C. see below			
20 21	EGP Norway			
	Entries to:	T. Kiem Gyldenloves Gate 22B N - 0260 Oslo 2		h +47 2 558493
July 11 12	EGP UK	Eastbourne		h +44 323 647405
	Entries to:	A Price I Southdown House, Silverdale Road, Eastbourne Sussex		
Aug 8 9 10	EGP Switzerland	Geneva		h +41 22 7968051
	Entries to:	Daniel Ruffieux CasePostale30 1219 Aire Geneva		o +41 22 7850119 f +41 22 7851662
Sept 5 6	EGP Germany			h +49 2131 64229
	Entries to:	Gerhard Meysemeyer Saphierweg 13 4044 Kaarst 2 Germany		f+49 2131 667299
Octo 10 11	EGP Belgium			
	Entries to:	Marc Van Loo Drukpersstraat 25 2610 Wilrijk Belgium		h+32 3 828 2727
Oct/31 Nov 1	EGP Monaco			
	Entries to:	Daniel Faure 3. Rue Louis Aureglia MC 98000 Monaco		h +33 93 155100

John Cleave 26 Ovington Street London SW3 2JB Tel +44 71 581 5280
Fax +44 71 225 2998
March.1992.

Termine der SEGELREGATTEN national 1992 (nauticus u. DSV) Stand 9.1.92

Datum		Klasse	Wertungsr. Freundschf.	Verein / Ort	Verband / Bereich
März	15.	M	F	MBC Lehrte	nauticus /Nord
	21.+22.	10	W	MSG Mannheim	nauticus /Mitte
	28.+29.	M	W	MBC Krefeld	DSV /West
April	4.	E	F	SMC Mönchengladbach	nauticus /West
	4.+5.	M	W	VdMYS in Biblis	DSV /Mitte
	11.+12.	M	W	MYC Berlin	DSV /Ost
	25.+26	M	W	MSC Neuss	DSV /West
	26.	10	F	MYC Radebeul / Friedewald	nauticus /Ost
Mai	1.	10	W	MYC München	nauticus /Süd
	2.+3.	M	W	" "	"
	2.+3.	M	F	MYC 90 Ellenburg	DSV /Ost
	2. 3.	M 10	F F	MBC Harburg " "	nauticus /Nord "
	3.	M	F	MYC Dortmund	nauticus /West
	9.+10.	M	W	MFC Steinbach/Mainaschaff	DSV /Mitte
	16.+17.	M	W	VdMYS in Lübeck	DSV /Nord
	23.	E	F	MBR Rodenkirchen	nauticus /West
	23.+24.	M	F	SMC Detmold	nauticus /West
	23.+24.	M	W	MYC Radebeul / Friedewald	nauticus /Ost
Juni	6.-8.	M	F	MBC Traunstein	nauticus /Süd
	6.-8.	M	F	MYC Radebeul / Friedewald (off.Sachsenm.)	nauticus /Ost
	13.+14	M	F	Xanten/MSC Neuss / Nieder-Rhein-Pokal	DSV /West
Juli	4.+5.	10	W	MBC Krefeld	nauticus /West
	5.	M	F	SMC Braunschweig (Nordd. Seglertreffen)	nauticus /West
	12.	E	F	MYC Radebeul /Friedwald (off. Sachsenm.)	nauticus /Ost
		M	W	TMYF Tegernsee	nauticus /Süd
August	29.+30	M	F	MSG Mannheim	nauticus /Mitte
Sept.	5.+6.	M	W	VdMYS am Baldeneysee (Essener Segelw.)	DSV West
	12. 13.	M 10	W W	VdMYS in Scharnebeck " "	DSV /Nord " "
	19.+20.	M	W	MYC Radebeul / Friedewald - Coswig	~~nauticus /Ost~~ DSV/Ost
	19.+20	E	F	Friedrichshafen - Jedermannregatta	DSV /Süd
	26.+27.	M	W	Kinzigseeregatta / VdMYS Hanau+Steinbach	DSV /Mitte
	27.	10	F	MBC Lehrte	nauticus /Nord
	27.	M	F	SMC Mönchengladbach	nauticus /West
Oktober	3.+4.	M	W	MSC Neuss	DSV /West
	10.+11.	M	W	MSYC Sömmerda	DSV /Ost
	18.	M	F	MSC Leverkusen - Schnapsregatta	nauticus /West
	24.+25.	M	W	MYC München	nauticus /Süd
	25.	M	F	RC Hagen	nauticus /West
November	7.+8.	M	W	VdMYS in Bremen	DSV /Nord

Weltmeisterschaften

26.8. - 6.9.	M,10,E	NAVIGA in Sopron (Ungarn) Neusiedler See
12.- 20.9.	M	IYRUMYRD in New York (USA)

MFC Steinbach
Kurt Lauschmann

Zusammenfassung Wertungsregatten Deutschland

1992 Klasse F 5 - M

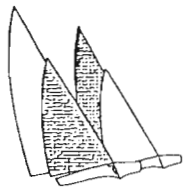
Bereich Nord	West	Mitte	Ost	Süd
16.+17.5. DSV Lübeck	28.+29.3. DSV MBC Krefeld	4.+5.4. DSV SV Biblis	11.+12.4. DSV MYC Berlin	2.+3.5. naut. MYC München
12.9. DSV Scharnebeck	25.+26.4. DSV MSC Neuss	9.+10.5. DSV MFC Steinbach	23.+24.5. naut. MYC Radebeul	.7. naut. TMYF Tegernsee
7.+8.11. DSV Bremen	5.+6.9. DSV Baldeneysee	26.+27.9. DSV Klnzigsee	19.+20.9. naut. MYC Radebeul	24.+25.10 naut. MYC München
	3.+4.10 DSV MSC Neuss		10.+11.10 DSV MSYC Sömmerda	

1992 Klasse F 5 - 10

13.9. DSV Scharnebeck	4.+5.7. naut. MBC Krefeld	21.+22.3. naut. MSG Mannheim		1.5. naut. MYC München

MFC Steinbach
Kurt Lauschmann

Österreich



TERMINE 92

ÖSTERREICH

Datum	Regatta	Klasse	Zeit	Status
16. 5. - 17. 5.	Braunau / Mining	M		RL
24. 5. - 31. 5.	Wolfgangseeregatta	10,E,M		RL
16. 5.	Silberschäkl / Neue Donau	M	10 Uhr	RL
11. 9. - 13. 9.	Achensee	M		RL
	Alpencup	10, M		RL
	Neue Donau	M	10 Uhr	RL
3.10. - 4.10	Ländleregatta / Rankweil - Brederis	M		RL

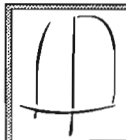
Schweiz

Fachgruppe Segel:

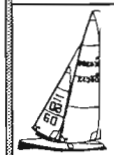
4. April	1992	MYC-Genève,	1. Lauf SC, RM
20. April	1992	SMC-Zürich,	2. Lauf SC, RM
9. Mai	1992	MYC-St.Blaise,	3. Lauf SC, RM
19. - 20. Juni	1992	Lac de Joux, Mehrrumpfregatta	
20. Juni	1992	MSC-Basel, Schwarzsee,	4. Lauf SC, RM
8. - 15. Aug.	1992	Champex, Internationale Segelwoche,	RM
8. - 9. Aug.	1992	Champex, Eurocranpris, RM	
22. Aug.	1992	MYC-St.Blaise,	5. Lauf SC, RM
29. Aug.	1992	MBC-Thun, Aegelsee, Freundschaftsregatta F5 - M, 30 Jahre MBC - Thun	
30. Aug.	1992	MBC-Thun, Aegelsee, Freundschaftsregatta F5 - E, 30 Jahre MBC - Thun	
19. Sept.	1992	MYS-Biel	6. Lauf SC, RM
10. - 11. Okt.	1992	MYC-Genève , Schweizermeisterschaft,	RM
14. Nov.	1992	Reserevedatum SC Coup,	RM = F5 - M

Mit freundlichen Grüssen

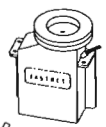
der Zentralsekretär:



H. Piel
Modellyachten + Zubehör
Postfach 1250, Raiffeisenstr. 13 E
6744 Kandel Tel. 07275/2239



Swingrig-Bausätze
Wantenlose Riggs



wir führen Fittings von

Whirlwind-Segelwinden

pekabe GB

Für DM 5,-- in Briefmarken oder 4 int. Antwortscheine erhalten Sie unseren neuen informativen 92er Prospekt, Danke.

