

IMPRESSUM

Die "modell-yacht-info" ist das Mitteilungsblatt des DSV's für seine RC-Yacht-Segler. Herausgeber ist der Ausschuß Modellsegeln. Die MYI erscheint zu Beginn eines Jahres. Während des Jahres erfolgt die Information der RC-Yacht-Segler durch das Mitteilungsblatt "RC-aktuell", daß jeweils bei Bedarf erscheint sowie über die Internetseite des DSV (http://www.dsv.org) Rubrik Modellsegeln.

Alle RC-Yacht Vereine des DSV's oder DSV Vereine mit RC-Yacht Abteilungen erhalten die MYI. Die erwähnten Vereine und Abteilungen haben die Möglichkeit in der MYI Beiträge zu veröffentlichen.

Zuschriften sind an die folgenden Adressen zu richten.

Redaktion:

G. Mentges, Op'n Klint 27, 22880 Wedol

Tel. 04103 / 13439 Fax 0

Fax 04103 / 17217

gerhard.mentges@t-online.de

Druck/Layout :

G. Meysemeyer, Saphirweg 13, 41564 Kaarst

Tel. 02131 / 7657-00 Fax 02131 / 667299

meysemeyer@aol.com

Anzeigen können in Absprache mit der Redaktion und gegen Erstattung der Kosten veröffentlicht werden.

Für Beiträge und Bildmaterial kann keine Verantwortung übernommen werden. Eine Vergütung erfolgt nicht.

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.

Klassenbestimmungen und sonstige allgemeine Infos zum RC-Yachtsegeln sind über den DSV zu erhalten.

Januar 2002

modell yacht info

Nr. 32- Feb - 2002

Protokoll der Sitzung des erweiterten Ausschuß Modellsegeln am 26.1.2002 in Maschen

Teilnehmer:

<u>Ausschuss Modellsegeln</u>: G. Mentges (Wedel), K. Schröder (Hamburg), entschuldigt: J. Weiß (Hamburg)

Erweiterter Ausschuss: J. Amenda (Audenhain), H. Bohn (Jüchen), W. Gerhardt (Kiel), K. Lauschmann (Ratzeburg)

<u>Gäste</u>: H. Becke (Flensburg), F. Schröder (Rostock), R. Schulin, H. Krahforst, G. Schulze, H. Lipp (alle Rodenkirchen), M.Schramer (Missunde), H.J. Koop (Lübeck), H. Blessin (München), W. Weiß (Hamburg), C.Posmik (Hamburg), H.Neubert (Flensburg)

TOP 1 Bericht des Obmanns zur abgelaufenen Saison

RC-Schein

Zur vergangenen Saison wurde der RC-Schein eingeführt. Jeder Segler, der die 20 Fragen eines Regeltests beantwortet, erhält den RC-Schein, der Voraussetzung für die Teilnahme an Ranglistenregatten ist. Etwa 55 % aller Modellsegler im DSV haben den Test durchgeführt und den RC-Schein erhalten. Wer aktuelt den Test noch durchführen möchte kann ihn gegen Rückporto beim Obmann erhalten. Auch RC-Scheine werden natürlich weiterhin vergeben.

Grundsätzlich ist diese Aktion als erfolgreich zu bewerten. Sehr viele Segler haben sich mit den Regeln beschäftigt und das war das Ziel des Ausschuss Modellsegeln. Natürlich gibt eine solche Aktion auch eine Menge Kritik. Viele langjährige Modellsegler hatten wenig Verständnis für die Aktion. An dieser Stelle sei im Übrigen angemerkt, dass keiner dieser langjährigen Segler ein Spitzenergebnis im Test erreichte.

Neue Regattasystem MSS (Most Simple System)

Das neu eingeführte Regattasystem war ein voller Erfolg. Der sog. "Auf- und Abstiegsstress" im Flottensystem wird vollkommen vermieden. Auch wenn das System nicht so leistungsfordemd ist, wie z.B. das Flottensystem, da die guten Segler nicht in jedem Durchgang aufeinander treffen, so führt das System im Endergebnis doch zu den gleichen Resultaten. Sicherlich hat dieses System in der letzten Saison dazu beigetragen, dass wir ausgesprochen "ruhige" Regatten hatten, mit wenig Protestsituationen. Das MSS ist in dieser MYI noch mal abgedruckt.

Beachtung AFM 2001

Die Austragungsordnung für Modellyachtregatten wurde geschaffen, um einen möglichst einheitlichen Standard bei allen Regatten zu gewährleisten. Alle Bestimmungen sind für Ranglistenregatten bindend. Mittlerweile gibt es die AFM 14 Jahre. Sie wurde immer wieder verbessert und hat jetzt einen Stand erreicht, der als

sehr ausgereift angesehen werden kann. In der AFM werden unter anderem auch die Ranglistenbestimmungen geregelt. Nachdem wir gerade bei diesem Thoma in den letzten Jahren immer wieder Änderungen hatten, soll jetzt eine Phase eintroten, in der wir die Regularien nicht mehr verändern.

Ranglistenregatten oder Freundschaftsregatten

Im Januar 2001 hatten wir im Ausschuss beschlossen, weniger Ranglistenregatten und dafür mehr Freundschaftsregatten durchzuführen. Schon kurz nachdem wir diese Regelung beschlossen hatten, gab es heftige Proteste aus verschiedenen Regionen der Republik, die alle in Richtung mehr Ranglistenregatten zielten. Die Erfahrung der letzten Saison zeigte darüberhinaus, dass das Interesse an Freundschaftsregatten eher gering ist. Eine Regatta mußte sogar wegen zu geringer Beteiligung abgesagt werden. Ab sofort wird deshalb die Entscheidung ob Ranglistenregatten wird, wie oben gesagt, durch die AFM geregelt und ausserdem stellt sich automatisch ein ausgewogenes Verhältnis von Ranglisten- zu Freundschaftsregatten ein. Anläßlich der diesjährigen Ausschusssitzung gab es übrigens keinen Widerspruch zu dieser Regelung.

Kielwechsel

In der vergangen Saison ist mir kein Fall bekanntgeworden, dass ein Kiel unzulässig gewechselt wurde. Für mich als Obmann ist nicht orkonnbar, dass es sich hier wirklich um ein ernsthaftes Problem handelt. Es müssto jedem Segler klar sein, welche grobe Unsportlichkeit ein solcher Kielwechsel darstellt. Natürlich ist jedem Verein weiter freigestellt, Kielflossen und Bleigewichte anläßlich einer Regatta zu markieren.

Kleinere Kurse, wurde dies beachtet?

In der letzten MYI hatte der Ausschuss empfohlen grundsätzlich kleinere Kurse auszulegen und diese ggf. mehrfach abzusegeln. Zweck soll eine bessere Beobachtungsmöglichkeit der Yachten sein. Diese Empfehlung wurde scheinbar wenig beachtet, deshalb soll sie hier nochmal wiederholt werden. Zum Thema Regattakurse hat Klaus Schröder eine Info für diese MYI zusammengestellt, die auf neue Möglichkeiten der Kursauslegung eingeht.

Umpiring, wurde dies gemacht?

Umpiring, also die unmittelbare Wegerechtsentscheidung durch einen Schiodsrichter (Wettfahrtleiter) wurde kaum genutzt. Möglicherweise gibt es zu wenig kompetente Regelkundige, die sich eine unmittelbare Entscheidung zutrauen.

modell yacht info

Nr. 32- Feb - 2002

2 getrennt gewertete Regatten an einem Wochenende (Köln und Kaarst)

In Köln und Kaarst fanden in der letzten Saison an einem Wochenende 2 getrennt gewertete Regatten einer Klasse statt. Dies sollte am Samstag Berufstätigen ermöglichen am Sonntag auch zu einer abgeschlossenen Wertung zu kommen. Die Erfahrungen der Kölner zeigen jedoch, dass dieser Zweck verfehlt wurde oder auch dass kein entspr. Bedarf besteht. Am Samstag waren sogar mehr Teilnehmer anwesend als am Sonntag. In Köln wird dies zukünftig nicht mehr durchgeführt.

Sportlich ist diese Verfahrensweise auch eher fragwürdig, es darf nicht darauf ankommen an einem Wochenende möglichst viel RL-Punkte zu holen, sondern es muss darauf ankommen, sich bei verschiedenen Bedingungen über 2 Tage durchzusetzen. Der Ausschuss empfiehlt deshalb, solche Regatten allgemein nicht länger durchzuführen.

Öffentlichkeitsarbeit (Dortmund, Leipzig, Hamburg), Neue Broschüre, DSV im Internet

Der DSV war im letzten Jahr auf den Modellbauausstellungen in Dortmund, Leipzig und Hamburg vertreten. Alle Ausstellungen waren ein großer Erfolg, gemessen an dem Interesse. Die Bestände der Broschüre RC-Segeln wurde somit auch nahezu vollkommen aufgebraucht, so dass ein Neudruck erforderlich ist. Gerhard Meysemeyer hat dazu schon einen überarbeiteten Entwurf gemacht, der demnächst umgesetzt wird. Wir werden wieder ca. 3000 Exemplare drucken. Raimund Schulin schlägt hierzu vor jedem Segler Broschüren zur Verfügung zu stellen, um sie an Bekannte weiter verteilen zu können. Ich werde überprüfen, ob sich dies finanziell und logistisch durchführen läßt.

Der Internet Auftritt der Modellsegler über die offizielle Seite des DSV enthält jetzt auch immer die aktuellen Ranglisten. Bisher hatten wir ca. 6000 Besucher auf dieser Seite. Es wäre jedoch wünschenswert, wenn wir noch mehr aktuelle Infos auf dieser Seite bringen würden. Wenn jemand einen interessanten Beitrag zum Modellsegeln dazu liefern möchte, kann er sich an den Obmann wenden. Unser Webmaster Henning Faas führt übrigens auch selbst die Ranglisten. Bitte RL-Regattaergebnisse immer an Henning (webmaster@vdmys.de).