10-Rater Rangliste Ende 1991

Platz	Name	Regatten		Punktzahl											Gesamt
				Ne	M	Kr	Kz	Stb	Sb	Sb	M	Kr	Sb	Ne	
1	Bölter	3		1000	-	1000	800	-	1000	917	-	-	857	865	3000
	Walicki	3		917	-	-	-	-	-	1000	-	1000	1000	1000	3000
3	Gernert	3		667	1000	-	1000	-	-	-	625	933	-	955	2955
4	Gerhardt	3		833	-	-	933	1000	900	833	-	867	1000	775	2933
5	Schmitt	3		-	667	-	867	889	-	-	875	733	-	820	2631
6	Meysemeyer	3		418	-	917	-	-	-	-	-	800	-	730	2447
7	Leder	3	D	750	-	-	733	-	800	750	-	-	-	685	2300
8	Etzel	3	D	-	-	-	667	778	-	-	750	-	-	-	2195
9	Rutetzki	3	D	-	-	-	-	-	500	500	-	-	714	640	1854
10	Starklauf	3		584	500	-	-	-	-	-	375	667	-	595	1846
11	Schuch	3		-	-	667	400	667	-	-	-	267	-	-	1734
12	Mylius	3		-	-	-	533	333	-	-	-	600	-	550	1683
13	Gödderz Gü.	3	D	501	-	833	333	-	-	-	-	-	-	-	1667
14	Jungmann	3		-	-	-	-	-	600	583	-	-	429	-	1612
15	Seebeck	3		-	-	-	-	-	-	-	-	400	571	505	1476
16	Körner	3	D	-	-	750	-	-	-	-	-	333	-	235	1318
17	Haase	3	D	-	-	500	-	-	-	333	-	200	-	460	1293
18	Frisch	3		167	-	-	467	444	-	-	-	-	-	370	1281
19	Ladwig	3	D	-	-	-	800	111	-	-	-	-	-	190	1101
20	Voß	3		335	-	417	-	-	-	-	-	-	-	190	942
21	Dombrowski H	3		-	-	583	-	222	-	-	-	-	-	100	905
22	Budde	3	D	83	-	167	-	-	-	-	-	533	-	55	783
	Asselborn	2	D	-	-	-	267	800	-	-	-	-	-	-	
	Berlin	2		-	-	167	-	-	-	-	-	800	-	-	
	Blessin	2		-	833	-	-	-	-	-	1000	-	-	-	
	Engelhardt	2	D	-	-	-	267	-	200	-	-	-	-	-	
	Helms von	2		-	-	-	-	-	1000	417	-	-	-	-	
	Hoffmann	2		-	-	-	-	-	400	666	-	-	-	-	
	Koop	2		-	-	-	-	-	100	250	-	-	-	-	
	Mensing	2		252	-	333	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Müller H.	2		-	-	-	-	-	-	83	-	-	143	-	
	Müller Ho.	2		-	-	-	-	-	-	167	-	-	286	-	
	Neumeier E.	2		-	333	-	-	-	-	-	250	-	-	-	
	Scholten	2	D	-	-	800	-	-	-	-	-	133	-	-	
	Schüler	2		-	167	-	-	-	-	-	500	-	-	-	
	Büsgen	1		-	-	-	-	-	-	-	-	467	-	-	
	Kraft	1	D	-	-	-	-	555	-	-	-	-	-	-	
	Krüll	1		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	800	
	Lauth	1		-	-	-	-	-	-	-	125	-	-	-	
	Lobmeyr	1	D	-	-	-	-	-	700	-	-	-	-	-	
	Masuch	1	D	-	-	-	133	-	-	-	-	-	-	-	
	Mentges	1		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	910	
	Oldekop	1		-	-	-	-	-	300	-	-	-	-	-	
	Regensburg R	1		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	280	
	Ries	1		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	325	
	Sarnes	1		-	-	-	-	-	-	800	-	-	-	-	
	Schivy	1		-	-	-	-	-	-	-	-	67	-	-	
	Stasch	1	D	-	-	-	67	-	-	-	-	-	-	-	
	Voelz	1		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	460	
	Wawrik	1		-	-	250	-	-	-	-	-	-	-	-	

M-RANGLISTE Stand Ende 1991

Platz	Name	Regatten		Punktzahl																	Gesamt
				Kr	Kz	Ne	B	M	Mai	Dt	Ta	Ki	Kz	Ne	Sb	M	Kr	Ne	Sb	Kz	M	
				Ra	Ta	B	Ki	E	Sb	Ra	Kz	Söm	M									
1	Walicki	6	D	1000	1000	1000	1000	-	-	-	-	-	971	-	854	-	936	1000	1000	823	-	6000
				-	-	815	889	-	895	-	1000	-	1000									
2	Bölter	6		-	-	931	750	-	-	-	-	950	1000	1000	1000	-	-	982	829	971	-	5953
				-	-	963	-	-	1000	-	912	-	-									
3	Schröder K.	6	D	902	718	966	950	-	933	976	-	-	657	925	-	1000	915	928	976	941	-	5868
				-	-	778	-	1000	816	-	-	-	893									
4	Gerhard W.	6	D	927	821	983	775	-	-	-	-	-	914	943	951	-	979	910	951	912	-	5867
				-	-	926	983	-	921	-	971	1000	-									
5	Weiß J.	6		-	-	-	975	-	-	-	-	1000	-	981	24	-	-	874	780	882	-	5838
				-	-	1000	833	-	1000	-	-	-	-									
6	Gernert	6	D	878	744	879	700	962	822	-	1000	-	714	830	-	929	-	730	-	-	852	5819
				-	964	-	-	-	-	1000	765	644	964									
7	Meysemeyer	6	D	854	-	1000	800	-	978	878	-	-	-	849	-	-	872	1000	-	676	-	5789
				-	-	-	-	1000	-	-	706	933	-									
8	Mentges	6	D	951	769	-	875	-	-	-	-	-	857	962	902	-	-	964	966	-	-	5758
				-	-	-	-	-	974	-	941	-	-									
9	Krüll	6		829	692	828	-	-	911	732	-	-	743	981	-	821	957	892	902	794	-	5675
				-	-	889	-	946	-	-	853	978	-									
10	Kardatzki	6		-	795	-	-	-	1000	-	-	-	943	-	-	-	-	-	-	1000	-	5593
				-	-	-	-	973	-	-	882	-	-									
11	Leder	6		-	-	862	600	-	-	-	-	900	886	887	927	-	-	946	731	-	-	5546
				1000	-	667	-	-	-	-	-	-	-									
12	Blessin	6		-	-	-	-	846	-	-	969	-	-	-	-	857	-	-	-	-	1000	5530
				-	929	-	-	-	-	-	-	-	929									
	Bongers	6	D	976	974	-	-	-	-	-	-	750	-	-	976	-	1000	-	854	-	-	5530
				-	-	-	-	-	500	-	-	-	-									
14	Sarnes	6	D	-	-	810	375	-	-	951	-	600	-	868	963	-	-	784	682	-	-	5517
				-	-	630	944	-	947	-	-	844	-									
15	Rutetzki	6		-	923	-	900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	878	-	-	5499
				-	-	-	1000	-	842	-	-	956	-									
16	Büsgen	6		805	-	914	-	-	-	-	-	-	-	242	-	-	894	856	-	-	-	5185
				-	-	-	-	892	-	-	824	-	-									
17	Starklauf	6		-	615	793	-	885	733	-	938	-	-	-	-	-	-	316	-	-	889	5166
				-	571	-	-	-	-	-	794	867	786									
18	Asselborn	6	D	-	462	845	-	-	756	-	844	-	629	906	-	-	-	-	-	853	-	5108
				-	-	-	-	838	-	-	676	822	-									
19	Lewald	6	D	244	154	948	575	-	-	927	-	800	-	774	585	-	660	-	927	-	-	5106
				-	-	-	-	730	632	-	-	-	-									
20	Stock	6	D	-	846	-	925	-	-	-	-	-	-	-	878	-	851	-	659	-	-	5011
				-	-	852	-	-	-	-	-	-	-									
21	Beck	6	D	756	538	724	-	-	-	-	-	-	-	546	-	893	744	766	-	-	-	4867
				-	-	-	-	919	789	-	-	-	357									
22	Immich	6		268	-	776	650	-	-	902	-	850	-	698	415	-	-	838	610	-	-	4848
				-	-	-	-	784	605	-	-	689	-									
23	Seebeck	6	D	780	-	655	325	-	622	-	-	-	829	811	634	-	681	802	570	735	-	4720
				-	-	704	-	-	763	-	647	-	-									
24	Etzel	6	D	-	590	-	-	-	-	-	-	-	686	-	-	964	-	-	-	-	778	4653
				-	-	-	-	-	-	-	-	778	857									
25	Renner	6		-	-	-	-	-	-	829	-	-	-	-	805	-	766	-	707	-	-	4601
				-	-	556	-	757	737	-	-	-	-									
26	Lauschmann	6	D	-	154	707	475	-	867	-	-	-	457	679	-	-	-	-	-	382	-	4599
				-	-	-	-	811	-	-	735	800	-									
27	Becker Be.	6	D	732	-	741	-	-	711	-	-	-	-	584	-	-	617	532	-	-	-	4434
				800	-	-	-	486	-	833	-	-	-									
28	Demuth	6		-	-	-	-	-	-	-	-	550	-	-	682	-	723	694	585	647	-	4208
				-	-	-	778	-	684	-	618	-	-									
29	Lübke	6		683	436	-	-	-	511	659	-	-	314	717	463	-	809	676	-	-	-	4138
				-	-	-	-	594	-	-	-	-	-									