TOP 2 Besprechung der Saison 2001 und Beschlussfassung zu ggf. erforderlichen Änderungen in der AFM für 2002

Änderungen in der AFM sind kaum erforderlich. Das Thema Kurse (s.o.) sollte überarbeitet werden. Außerdem sind einige redaktionelle Verbesserungen erforderlich, die sich z.B. aus den neue IWB ergeben.

Werner Gerhard schlug vor in der Rangliste nur noch diejeningen aufzunehmen, die mindestens 6 Regatten gesegelt haben. Nach kurzer Diskussion wurde diese Vorschlag mit großer Mehrheit abgelehnt.

Alle weiteren Punkte zu diesem TOP wurden unter TOP 1 besprochen.

TOP 3 Termine in 2002 (DM, RL-Regatten, etc.)

Im Jahr 2002 finden insgesamt 37 Regatten statt (Terminliste in diesem Heft). Dies verteilt sich auf 11 1-Meter, 23 M und leider nur noch eine 10-Rater Regatta. In diesem Jahr findet erstmals eine Deutsche Meisterschaft der M-Klasse in München (MYC München) statt. Nachdem wir im letzten Jahr ganz im Norden, in Flensburg waren, ist es sehr schön, dass wir jetzt ganz im Süden sind. Wenn möglich sollten die DMs immer in verschiedenen Regionen Deutschlands stattfinden. In München ist im übrigen auch mit interessanter internationaler Beteiligung aus Österreich, der Schweiz und vielleicht Italien zu rechnen. Die DM der 1-Meter Klasse findet in Köln (MB Rodenkirchen) statt.

TOP 4 Bericht aus dem Technical Committee der ISAF-RSD

In der Technischen Kommission der ISAF-RSD wurden folgende Themen behandelt:

- Lukendeckel aus Carbon in der IOM Klasse (siehe hierzu 1 Meter Info)
- · Aluminiumqualität von Masten und Bäumen in der IOM Klasse
- Diverse kleinere Punkt im Rahmen der Regelüberarbeitung

Die Klassenbestimmungen aller Klassen wurden vollkommen überarbeitet und haben zukünftig ein einheitliches Format, ähnlich wie das bisherige Format der IOM Klasse. Demzufolge sind auch alle Klassenbestimmungen jetzt neu zu übersetzen und zu veröffentlichen. Für die IOM-Klasse wird dies Heinrich Lipp und für die M-Klasse ich selber machen. Die 10 Rater Übersetzung werde ich erst später durchführen. Sobald die Übersetzungen fertig sind, werden sie im Internet veröffentlicht und den Vereinen zugeschickt.

Ansprechpartner für die einzelnen Klassen sind im übrigen:

IOM Klasse:

Heinz Bohn, RCSegel@aol.com

M - Klasse :

Klaus Schröder

10 - Rater :

Gerhard Mentges, mentges@modellyachtkonstruktion.de

TOP 5 Bericht aus dem Racinq Rules Committee der ISAF-RSD

Klaus Schröder berichtet aus dem RR-Committee über verschiedene derzeit diskutierte Themen, die jedoch kaum Auswirkungen auf unser Regattageschehen haben werden und somit hier auch nicht weiter wiedergegeben werden.

TOP 6 Weiterentwicklung der IOM Klasse in Deutschland (Vorschlag DSV-Boot IOM)

Aus einem Gespräch zwischen Heinz Bohn und mir ist der Gedanke entstanden, ein DSV IOM Boot anzubieten, dass einen kostengünstigen Einstieg ormöglicht.

modell yacht info

Nr. 32- Feb - 2002

Anläßlich der Ausschusssitzung haben wir dies und auch andere Möglichkeiten zur Förderung des RC-Segelns ausführlich diskutiert.

Vom MB Rodenkirchen wurde in diesem Zusammenhang ein Einsteigerboot vorgestellt, dass noch etwas kleiner als eine IOM Yacht und sehr preiswert zu erstellen ist. Es hat ausgezeichnete Segeleigenschaften und könnte sogar von einem Jugendlichen auf dem Fahrrad transportiert werden. Zu dieser Yacht gibt es einen

Beitrag in dieser MYI.

Das von Heinz Bohn als Bausatz zusammengestellt IOM Boot wäre zu einem Preis von 390 Euro zu erstehen und würde voll konkurenzfähiges Segeln anläßlich einer Regatta ermöglichen, auch wenn der Rumpf natürlich nicht das allerletzte Top-Design sein kann (siehe Info zu dieser Yacht in diesem Heft). Ist diesem Zusammenhang ist unbedingt anzumerken und hervorzuheben, dass Heinz bei diesem Schiff auf jeglichen Gewinn verzichtet. Gleiches gilt auch für Graham Bantock, der für das Design des Rumpfes verantwortlich zeichnet. Nur aus diesen Gründen ist eine idielle Förderung des DSV für diese Yacht möglich. Finanziell hätte der Ausschuss Modellsegeln im übrigen keine Möglichkeit ein solches Schiff zu fördern. Allerdings planen wir, dieses Schiff in DSV Vereinen und andernorts (Zeitschriften) bekannt zu machen, um möglichst großes Interesse an dieser Yacht und damit am Modellsegeln zu wecken.

In der Diskussion dieses Themas kam auch deutlich heraus, dass wir es mit 3 Arten an Modell bzw. RC-Seglern zu tuen haben.

- 1. Der Modellbauer und eher wenig ambitionierte Segler
- 2. Der Modellbauer und recht gute Segler
- 3. Der nur Segler mit ansonsten 2 linken Händen oder/und kein Interesse am Bauen

Um auch der letzten Gruppe gerecht zu werden, haben wir vor, auch ein sog. Fertigmodell der IOM-Klasse anzubieten. Hierzu fehlt allerdings noch ein Anbieter. Damit ergibt sich also ein 3-stufiges Konzept zur Förderung des Modellsegelns.

- 1. Das "echte" Anfänger und Jugendboot mit ca. 80 cm Rumpflänge
- 2. Das voll regattafähige DSV IOM Boot als Bausatz
- 3. Das voll regattafähige IOM Fertigmodell

Es gibt Modellsegler, die befürchten, dass mit diesen Maßnahmen die M-Klasse zu sehr ins Hintertreffen geraten würde. Ich glaube, dass diese Befürchtungen unbegründet sind, denn auch die M-Klasse würde davon profitieren, wenn neue Segler für das RC-Segeln gewonnen werden könnten.

TOP 7 und 8 Bericht des Obmanns zur Gründung der Internationalen Klassenvereinigung für die IOM Yachten und zur Gründung einer Nationalen Klassenvereinigung

Zur Zeit wird die Gründung einer internationalen Klassenvereinigung für die IOM Klasse vorbereitet. Ziel dieser Gründung ist eine stärkere Einbeziehung der IOM Segler in alle Entwicklungen der Klasse. Diejenigen die die Klasse segeln, sollen auch für z.B. die Klassenbestimmungen verantwortlich sein. In Deutschland liegt die

Nr. 32- Feb - 2002

Gründung der nationalen Klassenvereinigung in den Händen von Heinz Bohn, der im Rahmen des 1 Meter Briefes über weitere Schritte berichten wird.

TOP 9 Verschiedenes

Alle Hersteller von Modell-Yacht-Segeln soll gebetet werden, Massangaben und Messmarken auf den Segeln anzugeben.

Zur WM der M-Klasse in Italien, Ravenna liegen noch keine weiteren Informationen vor. Die Regatta wird mit Stand vom 9.2.02 in der Zeit vom 14.-22.9.02 in stattfinden. Ich habe alle Vereine aufgefordert, mir Interessenten zu melden. Bisher haben 1. Janusz Walicki, 2. Klaus Schröder, 3. Gerhard Schmitt, 4. Jens Brüggen, 5. Wemer Gerhardt, 6. Elke Wißmann, 7. David Clark, 8. Horst Becke, 9. Michael Scharmer ihr Interesse bekundet (Reihenfolge gemäß Rangliste Ende 2001). Weitere Interessenten mögen sich bitte bald bei mir melden.

Derzeitige DSV Vermesser Modellsegeln sind:

- · Hubert Blessin, München
- · Klaus Schröder, Hamburg
- · Heinz Bohn, Jüchen-Otzenrath
- · Jürgen Amenda, Audenhain
- Werner Gerhardt, Kiel
- Jochen Weiß, Hamburg
- Gerhard Mentges, Hamburg
- · Manfred Prothmann, Itzehoe
- · Peter Hirche, Dresden
- · Gerhard Meysemeyer, Neuss
- · Raimund Schulin, Köln
- Kurt Lauschmann, Ratzeburg
- Günter Voelz, Berlin
- · Horst Becke, Flensburg
- · Hartmut Neubert, Jarblund-Weding
- · Hennig Faas, Mannheim
- Hans Jürgen Koop, Krummesse
- Heinrich Lipp, Köln
- · Michael Scharmer, Schleswig
- Gerhard Schmitt, Esslingen
- Wilhelm Röhrkaste, Barsinghausen
- Frank Schröder, Rostock

Wedel, den 9.2.02

Gerhard Mentges Obmann Ausschuß für Modellsegeln

DSV Termine RC Segelregatten 2002

Monat	Tag	Klasse	Ranglisten/ Freundschr.	Verein / Ort	Bereich
März	16.	1 m	RL	MB Rodenkirchen (Köln)	West
	23. + 24.	М	RL	DSV/ RCSYC Krefeld	West
April	20. + 21.	М	RL	MYC München	Süd
	27. + 28.	М	RL	MB Rodenkirchen (Köln)	West
	27. + 28.	1 m + M	F	VdMYS Eilenburg	Ost
Mai	1.	1 m	F	MYC München	Süd
	4. + 5.	1 m	2 x RL	VdMYS Harburg	Nord
	11. + 12.	1 m + 10	RL	DSV/RCSYC Krefeld	West
	18. + 19.	1 m + M	F	Berliner Modellsegler (Berlin	Ost
	18. + 20.	М	RL	MBC Traunstein in Taching	Süd
	25. + 26.	М	2 x RL	VdMYC Biblis	Süd
Juni -	1. + 2.	М	RL	VdMYS Sömmerda inSeeburg	Ost
	8. + 9.	М	RL	VdMYS Flensburg in Sörup	Nord-
	15. + 16.	1 m	F	Lübeck-Nordic - Cup (mit D, DK, FIN, N + S)	Nord
	23.	М	F	DSV/RCSYC Krefeld	West
	22. + 23.	М	RL	VdMYS/MYC Mühlau-Chemnitz	Ost
Juli	27. + 28.	М	RL	VdMYS + Lübecker Yachtclub	Nord
August	3. + 4.	1 m	2 x RL	VdMYS Ratzeburg	Nord
	10. + 11.	1 m	F	VdMYS Rostock - Warnemünde	Ost
	25.	М	F RL (Oberrheinp.)	VdMYS Mannheim (2. Lauf Oberrheinpokal) (1. Lauf in Seltz/Frankreich am 21.7. Meid bei Piel)	Süd
Sept.	31.8.+1.9.	М	RL	VdMYS Flensburg in Sörup	Nord
	1.	М	F	DSV / RCSYC Krefeld	West
	7.	М	F	VdMYS Flensburg in Sörup	Nord
	7. + 8.	М	F	VdMYS Friedewald	Ost
	14. + 15.	1 m + M	F	VdMYS Eilenburg	Ost
	21. + 22.	1 m	DM	Meisterschaft Rodenkirchen	West
	28.	М	F RL (Obersheinp.)	VdMYC Biblis (4. Lauf Oberrheinpokal) (3.Lauf in Bischheim/Frankreich am 22.9. Med. bei Piel)	Süd
Oktober	6.	1 m	F	VdMYS in Unterschneidheim	Süd
	12. + 13.	М	RL	VdMYS / MSYC Sömmerda	Ost
	12. + 13.	1 m	RL	VdMYS Schleswig	Nord
		М	RL	DSV / RCSYC Krefeld	West
	19. + 20.	***			
	19. + 20. 13.+14.	М	F	VdMYS / RCSYC Krefeld (Vierländerregatta)	West

Ausschreibungen zu den Regetten können bei den umseitigen Anschriften angefordert werden. (Bitte die Veröffentlichungen zu Ausschreibungen im "modell jacht info" bzw. RC-Aktuell beschten!) Kurt Lauschmann 23909 Ratzeburg - Tel. 04541/89 18 66 – Fax 89 18 67 - E-mail: kurt.lauschmann@t-online.de

Ausschreibungen zu Segelregatten kann man erhalten für / von :

Berlin	Günter Voelz Simpsonweg 21, 12305 Berlin 49	030 / 7452973 Fax wie Telefon
Berlin - Haselhorst	Bernhard Graubmann Drosselstieg 37, 10318 Berlin	030 / 5082208 BGraubmann@t-online.de
Biblis	Rudolf Bär Theodor-Heuss-Str. 7, 68649 Groß Rohrheim	06245 / 8972
Kandel	Walter Piel Raiffeisenstr. 13 E, 76870 Kandel	07275 / 913118 Fax / 913119
Chemnitz (Mühlau)	Ronald Enkelmann, Schillerstraße 41, 09128 Chemnitz	0371 / 7750820 Fax / 7750824
Detmold	Elke Wißmann Lindenstr. 17 33818 Leopoldshöhe	05202 / 881178 Fax wie Telefon
Eilenburg	Jürgen Amenda Dorfstr. 76a, 04838 Audenhain	034244 / 51282
Flensburg	Horst Becke Schulze-Delitsch-Str. 24 24943 Flensburg	O461 / 23029 Fax O4602 / 99 01 23
Friedewald	Herbert Neumann Lindenweg 13, 01445 Radebeul	0351 / 8306217
Fulda	Hermann Etzel Friedrich-Warth-Straße 5, 36041 Fulda	0661 / 44492
Hagen	Roland Regensburg Friedhofsweg 18, 58256 Ennepedal	02333 / 4421 Fax wie Telefon
Hannover	Wilhelm Röhrkaste Kirchdorfer Straße 1, 30890 Barsinghausen	05105 / 64913
Harburg	Manfred Wichern Quellmoor 12, 21147 Hamburg 92	040/7963224
Kiel	Werner Gerhardt Projensdorfer Straße 112, 24106 Kiel	0431 / 35887 Fax / 338132
Krefeld	Friedhelm Scholten Kaiserstr. 7a, 47800 Krefeld	02151 / 599554 Fax wie Telefon
Lübeck	M: Kurt Lauschmann, Schweriner Str. 8, 23909 Ratzeburg 1m: Hans Jürgen Koop, Mittelweg 10, 23628 Krummesse	04541 / 891866 Fax / 891867 kurt.lauschmann@t-online.de 04508 / 7390 Fax: 0451 / 88274250
Mannheim	Helmut Mylius Eberswalder Weg 20, 68309 Mannheim-Vogelstang	0621 / 708470
Kaarst	Gerhard Meysemeyer Saphirweg 13, 41564 Kaarst	02131 / 7657-00 Fax / 667299 meysemeyer@aol.com
Möhnesee	Olaf Döblitz Am Kastanienhof 140, 59423 Unna	02303 / 23580
München	Peter Nachreiner Trogerstr. 29, 81675 München 80	089 / 477358 ph.nachreiner@freenet.de
Radebeul	Herbert Neumann Lindenweg 13, 01445 Radebeul	0351 / 8306217
Ratzeburg	1m : Hans Jürgen Koop, Mittelweg 10 23628 Krummesse	04508 / 7390 Fax 0451 / 88274250
Rodenkirchen	Hartmut Dombrowski Waldorfer Straße 43, 50389 Wesseling	02236 / 48431
Rostock	Frank Schröder Am Hopfenbruch 25, 18059 Papendorf - Groß Stove	0381 / 4009523
Schleswig	Michael Scharmer, Sohststraße 6, 24148 Kiel	0431 / 7297204 mscharmer@web.de
Steinbach	Heinz-G. Asselborn Stettiner Str. 52, 61449 Steinbach	06171 / 983864 Fax / 703430
Sömmerda	Siegfried Wagner, Erfurter Höhe 2, 99610 Sömmerda	03634 / 608690 Fax wis Telefon
Traunstein	Ludwig Eglseer Am Guntramshügel 6, 83278 Traunstein	0861 / 64240 Fax / 9862436
Unter- schneidheim	Walter Luitz Lisztstraße 20, 73441 Bopfingen	07362 / 4778 w.luitz@t-online.de
Wilhelms haven	Ingo Hölzler Amundsenweg 6, 26389 Wilhelmhaven	04421 / 85541 Fax / 87634

modell yacht info

Nr. 32- Feb - 2002

"Jeder gegen Jeden" oder MSS (Most Simple-System)

(Gerd Mentges Feb 2001)

Zielsetzung:

- · Gleiche Chancen für alle Segler zu jeder Zeit und in jedem Durchgang.
- Ausschaltung jeglicher Klassifizierung in leistungsstärkere und leistungsschwächere Segler.
- · Abschaffung des Auf- und Absteigens.
- . Minimaler Organisationsaufwand und einfache Anwendung.
- Keine Einteilungsläufe

Durchführung:

- Der Veranstalter teilt die startenden Teilnehmer zu Beginn der Wettfahrt in zufälliger Reihenfolge auf 2 oder mehr Gruppen (A,B,C,....) auf.
- 2. Die Anzahl der Segler pro Gruppe bestimmt der Wettfahrtleiter.
- Die Zusammenstellung der einzelnen Gruppen nach dem 1. Durchgang ergibt sich aus der Einlaufreihenfolge des jeweils vorherigen Durchgangs in folgender Art und Weise für alle nachfolgenden Durchgänge:

Bei 2 Gruppen (A + B):

- Der 1., 3., 5., 7., 9. usw. Segler segelt den nächsten Lauf in der Gruppe A.
- Der 2., 4., 6., 8., 10. usw. Segler segelt den nächsten Lauf in der Gruppe B.

Bei 3 Gruppen (A + B + C):

- Der 1., 4., 7., 10., 13. usw. Segler segelt den n\u00e4chsten Lauf in der Gruppe A.
- Der 2., 5., 8., 11., 14. usw. Segler segelt den nächsten Lauf in der Gruppe B.
- Der 3., 6., 9., 12., 15. usw. Segler segelt den nächsten Lauf in der Gruppe C.

Bei 4 Gruppen (A + B + C + D):

- Der 1., 5., 9., 13. usw. Segler segelt den nächsten Lauf in der Gruppe A.
- Der 2., 6., 10., 14. usw. Segler segelt den nächsten Lauf in der Gruppe B.
- Der 3., 7., 11., 15. usw. Segler segelt den nächsten Lauf in der Gruppe C.
- Der 4., 8., 12., 16. usw. Segler segelt den n\u00e4chsten Lauf in der Gruppe C. usw.
- 4. Die Punktevergabe erfolgt immer nach dem Low Point System WR A 2.2. (1,2,3,4,usw.)