M-RANGLISTE Stand Ende 1991

Platz	Name	Regatten		Punktzahl																			Gesamt
				Kr	Kz	Ne	B	M	Mai	Dt	Ta	Ki	Kz	Ne	Sb	M	Kr	Ne	Sb	Kz	M		
				Ra	Ta	B	Ki	E	Sb	Ra	Kz	Söm	M										
30	Piel W.	6	D	-	513	195	-	769	689	-	-	-	-	489	-	607	447	604	-	735	-		4074
				-	-	-	-	-	-	667	529	400	607										
31	Wißmann E	6		415	-	110	-	-	-	195	-	-	-	-	-	-	830	586	-	765	-		4007
				-	-	-	-	621	526	-	235	-	679										
32	Grun	6		-	-	-	500	-	-	805	-	650	-	-	707	-	426	460	537	-	-		3974
				-	-	444	722	-	553	-	-	-	-										
33	Wißmann R	6		390	-	297	-	-	-	800	-	-	-	90	-	-	511	748	-	235	-		3678
				-	-	-	-	216	658	-	353	-	571										
34	Stasch	6	D	-	231	586	-	-	778	-	531	-	343	-	-	-	-	-	-	441	-		3536
				-	857	-	-	-	-	-	-	-	-										
35	Bär	6		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	527	-	-	638	568	-	529	-		3535
				-	-	-	-	-	-	-	559	-	714										
36	Wegner	6		707	-	416	-	-	-	-	-	-	-	565	-	-	596	514	-	-	-		3500
				-	-	-	-	702	-	-	-	-	-										
37	Schuch	6		-	308	-	-	-	644	-	813	-	86	375	-	-	-	-	-	206	-		3472
				-	714	-	-	-	-	-	618	-	-										
38	Frisch	6	D	-	385	672	-	-	-	-	-	-	543	508	-	-	-	442	-	500	-		3344
				-	679	-	-	-	-	-	324	-	-										
39	Budde	6	D	369	-	638	-	-	600	-	906	-	-	-	-	-	298	280	-	-	-		3270
				-	214	-	-	459	-	-	-	-	-										
40	Scholten	6	D	800	-	229	-	-	244	317	-	-	286	337	-	-	800	262	-	588	-		3175
				-	-	333	-	162	-	-	294	-	-										
41	Hoffmeist.U.	6		-	-	-	300	-	-	415	-	700	-	660	341	-	-	478	390	-	-		3171
				-	-	-	-	405	474	-	-	444	-										
42	Neubert	6	D	-	-	-	350	-	-	-	-	450	-	-	609	-	-	820	488	-	-		3106
				-	-	-	389	-	-	-	-	-	-										
43	Wagner Sig.	6		-	154	-	250	-	444	-	-	-	486	-	-	-	-	-	-	176	-		3096
				-	-	-	-	-	-	778	471	667	-										
44	Ladwig	6		-	800	399	225	-	556	-	-	-	-	299	122	-	-	-	-	800	-		3079
				-	-	-	-	135	-	222	-	111	-										
45	Heimberg	6		-	564	-	-	423	267	-	-	-	571	-	-	464	-	-	-	-	556		3042
				-	464	-	-	-	-	-	-	-	-										
46	Runkel	6	D	659	359	331	-	-	311	-	594	-	-	603	-	-	21	226	-	471	-		3037
				-	-	-	-	351	-	-	-	-	-										
47	Masuch	6	D	-	-	552	-	-	378	512	-	-	371	-	-	-	-	-	-	559	-		3031
				-	-	-	-	648	-	-	382	-	-										
48	Haase	6	D	512	410	-	-	-	356	-	312	-	229	318	366	-	489	370	439	265	-		2906
				-	500	-	-	189	-	556	176	-	-										
49	Mylius	6		-	487	-	-	-	422	-	781	-	429	-	-	-	-	244	-	294	-		2826
				-	-	-	-	-	-	-	412	-	-										
50	Basista	6		-	-	569	-	-	-	488	-	200	-	622	-	-	532	-	-	-	-		2806
				-	-	-	111	-	395	-	-	-	-										
51	Jungmann	6		293	-	-	-	-	-	-	375	300	-	-	658	-	-	-	341	-	-		2728
				-	-	407	500	-	447	-	-	-	-										
52	Regensburg	6	D	341	-	518	-	-	-	585	-	-	171	356	-	-	468	190	-	-	-		2709
				-	-	-	-	-	-	-	441	-	-										
53	Engelhardt	6	D	634	-	501	-	-	-	-	-	-	257	451	390	-	404	-	-	-	-		2637
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
54	Voß	6		463	-	450	-	-	89	-	-	-	-	432	-	-	213	406	-	-	-		2504
				-	-	-	-	540	-	-	-	-	-										
55	Brandmüller	6		-	-	-	-	269	-	-	800	-	-	-	-	214	-	-	-	-	185		2474
				-	800	-	-	-	-	-	206	-	-										
56	Arndt	6	D	-	-	603	-	-	-	-	-	-	-	470	537	-	85	496	-	-	-		2461
				-	-	-	-	270	-	-	-	-	-										
57	Körner	6	D	-	-	382	-	-	-	171	-	-	-	413	-	-	340	298	-	-	-		2279
				-	-	-	-	675	-	-	-	-	-										
58	Wißmann J	6		561	-	348	-	-	-	-	-	-	-	204	317	-	149	640	-	-	-		2219
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										

M-RANGLISTE Stand Ende 1991

Platz	Name	Regatten		Punktzahl																			Gesamt
				Kr	Kz	Ne	B	M	Mai	Dt	Ta	Ki	Kz	Ne	Sb	M	Kr	Ne	Sb	Kz	M		
				Ra	Ta	B	Ki	E	Sb	Ra	Kz	Söm	M										
59	Frenzel	6		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-	-	121	-	-		2099
				-	-	148	-	567	421	-	-	622	-										
60	Vogel	6		585	-	365	-	-	-	-	-	-	-	166	-	-	574	46	-	-	-		2033
				-	-	-	-	297	-	-	-	-	-										
61	Giesecke	6		-	-	-	-	-	-	342	-	-	-	-	98	-	383	-	195	-	-		1999
				-	-	296	-	378	289	-	-	311	-										
62	Kayser	6		-	-	-	-	423	-	-	156	-	-	-	-	571	-	-	-	-	444		1951
				-	286	-	-	-	-	-	-	-	71										
63	Teichmann	6		-	-	-	-	231	-	-	188	-	-	-	-	179	-	-	-	-	333		1788
				-	393	-	-	-	-	-	-	-	464										
64	Wolff	6		439	-	161	100	-	-	268	-	-	-	261	146	-	64	208	293	-	-		1654
				-	-	185	-	108	158	-	-	155	-										
65	Rieck	6		-	-	-	-	-	-	146	-	-	-	-	195	-	-	154	-	88	-		1381
				-	-	74	-	-	-	-	265	533	-										
66	Haindl	6		-	-	-	-	38	-	-	125	-	-	-	-	357	-	-	-	-	74		1273
				-	429	-	-	-	-	-	-	-	250										
67	Pastetter A.	6		-	-	-	-	308	-	-	63	-	-	-	-	143	-	-	-	-	296		1203
				-	179	-	-	-	-	-	-	-	214										
68	Wawrik	6		98	-	76	-	-	111	-	-	-	29	33	-	36	170	136	-	-	-		829
				-	-	-	-	54	-	-	238	-	-										
69	Behnke	6		-	-	-	75	-	-	-	-	100	-	-	244	-	-	-	98	-	-		784
				-	-	-	56	-	211	-	-	-	-										
70	Ries	6		-	-	-	200	-	-	-	31	-	-	-	73	-	-	-	-	-	222		752
				-	-	37	167	-	53	-	-	-	-										
	Altmann	5		-	-	-	-	192	-	-	94	-	-	-	-	-	-	-	-	-	296		
				-	250	-	-	-	-	-	-	-	179										
	Amenda J.	5	D	-	-	-	-	-	133	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Amenda J.	5	D	-	-	-	-	-	222	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	412	-		
				333	-	-	-	-	-	-	-	733	-										
	Ammersbacher	5		-	-	-	275	-	-	-	625	-	-	-	-	750	-	-	-	-	-		
				-	-	481	-	-	-	-	-	-	500										
	Berlin	5		610	-	42	-	-	-	98	-	-	-	-	-	-	255	82	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Biel	5	D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57	-	49	-	-	-	73	-	-		
				-	-	-	-	-	132	-	29	-	-										
	Dreyer	5		-	949	-	825	-	-	1000	-	-	-	-	-	-	-	-	756	-	-		
				-	-	1000	-	-	-	-	-	-	-										
	Eglseer	5		-	-	-	-	538	-	-	750	-	-	-	-	643	-	-	-	-	-		
				-	821	-	-	-	-	-	-	-	536										
	Franzen	5		-	-	897	-	-	-	-	-	-	888	-	756	-	-	-	804	-	-		
				-	-	-	-	-	868	-	-	-	-										
	Gayk	5		537	-	314	-	-	-	561	-	-	-	185	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	432	-	-	-	-	-										
	Helms v.	5		-	-	-	425	-	-	-	-	500	-	-	732	-	-	-	634	-	-		
				-	-	-	556	-	-	-	-	-	-										
	Heyer	5	D	-	-	-	725	-	956	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				933	-	741	-	-	-	-	-	889	-										
	Hirche	5	D	-	-	-	-	-	533	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				867	-	-	-	865	-	800	-	711	-										
	Kannemann	5		-	-	759	-	-	967	-	-	-	514	755	-	-	-	-	-	618	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Kessels	5		24	-	178	-	-	-	-	-	-	-	128	-	-	277	100	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Kramer	5		220	-	127	-	-	-	-	-	-	-	223	-	-	362	550	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Kring	5		-	-	-	450	-	-	-	-	250	-	-	439	-	-	-	512	-	-		
				-	-	519	-	-	-	-	-	-	-										

M-RANGLISTE Stand Ende 1991

Platz	Name	Regatten		Punktzahl																		Gesamt
				Kr	Kz	Ne	B	M	Mai	Dt	Ta	Ki	Kz	Ne	Sb	M	Kr	Ne	Sb	Kz	M	
				Ra	Ta	B	Ki	E	Sb	Ra	Kz	Söm	M									
	Neumeier Ch.	5		-	-	-	-	731	-	-	438	-	-	-	-	500	-	-	-	-	704	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	750									
	Neumeier E.	5		-	-	-	-	-	-	-	563	-	-	-	-	393	-	-	-	-	926	
				-	750	-	-	-	-	-	-	-	643									
	Regensburg K	5	D	488	-	-	-	-	-	293	-	-	-	109	-	-	-	352	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	147	-	-									
	Regensburg R	5	D	317	-	93	-	-	-	244	-	-	114	71	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Roth	5		-	-	-	-	-	-	-	719	-	-	-	-	429	-	-	-	-	815	
				-	786	-	-	-	-	-	-	-	821									
	Schulz D.	5	D	-	-	535	-	-	-	756	-	-	-	14	-	-	702	658	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Schüler	5		-	-	-	-	1000	-	-	-	-	-	-	-	786	-	-	-	-	667	
				-	1000	-	-	-	-	-	-	-	1000									
	Becker Bj.	4	D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	792	-	-	787	-	-	-	-	
				-	-	-	-	513	-	944	-	-	-									
	Dombrowski E	4		73	-	246	-	-	-	366	-	-	-	-	-	-	-	424	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Gödderz Gü.	4	D	-	-	-	-	-	-	707	-	-	600	-	-	-	234	388	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Götz H.	4		-	-	-	-	500	-	-	-	-	-	-	-	286	-	-	-	-	307	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	321									
	Götz W.	4		-	-	-	-	-	-	-	469	-	-	-	-	536	-	-	-	-	741	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	439									
	Hoffmann	4		-	-	-	-	-	-	-	-	400	-	-	561	-	-	-	268	-	-	
				133	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Koop	4		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49	-	-	
				-	-	259	333	-	237	-	-	-	-									
	Kraft F.W.	4	D	-	205	467	-	-	-	-	-	-	-	736	-	-	-	712	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Lobmeyr	4	D	-	-	-	-	115	-	-	406	-	380	-	488	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Müller H.	4		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	220	29	-	
				-	-	-	222	-	184	-	-	-	-									
	Pastetter H.	4		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71	-	-	-	-	148	
				-	142	-	-	-	-	-	-	-	36									
	Ramhorst	4		-	-	-	150	-	-	390	-	-	-	-	-	-	-	-	317	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	267	-									
	Schmitt	4		-	897	-	-	923	-	-	-	-	771	-	-	-	-	-	-	-	963	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Schnur	4	D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	-	-	
				-	-	-	611	-	231	-	-	311	-									
	Stöhrer	4	D	-	256	-	-	-	489	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	382	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	600	-									
	Wagner H.	4	D	-	256	-	-	-	467	-	-	-	400	394	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Warwel	4		-	-	-	-	-	844	781	-	-	-	641	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	778	-									
	Becke	3		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	222	278	-	316	-	-	-	-									
	Bertl	3		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				467	-	-	-	-	-	500	-	578	-									
	Burghammer	3		-	-	-	-	-	-	-	281	-	-	-	-	-	-	-	-	-	481	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	286									
	Dotti M.	3	D	-	667	-	400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	415	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Enkelmann	3		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				667	-	-	-	-	-	611	-	222	-									

M-RANGLISTE Stand Ende 1991

Platz	Name	Regatten		Punktzahl																		Gesamt
				Kr	Kz	Ne	B	M	Mai	Dt	Ta	Ki	Kz	Ne	Sb	M	Kr	Ne	Sb	Kz	M	
				Ra	Ta	B	Ki	E	Sb	Ra	Kz	Söm	M									
	Ernst	3	D	-	179	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	147	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	133	-									
	Giesler Jens	3		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				267	-	-	-	-	-	389	-	511	-									
	Glaesner	3		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	147	-	-	553	334	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Hecht	3		-	333	-	-	-	400	-	344	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Hennig	3		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	250	-	-	-	-	407	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	143									
	Horst	3		-	872	-	-	-	889	-	875	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Hänel	3		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				67	-	-	-	-	-	56	-	44	-									
	Neumann	3	D	-	-	-	-	-	156	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				800	-	-	-	-	-	333	-	-	-									
	Ost	3		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	714	-	-	-	-	519	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	393									
	Schneider S.	3	D	-	-	-	550	-	578	-	-	-	-	-	780	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Thiem T.	3		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	244	-	-	
				-	-	-	444	-	711	-	-	-	-									
	Voelz	3	D	-	-	-	800	-	-	-	-	-	-	-	512	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	489	-									
	Walbaum	3	D	-	-	212	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	191	172	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Wichern	3		-	-	-	-	-	-	-	688	350	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	607	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Zänker	3		-	154	-	-	-	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	44	-									
	Adlhart	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	593	
				-	536	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Amenda Jürg.	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	59	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	378	-									
	Bielefeld	2		-	-	-	-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	111	-	-	-	-	-	-	-									
	Bohn	2		-	-	263	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	319	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Bohn Sonja	2		-	-	59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	128	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Bolinski	2		-	-	-	-	-	667	-	656	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Böhm Andre	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	167	-	67	-									
	Böhm Michael	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	722	-	467	-									
	Dedecke	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	59	111	-									
	Dombrowski H	2		-	-	-	-	-	200	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Ehmer	2		-	-	280	-	-	-	-	-	-	-	-	171	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Ettling	2		-	-	-	-	-	-	-	-	800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	667	-	-	-	-	-	-	-									
	Giesler Wolf	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	111	-	200	-									
	Günder	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	171	-	-	-	-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	-	-	88	-	-									

M-RANGLISTE Stand Ende 1991

Platz	Name	Regatten		Punktzahl																			Gesamt
				Kr	Kz	Ne	B	M	Mai	Dt	Ta	Ki	Kz	Ne	Sb	M	Kr	Ne	Sb	Kz	M		
				Ra	Ta	B	Ki	E	Sb	Ra	Kz	Söm	M										
	Haupt	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43	64	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Herm H.	2	D	-	-	-	625	-	-	683	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Herm St.	2	D	-	-	-	850	-	-	854	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Immich H.	2		-	-	-	-	-	-	220	-	150	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Jochum	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52	-	-	-	118	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Kaps	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	444	-	444	-										
	Knier	2		-	-	-	-	808	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	630		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Kraft G.	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	579	-	-	556	-										
	Kreiß	2		-	-	-	-	462	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	111		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Krugmann	2		-	-	690	-	-	-	634	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Mensing	2		49	-	144	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Müller Hend.	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	278	-	355	-										
	Müller Ho.	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	171	-	-		
				-	-	-	-	-	79	-	-	-	-										
	Nachreiner	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	679	-	-	-	-	-		
				-	893	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Nerger	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				733	-	-	-	-	-	-	-	244	-										
	Reißmann	2		-	-	-	175	-	-	-	-	-	-	-	-	321	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Rickert	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37		
				-	71	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Rocktäschel	2		-	154	-	-	-	800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Scherer	2		-	-	-	-	-	-	-	219	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	357	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Schlage	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	889	-	911	-										
	Schulin	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	622	-	-	-		
				-	-	-	-	243	-	-	-	-	-										
	Schwarz G.	2		-	-	484	-	-	-	610	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Schwarz M.	2		-	-	621	-	-	-	537	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Sennowitz M.	2		-	-	-	-	-	-	-	500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	643	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Thiem H.	2		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	146	-	-		
				-	-	370	-	-	-	-	-	-	-										
	Zimmer	2		-	154	-	-	-	67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Adolph	1		-	-	-	-	-	-	-	250	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Aretz	1		-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										
	Asmussen F.	1	D	-	-	-	525	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-										

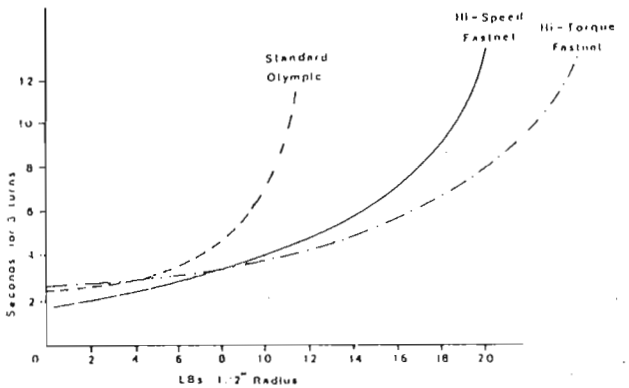
Whirlwind "Olympic" Segelwinde

Whirlwind "Fatnet" Segelwinde

Die "Olympic" nimmt seit vielen Jahren eine Spitzenstellung unter den Segelwinden ein und wird in aller Welt von R/C-Seglern eingesetzt, die ein Produkt in Spitzenqualität für wettbewerbsfähiges Segeln verlangen. Die neue "Fastnet" Segelwinde ist dazu die jüngste Ergänzung, die über zwei wesentliche Verbesserungen verfügt. Zum einen hat sie einen Multipol-Glockenankermotor zum anderen bietet die "Fastnet" einen automatischen Stellbereichsausgleich (Frame Rate Compensation/FRC).
Kurz, der Glockenankermotor hat einen bedeutend besseren Wirkungsgrad als der Standard-Gleichspannungsmotor. Er bietet bei einem günstigeren Stromverbrauch Geschwindigkeit und/oder Drehmoment. Bei dieser Art von Motoren ist die Ansprechzeit wesentlich verkürzt, was allerdings eine komplette Neuentwicklung der Servoelektronik voraussetzt. Die neue Entwicklung der Servoelektronik wurde dazu genutzt, einen automatischen Stellbereichsausgleich zu integrieren.

In der Vergangenheit war es nicht immer einfach und deshalb häufig mit einem Kompromiß verbunden, eine Servoelektronik für sämtliche Arten von Sendern zu entwerfen, die über 2 bis 9 Kanäle (Funktionen) verfügten. Mit dem automatischen Stellbereichsausgleich wird eine weiterreichende Kontrolle und Regelungsunempfindlichkeit erzielt und die Genauigkeit der Schoteinstellwege verbessert. Diese Verbesserung des Winden-Designs mit der die Whirlwindpolitik fortgesetzt wird, dem R/C-Segler das Beste im Hinblick auf die Segelkontrolle anzubieten, wurde nun auch bei der "Olympic" Segelwinde berücksichtigt.

Die "Fasnet" Segelwinde ist in zwei Ausführungen erhältlich: Als Winde mit großem Drehmoment und als Winde mit hoher Geschwindigkeit (Stellzeit).
Die graphische Darstellung liefert dazu weitere Angaben zur Leistung.



Beide Segelwinden sind mit einem Metallgetriebe und kugelgelagerter Abtriebswelle, geschützt gegen Spritzwasser, ausgestattet. Die Winden können mit einem oder zwei Stromversorgungssystemen betrieben werden. Ein eingebauter 5V Spannungsstabilisator versorgt den Empfänger, wenn die Stromversorgung mit einem System erfolgt.