Die aktuelle Regel

Nachfolgende Situation wurde von Werner Gerhard geschildert :

Nach einer Berührung der Luvtonne fährt ein Boot zunächst im Pulk auf Raumschotkurs (halber Wind) richtig zur nächsten Tonne. Dann will es sich als Leeboot freisegeln und luvt an und nimmt ein unbeteiligtes Boot mit vom richtigen Kurs ab und zwingt es mit ihm zusammen "auf die grüne Wiese" zu segeln. Das unbeteiligte Boot erhält dadurch eine schlechtere Plazierung. Es heißt zwar: Ein Boot das sich freisegelt in der Absicht, die Strafe auszuführen, verliert nicht seine Rechte, aber sobald es die Strafdrehungen ausführt, muß es sich freihalten. (Regel 22,2) Bedeutet das aber wirklich, daß er beim freisegeln unter Umständen seinen ärgsten Konkurennten mit in die Wüste nehmen darf?

Die Regelsituation wird wie folgt definiert:

Der Bojenberührer muss sich nach Regel 31.2 sobald wie möglich frei segeln und unverzüglich seine 360°- Drehung ausführen. Diese beiden Teile - Freisegeln und 360°-Drehung - sind Inhalt der Drehungsstrafe. Das besagt, dass sich der Bojenberührer auch beim Freisegeln "Freihalten" im Sinne der Definition der WR muss.

Muss also durch das von ihnen genannte Luven ein anderes Boot den Kurs ändern, verstößt der die Entlastung suchende Bojenberührer gegen Regel 20.

Ein Boot, das sich freisegelt in der Absicht eine Strafe auszuführen verliert also das Recht von Regel 11, dass sich das Luvboot freihalten muss. Ihr Satz "Ein Boot, das sich freisegelt in der Absicht eine Strafe auszuführen, verliert nicht seine Rechte...." ist falsch und steht nicht in der WR. Damit ist klar, dass der Bojenberührer, sowie er sich entlasten will und dabei einen anderen zur Kursänderung zwingt, gegen Regel 20 verstößt. Anders ist die Situation, wenn der Bojenberührer nicht wiedergutmachen will. Dann stehn ihm nach wie vor alle Rechte zu und er kann luven und das Luvboot muss sich wegen Regel 11 freihalten. Der Protest des anderen Bootes auf Grund von Regel 31 sollte aber erfolgreich sein.

Schlussbemerkung: "Kann man dem geluvten und dadurch geschädigten Wiedergutmachung gewähren?

Dies ist nur dann möglich, wenn die Bojenberührung klar ersichtlich und das Boot mit Absicht und nach Auffassung des Schiedsgerichts durchaus im Bewusstsein des eigenen Fehlers den anderen geschädigt hat um ihn nach hinten zu sgeln. Dann kann man ihn dafür nach Regel 2 bestrafen und dem anderen Boot nach Regel 62.1d Wiedergutmachung gewähren.

modell yacht info

Nr. 32- Feb - 2002

Regattakurse

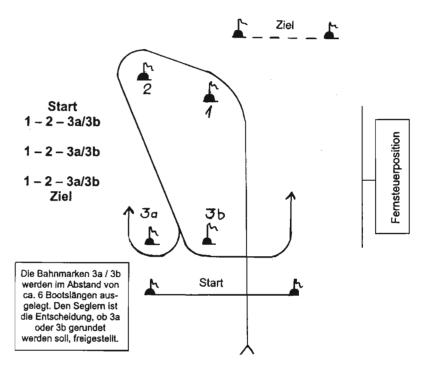
Seit Jahr und Tag legen die Veranstalter von Ranglisten- und Freundschaftsregatten die Kurse in Form des so genannten "Olympischen Dreiecks" fest. Diese Vorgabe eines Regattakurses wurde mit dem Auslaufen der "Internationalen Wettsegelbestimmungen (IWB) 1993 – 1996" hinfällig und in den darauf folgenden Jahren nicht mehr vorgeschrieben.

So findet sich in den derzeit geltenden "Wettfahrtregeln Segeln (WS) 2001 – 2004 kein Hinweis auf eine bestimmte Form des abzusegelnden Kurses (WS Anh. J).

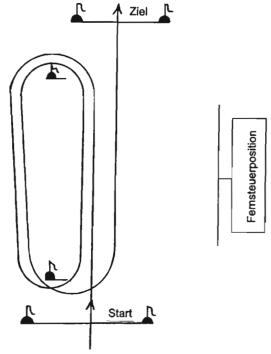
Auch die AFM in der aktuellen Fassung stellt lediglich fest, dass die Wettfahrt mit einem möglichst langen Kreuzschenkel beginnen sollte (AFM Tell II Regattadurchführung).

Der Verzicht der ISAF auf die Vorgabe eines Dreiecks-Kurses kam nicht von ungefähr. Es berücksichtigte vielmehr das nachlassende Interesse der Segler am "Strassenbahnfahren" beim Absegeln der Halbwindkurse des Olympischen Dreiecks, das sportlich wenig Anreiz und optisch keinen Blickfang darstellte. Dies galt und gilt m.E. gleichermaßen für RC-Regatten.

Angelehnt an die Kursvarianten, wie sie üblicherweise während der Kieler Woche oder bei den Wettfahrten auf der Hamburger Außenalster gesegelt werden lassen sich folgende Kurse vorstellen:



Nr. 32- Feb - 2002



Diese Bahn wird häufig verwendet. Gewählt werden kann folgendes:

- 1.) Vergrößerung oder Verringerung der Rundenanzahl,
 - 2.) Weglassen des letzten Kreuzschenkels
- 3.) Verwendung eines Tores anstelle einer Leebahnmarke
- 4.) Verwendung einer Ablaufbahnmarke an der Luvtonne
- 5.) Benutzung von Lee- und Luvbahnmarken als Start- bzw. Zielbahnmarke

Es würde sich deshalb lohnen, auch bei den RC-Regatten über Regattakurse nachzudenken, die mehr Raum für Taktik und strategisches Geschick der Segler lassen, Zuschauern und Seglern mehr "Aktion" bieten und dabei auch die Sehschärfe der älteren Skipper berücksichtigen. Es ist schließlich nicht jedermanns Sache, die in der Regel den Fernsteuerungspositionen weit draußen gegenüberliegende Halbwindtonne im Pulk mit anderen Yachten berührungsfrei zu runden.

Klaus Schröder GER 03

modell yacht info

Nr. 32- Feb - 2002

Anfänger und Jugendboot des MB Rodenkirchen

Unser gemeinsames Club-Projekt, der Anfängersegler! Oder wie kann man mit minimalem Bauaufwand und für weniger als 50 EUR komplett, einen Vorschlag gegen den derzeitigen Trend machen.

Der "Trend" ist, ob wir es wahr haben wollen oder nicht, daß das Interesse an unserem Sport erlahmt, und zwar weniger bei denjenigenen, die ihn ausführen, als bei potentiellen Interessenten, die neu zu uns stoßen und die sich bildenden Lücken füllen sollten. Man trifft zwar immer noch genügend Leute, und vor allem immer wieder die gleichen, zum Segeln bei den Regatten, aber wir haben keinen Nachwuchs. Auch werden die Regattafelder von Jahr zu Jahr kleiner!

Stillstand ist Rückschritt, auch bei uns. Der natürliche Abgang wird nicht ersetzt. Woran es liegt? Keiner weiß es genau, aber es sind sicher auch die steigenden Kosten, die die Regattafelder schrumpfen lassen. Kosten für das Reisen, aber auch die Kosten für unsere Boote. Kaum einer baut noch selbst. Das würde zwar billiger, mindert aber auch die Gewinnchancen. Das heißt, man muß schon einiges hinlegen, wenn man mithalten will. Anfänger hält das sicher ab, wenn sie hören was ein Einstieg kosten würde.

Anfänger, das heißt potentielle Interessenten, und das sind in erster Linie Jugendliche, aber zum Beispiel traditionell auch Interessierte die sich aus der Modellflugszene rekrutieren, müßten wenigstens eine Möglichkeit des Selbstbauens haben oder wenigstens Anleitung dazu.

Wir haben uns die Sache überlegt, und auch darüber nachgedacht was in der Vergangenheit in dieser Richtung falsch gemacht oder versäumt wurde, und haben Ursachen definiert und Kriterien festgelegt die vielleicht zu Erfolg führen könnten.

Es muß nicht unbedingt ein den gängigen, gebrauchsfertigen, teuren regattatauglichen CfK-Einheitsrennziegen entsprechendes Boot sein, sondern eines auch für Jugendliche erschwingliches Anfängerboot, mit einem Minimum an Bauaufwand. Ein gut transportfähiges jedoch nicht zu kleines Boot nach zeitgemäßer Konstruktion, das mit relativ geringen Kosten auch von Jugendlichen selbst herzustellen und auch auf dem Fahrrad zu transportieren ist, aber trotzdem schon passable Segeleigenschaften hätte um Freude am Segeln zu entfachen, wäre einen Versuch wert.

Mit entsprechender Anleitung, vor allem beim Trimmen und auch beim Segeln, könnte man Interessierte ohne schockierende Kosten und damit ohne finanzielles Risiko mit dem Segeln bekannt machen. Wer wirklich Spaß daran hätte, könnte sich dann über den Weg von preiswerten Regattabooten aus zweiter Hand ans Regattasegeln wagen. Der eine oder andere würde sicher hängen bleiben.

Außerdem besteht die Gelegenheit, und zwar über den Weg der geringeren Kosten, zum Beispiel im Werkunterricht an den Schulen, Interessenten anzusprechen. Man muß sich aber von unrealistischen Vorstellungen freimachen. Unsere SMS- und Computerjugend ist für uns verloren. Die Verlockung mit passiver Freizeitgestaltung ist zu groß!

Man kann Trends in der Freizeitgestaltung nicht umkehren, aber vielleicht dem, der an unserem Hobby vielleicht interessiert ist, einen Ansprechpunkt bieten, denn auch dies ist heute kaum noch vorhanden.

Wir haben versucht, die Projektziele zunächst einmal festzulegen.