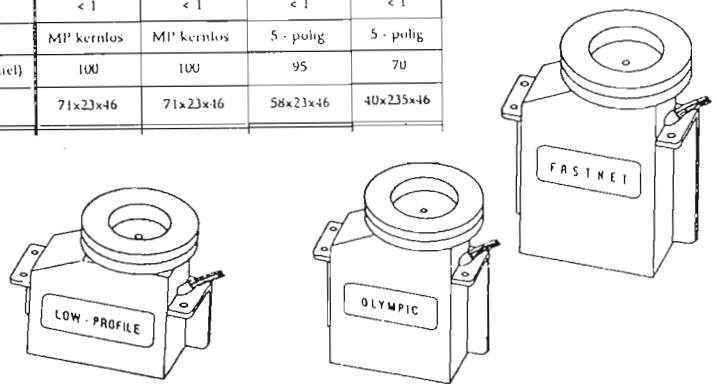
Die Segelwinden werden grundsätzlich ohne Empfangeranschlüsse geliefert. Auf Anfrage ist die Ausstattung mit einem Stecker möglich. Zum Lieferumfang gehört eine schwarz-eloxierte Windentrommel, die in 3 verschiedenen Größen angeboten wird (Farbmarkierung in der Mitte):

Type A	1"	25 mm Durchmesser (rot) für größere Yachten
Type B	1,25"	31 mm Durchmesser (weiß) für Ten Radar etc.
Type C	1,5"	38 mm Durchmesser (schwarz) für Marbleheads und kleinere Boote.

Im Preis der Segelwinde ist eine Trommel enthalten.

Über eine kleine Stellschraube am Gehäuse kann die Anzahl der Windenumdrehungen angepaßt und mit 2 - 5,5 Umdrehungen zur Erzielung der gewünschten Schotwege eingestellt werden. Die letztendliche Anzahl der Umdrehungen ist abhängig von dem benutzten Sender. Dabei ermöglicht die neuentwickelte Servoelektronik durch progressives Reagieren eine feinfühligere Kontrolle der "Dicht"-Position.
Für die Segelwinden werden Elektronikbauteile verwendet, die Whirlwind selbst entwickelt hat. Es handelt sich nicht um abgeänderte Servoelektroniken.

1 - bis 1m 2 - M/10R 3 - 10R/A	Fastnet Hi-Torque	Fastnet Hi-Speed	Olympic	Low Profile
Eignung für welchen Bootstyp	1 + 2 + 3	1 + 2 + 3	1 + 2	1
Zeit f. 3 Umdreh. ohne Last	2,5	1,9	3	3,5
Zeit f.3 Umdreh. u.. 1,8 kg L.	3,3	2,4	4	5
Stellkraft in kg/cm	8,22	6,79	4,29	3,21
Stromaufnahme in A	2,2	2,2	1,5	1,2
Auflösung in %	< 1	< 1	< 1	< 1
Motortyp	MP kernlos	MP kernlos	5 - polig	5 - polig
Gewicht in g (mit Trommel)	100	100	95	70
Abmessungen in mm	71x23x46	71x23x46	58x23x46	40x235x46



BONE

Entwicklung einer RC-Segelyacht der M-Klasse

Mit dem Gewinn der amerikanischen Meisterschaft 1981 hatte das BONE Syndikat seine Zielsetzung erreicht. Die Anstrengungen, die dazu unternommen wurden, suchen bis heute ihresgleichen und es ist anzunehmen, daß eine ähnlich aufwendige Entwicklung möglicherweise nie wieder durchgeführt wird. In diesem Beitrag möchte ich die Berechnungen und Versuche vorstellen sowie gleichzeitig eine Analyse aus heutiger Sicht vornehmen.
Bestandteil der Bone Entwicklung waren sowohl Computerprogramme und Schlepptankversuche zur Designermittlung aber auch ausführliche Untersuchungen zur Materialwahl und zur Konstruktion und nicht zuletzt realistische Segelversuche. Beteiligt an der Entwicklung waren allein 4 Schiffbauingenieure und 4 ehemalige amerikanische Meister. Einer der Antriebe für diese große Anstrengung lag auch darin, daß man es einfach leid war, Yachten nach den gerade in Mode befindlichen Typen auszusuchen, und daß man vielmehr endlich eine Auswahl nach rein hydrodynamischen Erkenntnissen vornehmen wollte.

Im Rahmen der Entwicklung wurde bei den BONE's II - IV eine Cat-Rigg (nur Großsegel) und bei den BONE's I - III zusätzlich eine Canard-Version getestet. Letzteres ist eine Konstruktion mit dem Ruder vor der Kielflosse. Der Einsatz des Cat-Riggs hatte sich nicht bewährt, eine solche Konstruktion ist langsamer als eine herkömmliche Sloop-Takelung (Fock und Großsegel).
Die Canard-Version wurde aufgrund eines falschen Hinweises verworfen, der besagte, daß eine solche Konstruktion weniger Kursstabilität habe. Zwischenzeitlich ist erwiesen, daß auch Canard-Versionen schnell und kursstabil sein können. Ein entsprechend gebautes Schiff segelte anläßlich der WM in Fleetwood 1990 sehr erfolgreich.

Die letzte Version der BONE ist eine Schiff mit üblicher Sloop Takelung und üblicher Konfiguration der Anhänge (Flosse und Ruder). Ohne Blei hat die BONE XI ein Gesamtgewicht von 1900 g (segelfertig). Das Gewicht des Bleis beträgt 3400 g. Damit ergibt sich ein Gesamtgewicht von 5300 g. Der Ballsatanteil beträgt 64 %. Unter heutigen Gesichtspunkten ist dieser Wert durchschnittlich aber keineswegs zu gering um schnell zu segeln.

Die technischen Details im einzelnen:

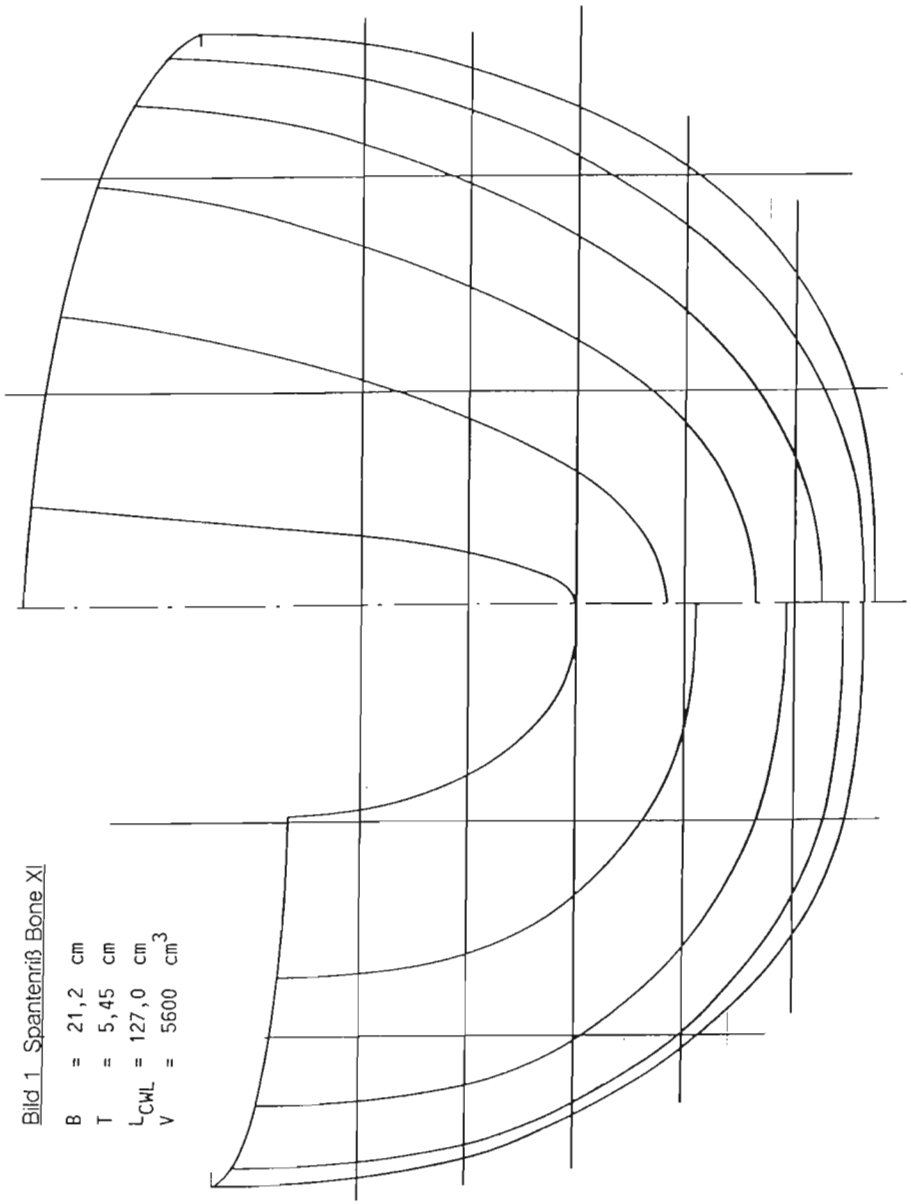


Bild 1 Spantenriß Bone XI

B = 21,2 cm
T = 5,45 cm
L_{CWL} = 127,0 cm
V = 5600 cm^3

1.) Rumpfform

Ausgehend von existierenden und anerkannt wettbewerbstauglichen Rümpfen wurde ein erster Linienentwurf gemacht (Spantenriß siehe Bild 1). Zur Bestimmung des vorraussichtlichen Gewichts wurde ein vorhandenes Boot auseinandergenommen (!) und die Einzelteile gewogen. Anschließend wurden die möglichen Gewichtseinsparungen untersucht. Zielsetzung war eine Rumpfform mit kleinem Längen-/Verdrängungsverhältnis und damit guten Starkwindeigenschaften aber mit einer kleinen Rumpfbreite im Gegensatz zu den bis dahin üblichen Yachten. Das Breiten- zu Tiefgangsverhältnis sollte ebenfalls schmal sein, womit sich ein nahezu kreisähnlicher Hauptspantquerschnitt ergibt. Die Wahl des kleinen Längen-/Verdrängungsverhältnisses führte tatsächlich zu den erwarteten schwachen Eigenschaften der Yacht bei wenig Wind.
In der Seitenansicht hatte der Rumpf die Form eines Laminarprofils mit einem eingetauchten Spiegel, wie er bei der 12 Meter Yacht MARINER verwendet wurde. Mit dieser Konfiguration wurden dann Schleppversuche gemacht, allerdings nur in aufrechter Schwimmlage. An dieser Stelle muß man deutliche Kritik an den Anstrengungen des Bone-Syndikates üben, da Versuche mit aufrechter Schwimmlage nur einen kleinen Bereich des beim Yachtentwurf angepeilten Konstruktionsziels abdecken. Nahezu jeder einigermaßen versierte Modellbauer kann ähnliche Versuche mit einfachen Vorrichtungen (Fallgewichten) z.B. in einem Schwimmbad durchführen. Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, daß die dabei erreichbare Genauigkeit sehr gut ist und einwandfreie Widerstandskurven für die aufrechte Schwimmlage ergibt.

Bild 2 zeigt die entsprechenden Widerstandskurven für die BONE IV sowie für einige Vergleichsschiffe.

In der weiteren Entwicklung der BONE zeigte es sich ,daß ein Schiff von ca. 5400 g Verdrägung realisierbar war. Bei unverändertem Spiegel wurde deshalb die Spantfläche und die maximale Breite verkleinert (BONE V).
Die mit dieser BONE V durchgeführten Versuche zeigten wiederum sehr schlechte Leichtwindeigenschaften und wurden als großer Rückschlag eingestuft. Aus diesem Grunde entwickelte man die ursprüngliche Form weiter, d.h. kleiner Spiegel mit der Unterkante über der Konstruktionswasserlinie (CWL) und ein Bugbereich, der ebenfalls an die CWL ragt. Wie diese endgültigen Linien aussahen zeigt der abgebildete Spantenriß (Bild 1).
Diese endgültige Rumpfform berücksichtigt auch noch Anstrengungen zur Verbesserung der Segeleigenschaften bei Krängung unter dem Aspekt der Beibehaltung der Wasserlinienlänge und der Vermeidung von Luvmomenten, wie sie bei Schiffen mit großer Breite im Heck entstehen. In Anbetracht des großen Aufwands, den das Syndikat betrieben hat,

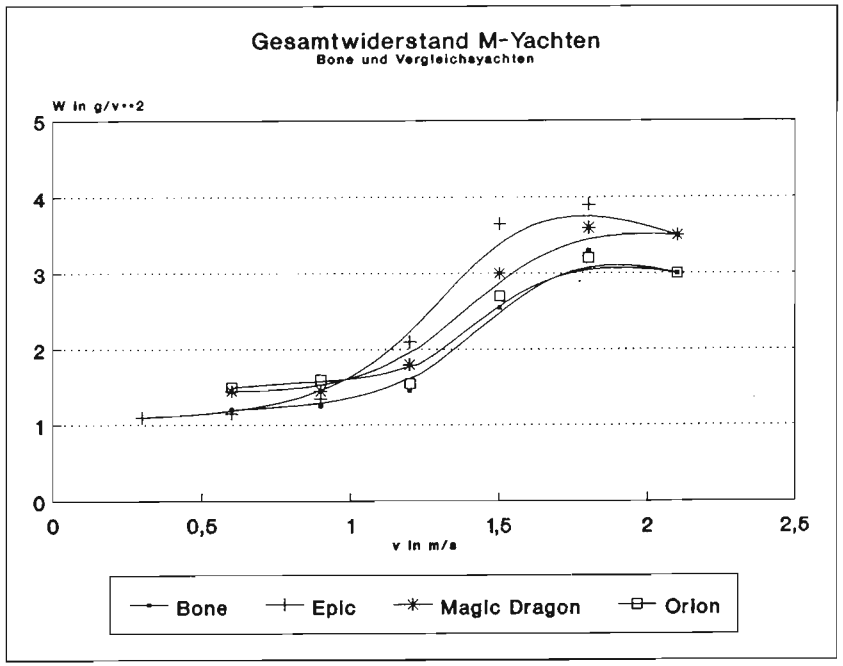


Bild 2 Gesamtwiderstand M-Yachten

hätte man hier natürlich eine computerunterstützte Methode erwartet, tatsächlich ist das verwandte Verfahren jedoch sehr einfach und wiederum leicht nachvollziehbar. Mit einfachen Ballastgewichten wurde das Schiff auf die entsprechende Krägungslage getrimmt und anschließend wurde die Wasserlinienlänge nachgemessen sowie die Austauchung am Heck ermittelt. Will man jetzt weiter optimieren und man hat kein entsprechendes Programm, welches Krägungsdaten rechnerisch ermittelt, dann muß man entsprechend viel abgewandelte Rümpfe bauen, bis man mit dem Ergebnis zufrieden ist. So wurde dies dann vom BONE-Syndikat auch gemacht und führte zur abgebildetet BONE XI.

Bedenkt man, daß jahrelange Arbeit zu diesem Rumpf geführt haben, dann ist das Ergebnis eher kritisch zu sehen. Der Bone XI Rumpf ist sicherlich kein Universalrumpf, welcher bei allen Bedingungen gute Ergebnisse liefert. Die Konstrukteure haben sich offenbar zu sehr von der Tatsache leiten lassen, das geringe Breite bei mäßigem Tiefgang zu geringem Gesamtwiderstand führt und dabei andere Aspekte, wie z.B. dynamischen Auftrieb, außer acht gelassen. Auch die Versuche zum Verhalten bei

Krängung sind unter diesem Aspekt zu sehen. Eine Verkleinerung der Spiegelfläche führt fast immer zu geringeren Luvmomenten und auch zu einer Vergrößerung der Wasserlinienlänge. Das eigentlich zu lösende Problem ist jedoch, die Spiegelfläche nicht zu klein werden zu lassen - wegen der Gleiteigenschaften - und totzdem gute Krängungseigenschaften zu erhalten.

2.) Anhänge

Die im Vergleich zu großen Yachten, bei Modellyachten auftretenden spezifischen Unterschiede, Modelleffekte genannt, haben einen besonders großen Einfluß bei den Anhängen (Kiel, Ruder und Blei). Die meisten Veröffentlichungen über Profile geben nur Meßwerte für hohe Reynoldszahlen an. Die Bone Konstrukteure sind sich dieser Maßstabseffekte sehr wohl bewußt und geben nachfolgende Tabelle zu den am Modell vorhandenen Re-Zahlen an.

Unverständlich ist dann allerdings, daß sie sich bei der Auswahl des Dicken- zu Breitenverhältnisses dann wieder auf Tabellen für Flugzeugtragflächen abstützen.

	Leichtes Wetter	Schweres Wetter
Rumpf	6.7×10^5	2.0×10^6
Kiel	4.2×10^4	1.3×10^5
Blei	1.6×10^5	4.8×10^5
Ruder	2.8×10^4	8.4×10^4

Tabelle Re-Zahlen am Modell

Die an der Bone untersuchten Kielflossen hatten eine Fläche von 323 cm^2, 491 cm^2 und 290 cm^2. Gewählt wurde schließlich der Kiel mit 290 cm^2, obwohl man mit den kleinen Kielen von 323 und 290 cm^2 Nachteile in der Wende feststellen mußte. Beide Kiele nahmen nach der Wende nur langsam wieder Fahrt auf, allerdings hatten beide Kiele auch wieder deutliche Vorteile, wenn es um die Geschwindigkeit bei wenig Wind ging.

Die Ursache für den Fahrtverlust in der Wende, bzw. für das langsame Beschleunigen, liegt in dem geringen Auftrieb der schmalen Flosse bei langsamen Geschwindigkeiten, wie diese unmittelbar nach der Wende vorliegen. Gleichzeitig erreicht eine schmale Flosse ihren höchsten Auftriebswert jedoch auch bei kleinen Anstellwinkeln und dies führt dazu, daß solche Flossen nur in einem kleinen Hoch-Am-Wind Bereich optimal zu segeln sind. Mit dieser Tatsache hatten die Bone Segler ziemlich zu kämpfen und mußten das schnelle Segeln der Bone erst lernen.

Das Ruder der Bone ist ebenfalls sehr schlank, also von hohem Seitenverhältnis. Diese

Ruder sind sehr effektiv aber auch vorsichtig zu bedienen, damit plötzliche Ruder-manöver nicht zu sonst unvermeidlichen Strömungsabrissen führen.

3.) Stabilität

Die Stabilität einer Yacht hat einen wesemtlichen Einfluß auf die Geschwindigkeit. Seitdem bei M-Yachten fast immer die erlaubten 215 cm ausgenutzt werden, hat die Stabilität noch größere Bedeutung erlangt.

Vom Gewichtsaspekt her gibt es 2 Möglichkeiten die Stabilität zu erhöhen. Entweder man vergrößert das Bleige-wicht oder man veringert das Gewicht von Rumpf und Rig. Letzteres war ein Hauptziel bei der Bone Konstruktion.

Gewählt wurde für die Bone XI ein Kiel mit 3400 g Bleigewicht und einer Länge von 38,1 cm. Ein schwereres Bleigewicht von 3720 g hatte bei nach-lassendem Wind nur wenig Nachteile, während ein 3100 g schwerer Kiel bei aufkom-mendem Wind nicht wettbe-werbsfähig war. Im Vergleich zu anderen amerikanischen Yachten (Bild 3) hatte die Bone XI geringere Formsta-bilität aufgrund des schmalen Rumpfes und benötigt deshalb einen vergleichsweise langen Kiel. Bei letztlich gleicher Stabilität wie bei breiteren Yachten, sehen die Bone Konstrukteure jedoch einen wichtigen Vorteil, den sie folgendermaßen begründen. Eine schmale Yacht segelt optimal Am Wind bei einem größeren Winkel zum Wind als dies bei einer breiteren Yacht der Fall ist. Dies liegt daran, daß der schmale Rumpf weniger Widerstand hat und somit etwas schneller Am Wind segelt, allerdings muß man dazu wenige Grad vom Wind abfallen. Da man demzufolge nun nicht ganz so hoch am Wind segeln muß wie dies bei einer breiteren Yacht erforderlich wäre, hat man letztlich auch weniger Krängung und braucht damit auch weniger Blei bzw. weniger Stabilität.
Tatsächlich hatte die Bone XI jedoch eine ähnliche Stabiltät, wie ihre damaligen Vergleichsschiffe und dies führte dann mit den obigen Überlegungen zu den Vorteilen der Bone XI in Amerika.