- Kosten unter 50 EUR, einschließlich Femsteuerung.
- Etwa 70 cm lang, also klein für Anschaffung und Transport, aber groß genug zum Segeln .
- Fahrradtransport möglich für Jugendliche.
- Eine durchdachte und einfache Konstruktion mit einem Minimum an Bauaufwand.
- Konventioneller Aufbau mit Knickspant und Sperrholzhaut, lackiert oder mit Klebe-Folie bezogen.
- Swingrig, einmal getrimmt und ok! Statt einer teuren Winde ein Billigservo möglich.
- Einfache 2-Kanal Fernsteuerung, für Ruder und Segelverstellung.
- · Bauplan mit Bauanleitung und Fotos im Internet, alles kostenlos.
- Möglichkeit eventuell einen kompletten und preiswerten Materialsatz über Händler zu erhalten.
- Angebot von Beratung beim Bau und bei ersten Segelversuchen unter Anleitung auf unserem Gewässer.
- Herantragen des Projektes, auch mit Unterstützung zum Beispiel des DSV, an Schulen und andere Segelvereine, aber auch an die lokale Presse oder gar ans Regional-Fernsehen.

Wir haben über dem letzten Winter uns gemeinsam mit dem Projekt befaßt, und sehen es jetzt nicht mehr als utopisch, sondern als realisierbar an.

Ein Boot wie oben beschrieben, mit einer tragenden Schale ohne Spanten aus preiswertem 0,8 mm Sperrholz, mit einem festen Kiel aus Sperrholz oder Alu wurde gebaut. Ein dazu passendes, nicht zu großes Swingrigg, mit Segeln ohne geklebte Bahnen aus billigem Drachenstoff oder blauer Folie aus Mülltüten (!), und Mast und Bäumen aus Kohlerohren und Winkelverbindern zusammen mit Drachenschnur (Dynema) aus dem Drachenladen. Zwei Billig Servos zu je etwa 10 EUR, und eine Fernsteuerung von einem Modellauto haben genügt.

Wenn man die Kosten für eine preiswerte Fernsteuerung, etwa 25-30 EUR, die ohnehin fast jeder Schüler für sein Modellauto heute besitzt, zunächst abzieht, kommt man bei normalen Baumarktpreisen tatsächlich auf unter 25 EUR! Dieser Teil unseres Projektes ist zunächst einmal erfolgreich verlaufen.

Wir haben das Boot zusammen mit verschiedenen Segeln am 26. Januar bei der Seglertagung in Maschen vorgeführt. Zur Zeit, und das bisher wetterabhängig, wird die praktische Erprobung auf dem Wasser durchgeführt, und eine Baubeschreibung mit Baustufenfotos und Bauplan zur Veröffentlichung im Internet auf unserer Homepage (modellbaurodenkirchen.de) vorbereitet.

Was ist Eure Meinung dazu ? Kommentare von Einzelnen und besonders von Vereinen sind willkommen.

Wir werden zu gegebener Zeit im Internet über den Fortgang des Projektes berichten.

Heinrich Lipp, für den Modellbau Rodenkirchen e.V.

2.2.2002

modell yacht info

Nr. 32- Feb - 2002

DSV IOM Bootsbausatz

Der Bausatz besteht aus folgenden Komponenten:

- weiß eingefärbter GFK Rumpf
- 2. Kohlefaser Kiel
- 3. Kielblei
- 4. Kohlefaser Ruder
- Riggbausatz mit allen Komponenten incl. aller Beschläge die Bäume und das Nr. 1 Segel
- Beschlagsatz (Rollen, Decksdurchführungen usw.)
- einen vollständigen Bauplan für den Rumpf
- 8. einen vollständigen Riggbauplan



Der Preis für dieses Boot beträgt 395.- •.

Die Lieferzeit ca. 6 Wochen.

Rangliste 10 Rater Stand Saisonende 2001

					M û n c	B i b	K	- a - a
					e n	i s	n	Í
					00	00	00	01
RL-	Name	Segel-	Punkte	Teilnehmer	7	9	7	9
Platz	<u></u>	Nr.		Anz.Reg.				
1	Gerhard Schmitt	61	3089	4	1000	667	1200	889
2	Werner Gerhardt	97	2079	3		444	857	778
3	Janusz Walicki	6	2000	2		1000		1000
4	Heinz Büsgen	16	1807	2		778	1029	
5	Walter Piel	404	1556	2		889		667
6	Jens Brüggen	80	1112	2		556		556
7	Wilhelm Röhrkaste	26	1019	2		333	686	\neg
8	Roland Regensburg	433	889	3		222	334	333
9	Michael Seela	65	857	1	857			
10	Rudoll Bar	27	800	1				800
11	Herbert Starklauf	84	762	3	429	111		222
12	Hermann Etzel	20	714	1	714			
13	Hubert Blessin	74	571	1	571			
14	Winfried Budde	95	514	1			514	
15	Richard Wißmann	4	444	1				444
16	Josef Rickert	170	286	1	286			
17	Dieter Göthel	900	171	1			171	
18	David Chabman	335	143	1	143			
19	Elke Wißmann	35	111	1				111



Übersetzung "Slipping ahead" Interview mit G. Bantock, Englisches Segelmagazin "Seahorse" Ausgabe 263, Januar 2002

Übersetzung von Michael Scharmer (Viele Dank, die Redaktion)

Teil 1

"Unsere Skiffformen waren eine Zeitlang lang schnell, aber die neuen Boote sind schmaler und haben uns wieder geschlagen". America's Cup 1992? **Nein**.

Diese Aussage kommt von dem führenden Designer von Modell-Yachten, wo die schlankeren Boote dem America's Cup um über 2 Jahre voraus waren. Graham Bantock berichtet von den aktuellen Konstruktionen.

SH: Wo ist das Modellsegeln heute in Bezug auf verschiedene Klassen und geographische Gebiete?

GB: Die Internationale One Metre, IOM, hat sich etabliert als die Klasse, durch die die meisten neuen Leute mit dem RC-Segeln anfangen. Es hat die etwas längeren Marblehead-Boote in diesem Fall im letzten Jahrzehnt ersetzt In Australien und Neuseeland ist die IOM die vorherrschende Klasse und dies setzt sich auch in Südafrika, Kanada, Japan und Südamerika fort. Es hat die meiste Unterstützung aller internationalen Klassen in den USA, wo es viele und verschiedene Klassen gibt. Obwohl die WM für Marbleheads letztes Jahr in Infanta Christina Segelzentrum auf der Mar Menor, Spanien, einen starken Zulauf hatte, wird mit dieser Klasse da wenig gesegelt. Die IOM-WM in Kroatien stellte ein gute Qualität und Quantität der Konkurrenz da und es war sehr viel schwieriger sich dafür zu qualifizieren.

Die eben flügge gewordene internationale IOM Klassenvereinigung hat sich entwickelt und soll die Verantwortung für die Klasse im nächsten Jahr übernehmen. Die ICA (welche eine gänzlich auf Internet basierende Aktion sein wird), nicht mehr die ISAF RC-Abteilung, wird die Vergabe der Welt-, Kontinental- und Regionalmeisterschaften ebenso wie die Klassenvorschriften in der Hand haben, wird also der Ansprechpartner für die Eigner der Boote.

SH: Wenn wir zum Schluß die Einzelheiten der Modellyachtkonstruktion betrachten; die Rumpfform hat sich in die schmale Ausführung entwickelt, als erstes in der IOM-Klasse. Wie hat sich diese Rumpfform entwickelt? modell yacht info

Nr. 32- Feb - 2002

GB: Vor der Europameisterschaft 1997 hat sich die Ausführung stetig an die schmalere Ausführung angenähert, typisch ist eine Gesamtbreite von 200 mm mit einer Annäherung an die von der Vorschrift maximal vorgegebenen 60 mm Rumpftiefgang. Die WM in Wellington war ein Einschnitt; einige der besten europäischen Segler wurden von australischen Konstruktionen geschlagen, die generell breiter waren. Keiner wollte danach ein Boot haben, daß nicht als "Skiff" beschrieben ist. Aber die Konditionen dieser WM waren in der Hauptsache windig, wie sie tatsächlich meistens in Australasien beim RC-Segeln vorhanden sind.

Für diese Klasse ist es nicht überraschend, wenn solche Bedingungen die Änderung zu stabileren Booten (Erhöhung des aufrichtendes Moments) hat, wobei die *TS2* mit 300 mm Breite das extremste Beispiel ist.

Die Beschränkungen der IOM Vermessung bieten dem Designer eine einfache Entscheidung zwischen Stabilität, abhängig von der Breite des Rumpfes, und der benetzten Fläche.

Wenn Erbauer den europäischen und den englischen Markt bedienen, wo Windgeschwindigkeiten normalerweise kleiner sind als in Australasia, scheint es nicht logisch, einfach eine Kopie der breiten Ausführung zu benutzen. Statt dessen benutzen wir das Win-Design VPP, für RC-Yachten passend geändert. Nehmen wir die Zeit, für den Überblick über einen großen Bereich der existierenden IOM-Designs.

Es scheint, daß es möglich ist, einen Rumpf mit einer moderaten Breite von 250 mm zu entwickeln, der mit den breiteren Konstruktionen bei einem großen Windbereich konkurrenzfähig ist. In leichteren Windbedingungen hätte das moderatere Boot immer einen bedeutenden Vorteil und hätte eine kleinere benetzte Fläche, als die vorherigen schmaleren Boote, die eher eine eckigen Querschnitt haben.

Die Linien dieses Bootes, die *Ikon*, waren Anfang 1998 fertig, rechtzeitig für die EM in den vorherrschenden leichten Wind in Oporto. Es gewann und machte 1999 weiter mit der WM, abgehalten auf Malta, über einen weiten Windbereich zu gewinnen; vor dem Gewinner 1997, der *TS2*. Job ausgeführt!