Die hier erläuterten Überlegungen der Bone Konstrukteure sind voll zu bestätigen und allen Skippern, die ähnliche Schiffe fahren ist deshalb zu empfehlen, doch einmal zu versuchen, ganz bewußt weniger Höhe zu laufen als die breitere Konkurrenz. Natürlich darf man dabei nicht vergessen, die Segel einen "Schrick" zu öffnen.

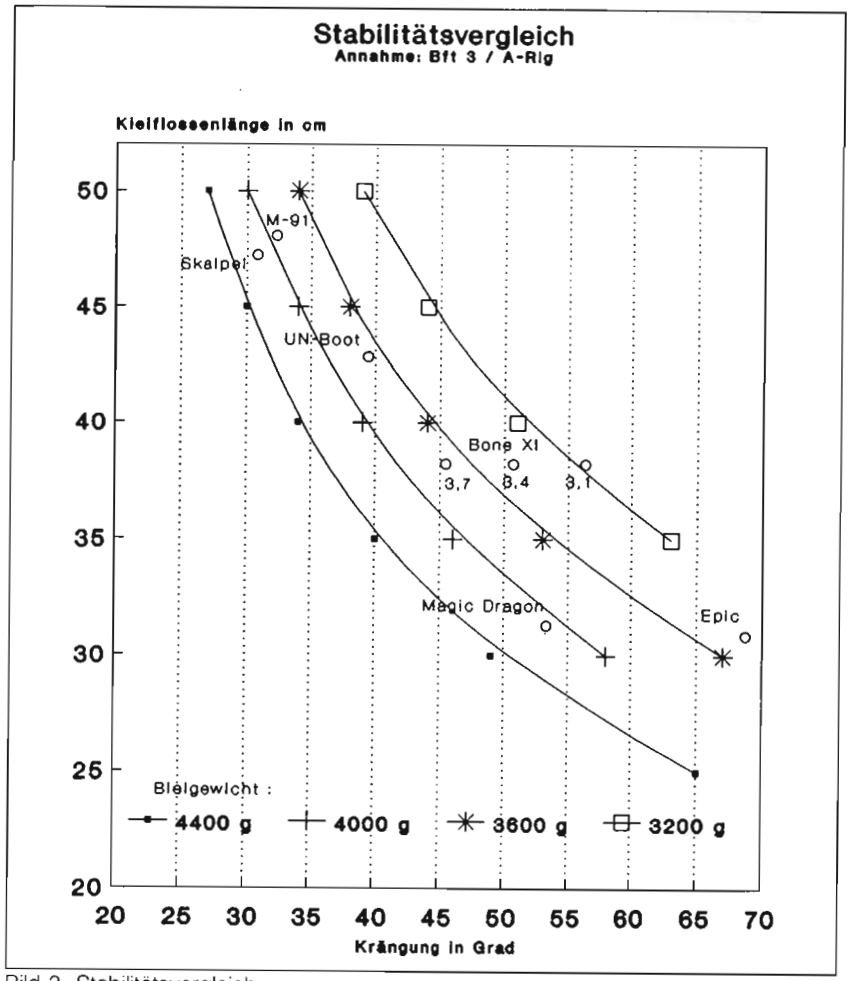


Bild 3 Stabilitätsvergleich

Verglichen mit heutigen Yachten, wie z.B. Skalpel, hat die Bone XI keinen Vorteil mehr, da ein Skalpel in der Regel wesentlich mehr Stabilität hat. Allerdings könnte eine Bone ähnliche Konstruktion mit ca. 4 Kg Blei - oder mehr - heute sehr erfolgreich sein und ist möglicherweise der nächste Entwicklungsschritt bei M-Yachten !!

G. Mentges

Anhang 15 - Wettsegelbestimmungen für funk-ferngesteuerte Yachten(RC-Yachten)

Wettfahrten für ferngesteuerte (Modell-)Yachten sind nach Internationalen Wettfahrtregeln für Yachten (IYRR) mit folgenden Abänderungen durchzuführen:

1. Teil I - Begriffsbestimmungen.

1.1 RC-Yacht -. Eine RC-Yacht ist eine Yacht, die von einer Mannschaft ferngesteuert wird, die sich während des Segelns nicht an Bord befindet.

1.2 Veranstaltung, Wettfahrt, Durchgang.
Eine Veranstaltung besteht aus einer oder mehreren Wettfahrten.

Eine Wettfahrt besteht aus einem oder mehreren Durchgängen. Sie ist beendet, wenn der letzte Durchgang der Wettfahrt abgeschlossen ist.

2. Teil II - Durchführung von Wettfahrten.

2.1 Wettfahrtbeobachter.

Die Wettfahrtleitung kann Wettfahrtbeobachter zulassen, deren Aufgabe darin besteht, die RC-Yachten zu identifizieren und bekanntzumachen, die in einer Berührung miteinander oder mit einer Bahnmarke betroffen sind.

2.2 Segelanweisungen.
Regel 3.2 (b) - Inhalt.

Die Segelanweisungen können folgende Angaben enthalten :

(XXIV) Zusatz : "Verfahren zum mündlichen Vortrag von Protesten".

(XXXIII) Einschränkungen in der Verwendung von Frquenzbereichen und Übertragungseinrichtungen sowie Aufforderung zum Frequenzwechsel.

(XXIV) Festlegung des Bereichs, in dem sich die Steuerleute und Wettfahrtbeobachter während des Wettsegelns aufhalten müssen.

(XXXV) Handhabung von Begleitbooten, einschließlich Sicherheitsauflagen und Fahrtbeschränkungen.

(XXXVI) Einschränkungen in der Benutzung von Sendern für RC-Yachten, die nicht an einer Wettfahrt teilnehmen.

(XXXVII) Pflichten, Verfahrensweise und Einschränkungen für Wettfahrtbeobachter.

2.3 Regel 4 - Signale.

Mit Ausnahme von Regel 4.4 soll Regel 4 keine Anwendung finden.

2.4. Hörbare Startzählung.

1 Die Wettfahrtleitung muß bei einer hörbaren Startzählung zwischen dem Ankündigungs- und Startsignal folgendes berücksichtigen :

(I) Einen Zeitraum von 1 Minute zwischen Ankündigungs- und Vorbereitungssignal.

(II) Einen Zeitraum von 1 Minute zwischen Vorbereitungs- und Startsignal.

2.5. Regel 6 - Startlinie und Ziellinie.

Zusatz zur Regel : "Die Startlinie soll gebildet werden durch eine (Verbindungs-)Linie zwischen den Seiten der Startbahnmarken,die sich am nächsten zur ersten Bahnmarke befinden.
Die Ziellinie soll gebildet werden duch eine (Verbindungs-)Linie zwischen den Seiten der Zielbahnmarken, die sich am nächsten zur letzten Bahnmarke befinden.

2.6 Reparaturzeit

Einer RC-Yacht, die einen Schaden erlitten hat, während sie sich in einer Wegerechtsposition befand, soll von der Wettfahrtleitung vor ihrem nächsten Durchgang eine angemessene Frist für die Durchführung von Reparaturen zugestanden werden.

2.7 Regel 12 - Wiederholung von Durchgängen.

Für die ges. Regel 12 ist "Wettfahrt" als "Durchgang" zu verstehen. Regel 12 (a) wird ersetzt durch : "(a) Sämtliche Yachten, die planmäßig für den ursprünglichen Durchgang eingeteilt waren, sind berechtigt, in dem zu wiederholenden Durchgang zu starten.

3. Teil III - Allgemeine Erfordernisse.

3.1 Regel 21 - Mitglieder an Bord.

Diese Regel findet keine Anwendung.

3.2. Regel 22 - Verlagern von Ballast.

Regel 22 wird ersetzt durch : "Sämtliche Fernsteuerungseinrichtungen,Batterien usw., müssen in einer festen Stellung sicher und unverrückbar befestigt sein und dürfen nicht für einen einzelnen Durchgang verändert werden. Kein Ballast oder anderes Totgewicht darf als beweglicher Ballast benutzt werden, um den Trimm der RC-Yacht zu verändern.
Während einer Veranstaltung darf Ballast weder an Bord genommen, von Bord gegeben oder verlagert werden, es sei denn, daß Fernsteuerungseinrichtungen oder Batterien durch Teile ähnlicher Abmessungen und Gewichts an derselben Stelle ersetzt werden.

Falls nicht anderweitig in den Klassen-Bestimmungen vorgesehen, sind Kontergewichte an Fockbäumen zum Ausbalancieren erlaubt. Während einer Wettfahrtserie darf Wasser weder übernommen noch von Bord gegeben werden, ausgenommen Bilge-wasser, das jederzeit entfernt werden darf, wenn die RC-Yacht aus dem Wasser genommen ist.

3.3 Regel 23 - Anker.

Diese Regel findet keine Anwendung.

3.4. Regel 24 - Rettungsmittel.

Anstelle von "Yacht" ist "Begleitboot" zu verstehen.
Zusatz zur Regel : Um Verletzungen Dritter zu vermeiden, sollen Senderantennen sachgerechte Schutzvorrichtungen nach Maßgabe der Wettfahrtleitung aufweisen.