Interessanterweise waren fast alle anderen Designs mit +/-10mm bei der Breite im Bereich der *Ikon* und schienen über einen weiten Windbereich konkurrenzfähig zu sein. Alle abgewandelten Boote der *TS2* haben gezeigt, daß die Konkurrenzfähigkeit im Vergleich zum Original dürftig ist. Es bleibt dieser eine starke Gegner, überlegen, solange der Wind nicht zu wenig wird.

Erst vor kurzem haben schmalere Designs wieder ein sehr starkes Wiederauferstehung. Die *Gadget*, konstruiert von Chris Dicks mit ungefähr 200 mm Breite, wurde von Martin Roberts gut gesegelt und gewann bei windigen Bedingungen die EM letztes Jahr und die WM dieses Jahr.

Weil bei vorherigen Veranstaltungen bei beiden Austragungsorten vorherrschend wenig Wind war, haben wir das *Italiko*-Design speziell für das Rigg 1 entwickelt. Obgleich es bei den großen Veranstaltungen nicht gewann, zeigt es bei den beabsichtigten Bedingungen exzellentes Potential und, entgegen der Rumpfform durch das VPP vorhergesagt, auch bei mehr Wind.

SH: Welche anderen Merkmale der TS2 und ähnlichen Skiffs fanden ihren Weg in andere Designs?

GB: Vielleicht denken die meisten RC-Segler an ein Skiff-Design mit einer offenen Cockpitfläche hinter dem Mast. Obwohl viele Eigner diese Erscheinung bei Booten zu faszinieren scheint; ob es diese Ausführung hat oder nicht, scheint nicht der entscheidende Faktor für die Konkurrenzfähigkeit zu sein. Ein Deck wie dieses erhöht das Gewicht und kann die Konstruktion und das Ausrüsten ein bißchen schwerer machen, deshalb haben

wir für unsere eigene Produktion auf dieses Konzept verzichtet. Statt dessen haben wir ein Hauptdeck, das den Mast bei gleichen Aufwand in dem Rumpf tiefer ansetzt, während die anderen Flächen glatt sind. Das abgesenkte Rigg ist ein gemeinsames Merkmal für alle neuen Designs und ist verantwortlich für eine kleine, aber sehr effektvolle Verschiebung des Segeldruckpunktes. Interessanterweise scheint ein Absenken des Großbaumes dichter an die Wasserlinie nicht die von uns erwarteten Probleme zu bereiten.

Ein anderes Merkmal, jetzt normal seit 1997, ist das sich zum Mast anhebende Vordeck. Dieses Merkmal erhöht das Freibord vorn und das Volumen am Bug und hilft dadurch, auf viel Wind auf Vormwindkursen bei Steckern den Steven wieder aus dem Wasser zu heben. Viel wichtiger ist, daß es mehrere nicht so direkt zu erkennende Vorteile hat. Es erlaubt die V-Form auf dem Vordeck, der Gegensatz zu flachen Decks. Das hilft, das Wasser vom Deck zu befördern und dadurch weiter das Bohren des Stevens zu verhindern. Es hilft den Spalt zwischen Rumpf und Fock zu vermindern und auch die Anströmung in das Großsegel zu säubern. Die höhere untere Unterstützung für den Mast (Mastcontroller) erlaubt eine bessere Kontrolle der Mastkurve und erlaubt Vorteile bei der Schotung der Fock.

Die breitere und flachere Heckauslauf und die flachere Kielform hilft beim Manöverieren und macht das breitere Boot verzeihlicher beim Segeln. Zur Startlinie zum richtigen Zeitpunkt, kreuzen in die richtige Richtung und gute Geschwindigkeit auf der Startkreuz ist ausschlaggebend, weil die Regatten bei RC-Segeln relativ kurz sind.

SH: Sind diese Merkmale, ausgedrückt als "Skiff'-Bezeichnung, bei den anderen RC-Klassen entstanden?

GB: Sicher, die Absenkung des Riggs hat sich bei anderen Klassen als sinnvoll erwiesen; auch das Anheben und Runden des Vordecks. Die "Wavepiercing'-Idee scheint genauso wie das Wellenreiten mit dem dicken Steven das Fahren des Vormwindkurses bei mehr Wind zu ermöglichen und ergibt einen Vorteil auf der Kreuz, wo der kleinere Widerstand (das schlankere Vorschiff) durch Wind und Wellen besser ist.

Die Marblehead- und Ten-Rater-Klasse haben wenig Rumpfvorschriften, kein Minimumgesamtgewicht, kein Maximumballastgewicht und die Tiefgangbeschränkung ist größer, als was wir sowieso nutzen können. Mechanische Stabilität (Veränderung des aufrichtendem Moment durch Veränderung Gewicht) ist ausreichend und darum sind in diesen Klassen die Rümpfe konsequenterweise progressiv immer schlanker geworden. Den wenigen breiteren Rümpfe die es in den vergangen Jahren versucht haben, ist es nicht sehr gut ergangen.

Teil 2

Nach einem Ansturm neuer Designs hat die Aufmerksamkeit auf Details im RC-Modell Segeln ein Comeback. Graham Bantock endet mit einem Blick auf die Entwicklung der Ein-Meter-Klasse.

SH: Inwiefern hat die Rumpfentwicklung Einfluß auf die Flossenentwicklung und anders herum?

GB: Seit 1997 liegt ein größerer Schwerpunkt im Design der Flossen, weil vielleicht eine große Anzahl von im Prinzip gleichen Rumpfdesigns mit einem, im Allgemeinen gleichen Leistungsvermögen, vorhanden ist. Mit der Bemühung ein kleines bißchen mehr Leistungsfähigkeit in dieser streng kontrollierten Klasse zu bekommen, schauen die Designer auf die nächst erkennbare Quelle für Verbesserungen.

modell yacht info

Nr. 32- Feb - 2002

Unsere Boote nutzen immer noch das 7% Dicken/Längen-Verhältnis für die Flossen, wie wir es schon 1992 gemacht haben. Zu der Zeit waren sie dünner als andere Flossen. Als andere Erbauer herausgefunden hatten, wie um den Ballastanteil tragen zu können dünnere Profile steif genug gebaut werden können, war der Vorsprung, den wir hatten kleiner geworden. Dünnere Profile arbeiten bei den kleinen Reynoldszahlen besser, die typisch für RC-Boote sind. Die Vergrößerung des Laminaranteils trägt eher nicht zu der Vergrößerung des Widerstandes bei. Also sind wir mit 6%-Sektionen am experimentieren und durch das Anbringen von Kanten erzeugen wir eine erzwungene turbulente Grenzschicht, um die Strömung anliegen zu lassen und um dadurch zu sehen, ob das so ist.

Als die Profillänge und das Dicken/Längen-Verhältnis kleiner wurden, ist die Steifigkeit der Flosse rapide vermindert worden und da ist die große Gefahr, daß die Vorteile durch die Verkleinerung des Widerstandes durch eine erhebliche Verminderung der Festigkeit, auffällig durch die Verschiebung des Ballastes nach Lee, verkleinert werden. Der optimale Punkt muß gefunden werden und das kann tatsächlich durch Erfahrungen über die charakteristische Verformung und Belastung der Flosse sein.

Die Ausführung der heutigen *TS2* benutzt die gleiche Flosse, die es auch 1995 hatte. Sie ist beidseitig aufwärts und abwärts von einem Maximalpunkt ungefähr 15% der Flossenlänge unter dem Rumpf verjüngt. Wo die Flosse den Rumpf verläßt ist, ist sie ein bißchen dünner als bei der größten Profillänge und das ergibt eine Flosse, die flexibler ist (Festigkeit ist verkleinert worden), um den Vorteil durch eine kürzere Profillänge am Rumpf zu bekommen. Der Designer der *TS2* benutzt seit 1997 die gleiche Flosse und scheint gute, gleichmäßige Ergebnisse zu erzielen.

Die Weiterentwicklung unseres eigenen Designs hat sich zu der Vergrößerung der Profillänge am Rumpf mit Ausrundungen bei der Vor- und Achterkante weiterentwickelt. Die Ausrundung zwischen Rumpf und Flosse kann das Querkraft/Widerstand-Verhältnis des ganzen Systems verbessern. Die gleiche Funktion ist an der Flosse/Ballast-Verbindung. Wir hoffen, eine unserer Flossen an einer TS2 bald zu testen.

Wir sehen viele verschiedene Profile und Umrisse bei Rudern, aber die bessere Wirkung haben immer noch die vom Anfang und das ist viele Jahre her. Die haben meistens eine relativ große Profillänge und halten dadurch den Widerstand pro Sektion klein. Die TS2 hat ein Ruder mit der Form eines Blattes und mit einer sehr kurzen Profillänge am Rumpf. Wir würden in einer Brise für gute Kontrolle ein tiefes Ruder wählen; wir würden für weniger Wind die gleiche Profillänge benutzen, das Ruder ist aber kürzer. In beiden Fällen würden wir am Rumpf die Profile lang ausführen.

SH: Es hat im Design des Ballasts einen bemerkenswerten Wechsel in den vergangenen Jahren von kurz und dick zu lang und dünn gegeben. Warum?

GB: Bis 1998 hatten die meisten Ballastbomben an RC-Yachten einen runden Querschnitt und ein Längen/Durchmesser-Verhältnis von ungefähr 5. Jetzt bleiben sie meistens rund im Querschnitt, aber das typische Längen/Durchmesser-Verhältnis ist jetzt in der Gegend von 7-10. Für diesen Trend sind zwei Hauptgründe vorhanden. Der Widerstand von stromlinienförmigen Körpern bei kleinen Reynoldszahlen variiert mit Längen/Breiten-Verhältnis vielmehr, als bei den für bemannte Boote typischen Reynoldszahlen. Das optimale Verhältnis für den Ballast der Modelle bei den kleinen Geschwindigkeiten erscheint größer zu sein als bei bemannten Booten und vielleicht ist das Verhältnis auch viel größer als das, das jetzt benutzt wird. Benutzt man ein Verhältnis von ungefähr 10, ist es unwahrscheinlich, eine Verbesserung zu bekommen, wenn man weiter geht; die Festigkeit fängt an, ein Problem zu werden. Da ist außerdem der nicht gewollte Zusatzeffekt beim schwojen und schwellen. Wie auch immer, wenn ein Design die Tendenz hat, Stecker zu fahren, hilft ein längerer Ballast den Abtauchvorgang zu be-

Nr. 32- Feb - 2002

grenzen. Bei einer Klasse mit begrenztem Tiefgang ist das eine sinnvolle Ausführung, weil der längere Ballast eine etwas bessere Stabilität ergibt.

Einige Eigner benutzen elliptische anstatt runde Querschnitte. Die Absicht ist, den VCG (vertical center of gravity=Gewichtsschwerpunkt) tiefer zu bekommen und erzielen dabei einen Endplatteneffekt. Meine eigene Rechnung ergibt, daß man mehr Stabilität mit der gleichen Vergrößerung des Widerstandes bei einer Vergrößerung der Breite des Rumpfes erhält, so daß dieser Weg nicht sehr attraktiv für uns zu sein scheint.

Bei dem Thema Ballast scheint es, daß der Winkel der Mittellinie des Ballastes zu der Horizontalen einen entscheidenden Effekt auf die Leistung hat. Ein positiver Winkel scheint hierbei die Tendenz zum Unterschneiden zu verschieben und auch einen verkleinerten Widerstand der Anhänge auf der Kreuz und spitzen Raumkursen zu bringen. Rechnungen bezüglich des besten Winkels mit der wahren Windgeschwindigkeit zusammen mit der Charakteristik des Rumpfes scheinen mit den Beobachtungen übereinzustimmen.

SH: Welche sind die augenblicklich erfolgreichsten Designs und warum?

GB: Wenn wir als erfolgreiches Design solche nehmen, die gute Resultate für Segler mit verschiedenen Fähigkeitsstufen geben und die, die augenblicklich gebaut werden, würde ich sagen, daß die, die unten aufgeführt sind, alles Schiffe sind, die sehr gut funktionieren, entweder im Design oder in der Ausführung.

SH: Auf welche Teile zu Förderung der Leistung konzentrieren die Designer nun ihre Anstrengungen?

GB: Die Aufmerksamkeit auf Details hat ein Comeback- flache Riggdrähte und aerodynamische Salinge sind eine Erscheinung dafür. Wenig einleuchtend ist scheinbar, daß es wichtiger ist, das Rigg als ganze Einheit einzustellen

In der Ein-Meter-Klasse sind typisch für RC-Boote die Focks auf einem balancierten Baum, Twist wird kontrolliert mit einer Dirk, die gegen die Vorstagspannung arbeitet. Bis vor kurzem war in Europa die Benutzung eines relativ steifen Riggs mit hoher, aber ausbalancierter Spannung im Rigg normal, so daß die Segel sich entweder in Böen oder Flauten nicht verändern.

Die Australier waren in Rigg-Angelegenheiten eine ganze Weile in Front vor dem Rest und der Veteran Kiwi Geoff Smale, Gewinner des POW-Cup, gab uns allen bei der letzten WM in Kroatien eine Schulung im Rigg-Trimm. Das dazu passende Großsegel in der Form, die Mastbiegung und das Riggen war ein Verbund. Die Lösung ist, die Kraft in einer Art abzuwägen, daß das Vorsegel und das Großsegel in einer Boe twisten wodurch das Boot gut ausbalanciert ist und den Kurs beibehält.

Die Wantenpüttinge sind weit hinter dem Vorstagpunkt, beim Benutzen von kurzen Salingen bewegen sich die Wanten kaum aus der Linie und das läßt den Mast in Baumhöhe seitlich bewegen und erlaubt dem Rigg in Boen zu entpowern und das hält Ruderkorrekturen auf ein Minimum.

Das ergibt ein Boot, das sich selbst viel besser segelt als ein Boot, das gesegelt werden muß. Letztlich sollte dies eine bessere Lösung sein, als die Crew zu zwingen, die Einstellung entweder an Land oder an Bord zu ändern. Man wird dafür immer Zeit nehmen müssen und die ist vielleicht nicht verfügbar.

Segelmachen ist etwas, bei dem viele RC-Segler gute Resultate erhalten und ihre Ausführungen sind oft überraschend fortschrittlich. Zum Beispiel werden Segel über 3D Modelle seit ungefähr 1978 gefertigt und vielleicht auch schon davor. Wie auch immer die Segelfertigung normalerweise ist weniger systematisch kontrolliert oder analysiert mit

modell yacht info

Nr. 32- Feb - 2002

meisten Segelmacher einfach produzieren Segel mit den eingebauten Formen welche sie erfolgreich halten. Bisher schien niemand fähig zu sein, RC-Yachtsegel mit spezifizierter Tiefe und Position zu fertigen. Das ist sicher eine Ecke, wo wir mehr machen sollten.

SH: Inwieweit ist in auffrischenden Winden Modellsegeln anders im Vergleich als beim Segeln mit 1:1-Yachten?

GB: In Respekt, RC-Yachten sind leider so, wie irgendeine andere Festkielyacht ohne bemerkbares Crewgewicht oder Wasserballast. Wie auch immer, man muß beim Segeln in extrem starkem Wind, wo relativ spektakuläre Geschwindigkeiten vorhanden sind, nicht auf die Sicherheit von Menschen achten. Es ist traditonelles Kielbootsegeln, aber es gibt Situationen, die auftauchen und so spektakulär sind, wie beim Segeln eines 49er!

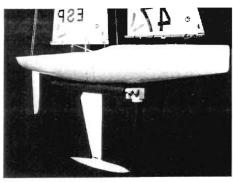
SH: Gibt es irgendwelche Quellen für die, die mehr wissen wollen?

GB: Die lokalen Aktivitäten können durch die ISAF-Radio-Sailing webseite, <u>www.radio-sailing.org</u>, eingesehen werden; für die Regeln der Klasse die Seite <u>www.iom-class.org</u>. Such dir ein Boot aus 2.Hand mit einen günstigen Preis und dann hol dir einen Geschmack davon. Wenn du magst, kannst du die Regatten nutzen, das richtige Boot zu suchen. Besorg dir das Beste, das du für die lokalen Bedingungen brauchst. Es kostet etwas mehr als der neue *Laser Minisail*.

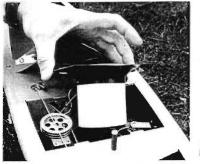
Erfolgreiche aktuelle 1m-Designs

Design	Designer	Lieferant	Land
TS2	Gary Cameron	Craig Smith	AUS
Ericca	Martin Firebrace	Housemartin	GBR
Eureka	Martin Firebrace	Carl Wetherhill	NZL
Rage	Jeff Byerley	Jeff Byerley & CM Yacht	s AUS
Ocka	Jeff Byerley	Jeff Byerley & CM Yacht	
Quattro	Laurent Chapelot	Laurent Chapelot	FRA
Widget	Chris Dicks	Housemartin	GBR
Gadget	Chris Dicks	Housemartin	GBR
lkon	Graham Bantock	SAILSetc	GBR
Italiko	Graham Bantock	SAILSetc	GBR
Image	Graham Bantock	SAILSetc	GBR
J		Heinz Bohn	GER
Mikon	Graham Bantock	Martin Yachts	CAN
		George Ribeiro	USA
		George Albanis	GRE
		Kaneo Katou	JPN
		Giuseppe Simeone	ITA
		Salvatore Cutuli	ITA

This article was first published in SEAHORSE INTERNATIONAL SAILING, January 2002 www.seahorsemagazine.com

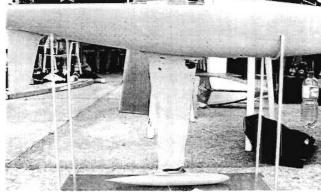












Nr. 32- Feb - 2002

Gerhard Schmitt Hommage und Nachruf für Helmut Lupart

Helmut Lupart, Z bzw. SUI 82, starb im März 2001 im Alter von 68 Jahren bei einer seiner Leidenschaften, dem Fliegen. Die Modellyacht-Segler, die dieses Hobby schon länger ausüben, kannten Helmut bestens, denn er hat die Modellyacht-Szene in den 70er und 80er-Jahren entscheidend geprägt.

Ich lernte Helmut 1978 bei der Segelwoche in Champex kennen und war von seiner Persönlichkeit, seinem Wissen, seinem Können und seinen Booten sofort tief beeindruckt. Neben ständig optimierten Rumpfformen für M-Boote und 10-Rater, war er der Erste, der die damals neuen Werkstoffe Kohlefaser und Kevlar einsetzte. Er war der Pionier im Bau von drehbaren Kohlefasermasten. Dazu entwickelte er die erste Laminieranlage für Kohlefaserrovings in seiner Werkstatt der Technischen Hochschule Zürich ETH, deren Leiter er viele Jahre lang war. Einige Jahre später las ich in einem Bericht über die BASF von einer vergleichbaren Laboranlage, die als neue epochale Entwicklung angepriesen wurde. Die Segel von Helmut waren zur damaligen Zeit eine Sensation, verglichen mit den "Lappen", die zuvor die Boote zierten. So wie heute ein Walicki-Boot, so wollte damals jeder ein Lupart-Boot; ich selbst habe im Verlauf der Jahre bestimmt 10 Stück gekauft.