3.5. Regel 25 - Klassenzeichen, Nationalitätsbuchstaben, Segelnummern

Regel 25.1 (c) (II) : Diese Regel ist nicht anzuwenden.
Regel 25.2 (b) ist ersetzt durch : "Die Größe und Anbringung der Klassenzeichen, Nationalitätsbuchstaben und Segelnummern erfolgen gemäß der Klassen-Bestimmungen".

Regel 25.2 (c) - Anstelle von "50 mm" gilt " 15 mm".

3.6. Regel 27 - Vorstagen und Fockhälse.

Diese Regel ist nicht anzuwenden.

3.7. Fernsteuerungs-Einrichtungen.

Falls am Austragungsort einer Veranstaltung gefordert, bedürfen die Fernsteuerungs-Einrichtungen für jede RC-Yacht einer Genehmigung.

Die Funkübertragung darf nur in eine Richtung erfolgen - von der Mannschaft in Richtung RC-Yacht - soweit nicht anderweitig in den Klassen-Bestimmungen vorgesehen.

4. Teil IV - Wegerechtregeln.

Abschnitt B - Grundsätzliche Wegerechtsregeln und ihre Einschränkungen.

4.1 Regel 38.2 (a) - Einschränkungen bezüglich desrichtigen Kurses

Diese Regel ist ersetzt durch :

Während einer Überlappung besteht, darf eine Lee-Yacht nicht höher als ihren richtigen Kurs segeln, wenn zum Zeitpunkt der Herstellung der Überlappung oder zu irgendeinem Zeitpunkt derselben der Großmast der Luv-Yacht sich auf gleicher Höhe oder vorlich des Vorstevenens der Lee-Yacht befunden hat.

4.2 Regel 38.2. (c) Zuruf zwecks Stoppens oder Verhindern des Luvens.
Für "Mast querab" lese "Mast vor Vorstevens".

4.3. Regel 40 Gleicher Bug-Luven vor dem Durchsegeln der Startlinie.

Der zweite Satz von Regel 40 wird ersetzt durch : "Die LeeYacht darf außerdem nicht über einen Am-Wind-Kurs luven, es sei denn, daß der Großmast der Luv-Yacht sich hinter den Vorsteven der Lee-Yacht befindet.

Abschnitt C - Regeln an Bahnmarken und bei Hindernissen und andere Ausnahmen zu den Regeln des Abschnitts B.

4.4 Regel 42 Runden oder Passieren von Bahnmarken und Hindernissen.

Für die vollständige Regel 21 gilt : Anstelle von " ihrer zweifachen Länge über Alles" gilt "ihrer vierfachen Länge über Alles".

4.5. Regel 46 - Mann-über-Bord, vor Anker, aufgrund oder gekentert.

Regel 46.1 ist zu ersetzen durch : "Eine in Fahrt befindliche Yacht muß sich von einer anderen Yacht freihalten, die in einer Wettfahrt auf Grund sitzt, gekentert ist oder mit einer anderen Yacht verhakt ist".

Regel 46.2 ist zu ersetzen durch : "Eine Yacht darf nicht bestraft werden, wenn sie es nicht vermeiden kann, eine Yacht zu berühren, die auf Grund läuft, gekentert ist oder mit einer anderen Yacht in eine Verhakung gerät".

Zusätzliche Regel 46.5 : Eine Yacht, die gemäß Regel 5.4. wieder in Fahrt gebracht werden soll, muß jeder anderen in der Wettfahrt befindlichen Yacht genügend Raum und ausreichend Gelegenheit geben, sich freizuhalten.

5. Teil V - Weitere Segelvorschriften.

5.1 Regel 53.2 - In einer Wettfahrt.

Ergänze : "oder jegliche Dinge zu entfernen, die unfreiwillig mit der ferngesteuerten Yacht verfangen sind (von der ferngesteuerten Yacht eingefangen wurden).

5.2. Regel 55 - Auflaufen oder Festkommen an einem Hindernis.

Diese Regel ist nicht anzuwenden.

5.3. Regel 57 - Handbetrieb, energiebetriebene Hilfsmittel.

Regel 57 wird ersetzt durch : "Jede für das Betreiben der Fernsteuerungsausrüstung an Bord benötigte Energie muß von entsprechenden Einrichtungen an Bord stammen".

5.4 Regel 60 - Hilfe von Außen.

Regel 60 wird ersetzt durch : "Eine ferngesteuerte Yacht, die auf Grund gelaufen oder mit einer anderen ferngesteuerten Yacht verhakt ist, darf befreit und wieder in Fahrt gebracht werden. Hilfe von außerhalb ist zulässig, sollte aber derartige Hilfe nicht verfügbar sein, ist es der Mannschaft gestattet, zu diesem Zweck kurzfristig den Kontrollbereich zu verlassen.

5.5 Fernsteuerungs-Störungen.

Für die Mannschaft muß vor dem Vorbereitungssignal sichergestellt sein, daß ihre ferngesteuerte Yacht keine Fernsteuerungs-Störungen erkennen läßt.

5.6 Yacht außer Kontrolle.

Eine Mannschaft, die die Fernsteuerungskontrolle über ihre Yacht verloren hat, muß diesen Umstand unverzüglich und unmißverständlich durch lautes Ausrufen bekanntmachen. Die außer Kontrolle geratene Yacht ist dann als Hindernis anzusehen.

Eine Yacht, deren Fernsterungs-Kontrolle nicht mehr besteht, muß als aufgegeben angesehen werden, selbst wenn die Kontrolle zu einem späteren Zeitpunkt zurückerlangt wird.

6. Teil VI - Proteste, Strafen und Berufungen.

Abschnitt A - Einleitung des Protestverfahrens.

Regel 68 - Proteste von Yachten.

6.1. Regel zum Protest.

Regel 68.1. ist zu ersetzen durch : " Eine Yacht darf gegen jede andere Yacht protestieren, ausgenommen, daß Protest wegen einer angeblichen Verletzung der Regeln der Teile IV und V nur von einer Yacht eingelegt werden darf, die an dem Durchgang teilnahm oder dafür eingeteilt war, in dem sich der Vorfall ereignete".

6.2. Regel 68.3 - Während einer Wettfahrt Protestflagge.

Regel 68.3 ist zu ersetzen durch :

" (a) Die Absicht, wegen einer Regelverletzung zu protestieren, die sich während eines Durchgangs zugetragen hat, muß von der protestierenden Yacht durch lauten Zuruf wie folgt bekanntgemacht werden : "Protest gegen .... (Segelnummer oder Rumpffarbe der beschuldigten Yacht) von .... Segelnummer der protestierenden Yacht).

(b) Der Zuruf durch die protestierende Yacht, muß bei der ersten möglichen Gelegenheit erfolgen und wenigstens einmal wieder-

holt werden, bis die beschuldigte Yacht die Anerkennung der von ihr verursachten Regelverletzung zu erkennen gibt oder durch den Zuruf " Gegenprotest " oder Worte gleicher Bedeutung antwortet.

(c) Die protestierende Yacht muß nach dem Zieldurchgang oder der Aufgabe unverzüglich die Wettfahrtleitung von ihrer Absicht, einen Protest einzubringen, unterrichten".

6.3 Regel 68.4 - Ausnahmen von dem Erfordernis der Protestflagge.

Anstelle von "eine Protestflagge gezeigt zu haben" ist zu lesen : " durch Zuruf bekanntgegeben".

6.4. Regel 68.5 - Anzugebende Einzelheiten.

Ergänzung zur Regel : "Ein Protest kann mündlich vorgetragen werden, falls dies in den Segelanweisungen vorgesehen ist".

6.5. Regel 68.6 - Protestfrist.

Anstelle von "zwei Stunden" ist zu setzen : "15 Minuten"; anstelle von "Wettfahrt ist zu setzen : "Durchgang".

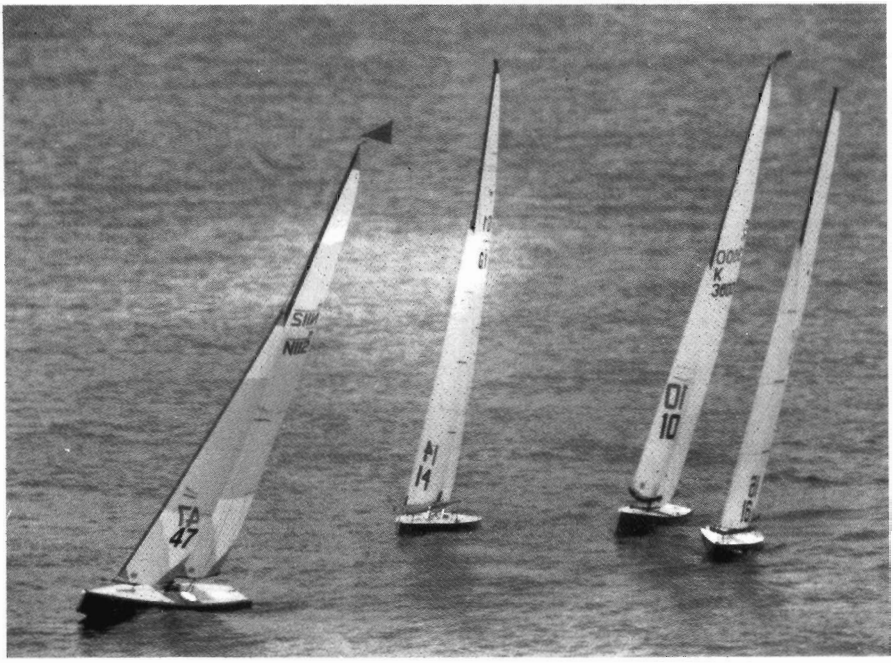
6.6 Regel 69 - Anträge auf Wiedergutmachung.

Nach (... Schiedsgericht) ist zu ergänzen "oder

(e) nachweisliche Fernsteuerungs-Störung oder

(f) ein Verhaken mit einer oder mehreren Yachten während sie Wegerecht hatte.

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 Leseexemplar.
- ☐ 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