Der Anblick der Rümpfe versetzte mich jedes Mal in Erstaunen und Entzücken. Die Harmonie der Form, die Sauberkeit der Verarbeitung, einfach genial. Helmut konnte die Gewebe so laminieren, dass der Verlauf von Steven zu Heck absolut gleichmäßig und gerade war, eine Augenweide. Helmut war nicht nur ein genialer Bootsbauer, sondern auch ein begnadeter Segler. Einige Jahre lang war er unschlagbar und gewann quasi alle Regatten und- Meisterschaften. Die letzten Jahre nahm er das Modellsegeln nicht mehr so ernst, er baute lieber an seinem großen Segelboot und genoss die Stille auf dem Zürichsee. Beruflich war er schon im Ruhestand, aber ganz und gar nicht untätig. Vielmehr trieb es ihn ständig in seine Werkstatt zurück, weil es von der Praxisseite her einfach keinen Ersatz für ihn gab. An der ETH, Lehrstuhl Statik, wurden auch Profile fur Flugzeuge entwickelt. Bei einem Übungsflug kamen der Pilot und er in schweres Wetter, die Bruchlandung überlebte Helmut schwerverletzt, starb aber kurz darauf im Spital.

Bei der Trauerfeier hielt sein langjähriger Chef Robert Kaeser die folgende ergreifende Rede, die uns Modellseglern einen noch umfangreicheren Einblick in das Leben dieses einmaligen Kameraden gibt:

1965, also vor 36 Jahren lernte ich Helmut Lupart am damaligen Institut für Flugzeugstatik und Leichtbau kennen. Bei der ersten Begegnung schaute ich zu, wie er fast spielerisch mit wenigen Werkzeugen ein Stück Holz zu einer bestimmten Form hobelte, anpasste und mit Leim befestigte. Es passte perfekt und das schien einfach und selbstverständlich für diejenigen, die nicht selbst schon Holz bearbeitet hatten. Helmut Lupart machte es Freude, wenn jemand an seiner Arbeit Anteil nahm und dabei merkte, dass es gar nicht so selbstverständlich war, diese Schönheit der Ausführung zu erzielen.

So war es einfach, den Kontakt zu ihm zu finden. Jeder von uns damals jungen frisch diplomierten Maschineningenieuren schaute gerne immer wieder bei ihm in der Werkstatt vorbei, verfolgte die Ausführung und staunte über die Perfektion der vollendeten Arbeit. Bald einmal ging es jedem von uns jungen Ingenieuren so, dass er Helmut Lupart um Rat bei Fragen der Fertigung und der Ausführbarkeit von Konstruktionen fragte. Er war immer bereit, auf solche Fragen einzugehen, konnte auch noch lange weiter darüber nachstudieren und dem Ratsuchenden, wenn er ihn das nächste Mal traf eine weitere Idee vermitteln.

Die Zeit der Segelboote

Von meinem Bürofenster aus konnte ich um 1970 auf den Hof sehen, an dem auch ein Fenster der damaligen Werkstattbaracke von Helmut Lupart angrenzte. Wenn er eine neue Bootsschale zu bauen hatte, konnte ich während Tagen beobachten, wie ein mächtiger Holzbalken

unendlich oft. präzis geführt, längs durch seine Bandsäge geschoben, zum Fenster herauskam, in nahtlose feine Leisten verwandelt wurde, die dazu dienten, nebeneinander in mehreren Schichten aufgeleimt die Bootsschale zu formen, Leiste um Leiste kam langsam zum Fenster heraus und wurde fertig gesägt rasch hereingezogen. Ich staunte über seine grenzenlos scheinende Geduld und Sorgfalt, die dieses Vorgehen erforderte, Es war ein Genuss, das Werden eines Schiffes zu verfolgen und selber mit den Fingern die Perfektion der Fertigung zu spüren. War ein Schiff fertig, dann wurde es gestrichen, geschliffen bis auch Helmut mit den Händen keine Unvollkommenheit der Form und Oberfläche mehr spüren konnte und dann wieder gestrichen. Hier war offensichtlich, dass einer mit Leib und Seele seine Aufgaben so gut wie nur irgend vorstellbar erfüllen wollte.

Einmal hatte Helmut Lupart den Auftrag einen Mast zu bauen, der sich unter Last in bestimmter Weise durchbiegen sollte, Er fragte mich, ob ich ihm die erforderlichen Querschnitte rechnerisch abschätzen könne. Gerne machte ich mich daran. Die Rechnung war nicht ganz einfach und so ging ich in seine Werkstatt rüber, um ihn noch nach ein paar Details zu fragen, Zu meiner Überraschung fand ich einen mit Gewichten belasteten frisch gebauten und gehobelten Mast vor. Helmut sagte mir, er sei schon fertig und ich konnte mich davon überzeugen, dass er mit dem Hobel schneller war als ich mit meiner Rechnerei. Eine weitere Geschichte um Segelbootmaste gab es im Vorfeld der Schweizer Olympiaausscheidungsregatten in der Finn-Klasse. Der erfolgreiche Sieger verwendet einen von Helmut allein ausstudierten und gebauten Mast. In einer Fachzeitschrift hieß das dann: "mit einem von der ETH entwickelten Mast".

Die Liebe zum Motorradfahren

Etwa 1967 kam mit einem Assistenten, der früher Motorradrennen gefahren war, die Liebe zum Motorradfahren an das Institut. Davon wurden außer Helmut einige Assistenten angesteckt. Von vor 1970 bis etwa 1S75 als es außerorts noch keine Geschwindigkeitsbegrenzungen gab und das Motorradfahren wieder aufkam, verwandelte sich in der wärmeren Jahreszeit nach Feierabend und manchmal auch etwas früher der Vorraum zu seiner damaligen Werkstatt gelegentlich in eine Motorradwerkstatt.

Gemeinsame Ausfahrten, bei denen ich über seine fahrerische Geschicklichkeit und Sicherheit staunte und viele Erinnerungen an das, was er erfolgreich tat, um sein Motorrad in einen perfekten technischen Zustand zu bringen, sind mir und den damaligen anderen Motorradliebhabern geblieben und haben einmal mehr das Gefühl weiterentwickelt, was über das gewöhnliche hinaus an Verbesserungen möglich ist.

Einmal kam ich in seine Werkstatt und sah ein zerlegtes Rad; die Felge, die Nabe und daneben die demontierten Speichen. Da ich das Einspeichen eines Rades als schwierige Sache ansah, war ich überrascht und fragte ihn, warum er das Rad zerlegt habe. Helmut meinte einfach, so sei es leichter, die Speichen zu putzen. Kurz darauf war das Rad wieder eingespeicht und perfekt zentriert.

Als die Einsicht wuchs, dass mit dem Älterwerden auch die beim Motorradfahren überlebenswichtigen Reaktionen langsamer werden, ließ Helmut Lupart das Motorradfahren sein.

Neue Materialien und Verfahren

Mit der zunehmend größeren Auswahl von auf den Markt kommenden Faserverbundwerkstoffen experimentierte Helmut schon von sich aus bevor wir ihn darauf ansprachen und war deshalb immer up-to-date, wenn diese bei einem Projekt eingesetzt werden sollten. Im Laufe der Zeit vergrösste sich der Altersunterschied zwischen ihm und den Studierenden. Seine Fähigkeit, Studierende wie Assistenten bei ihrer Arbeit zu beraten und sie für gute schöne Lösungen modell yacht info

Nr. 32- Feb - 2002

zu faszinieren, blieb. Bei ihm schien es, wenn es um fachliche Fragen ging keine Rolle zu spielen, ob der Gesprächspartner Studierender oder Professor, ob er Arbeiter oder Direktorwar. Das Wesentliche war das Interesse an einer guten Lösung. Natürlich zog dies auch Entwicklungsingenieure von spezialisierten Firmen an. Der Vertreter einer bekannten Faserverbundwerkstoffe verarbeitenden Firma kam während längerer Zeit Woche für Woche regelmäßig vorbei und ließ sich von Helmut in konstruktiven und herstellungstechnischen Fragen beraten.

Die Liebe zum Segeln / Modellsegelbootbau

Segelboote und seit etwa 20-25 Jahre Modellsegelboote waren das, womit Helmut sich neben der Arbeit und nach der Pensionierung am meisten beschäftigte. Wenige Jahre nachdem er begonnen hatte, ferngesteuerte Modellsegelboote zu bauen und bei Regatten teilzunehmen, wurde er schon Weltmeister. Er baute immer wieder neue verbesserte oder anders ausgelegte Schiffe und da er seine alten verkaufte, um seine neuen finanzieren zu können, geschah es bald, dass er in Regatten gegen seine eigenen früher gebauten Boote segeln musste. Auch diese Erfahrungen, die er bei der Entwicklung und Gestaltung dieser Boote als Faserverbundkonstruktionen machte, konnte er bei seiner Tätigkeit in der Beratung von Mitarbeitern und Studierenden einbringen und anschaulich zeigen.

Wir verlieren einen liebenswerten Menschen, der uns alles gegeben hat was wir nehmen wollten, und das war viel, sehr viel!

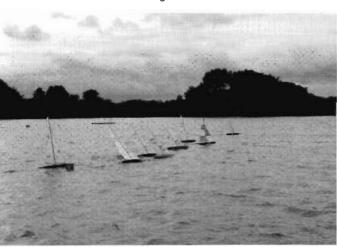


Deutsche Meisterschaft 2001 der M-Boote

Im Schiffsmodell I/2002 erschien mein Bericht über die DM 2001 der M-Boote. Leider gibt es nur wenige Artikel über die Modellyacht-Regattaszene bzw. den Bau von schnelen Segelbooten und so wird das SCHIFFSMODELL von den Segelfreunden nur noch wenig gelesen. Die Redaktion dieser Zeitschrift ist an Manuskripten höchst interes-siert und es liegt eigentlich an uns selbst, diese Situation in der Fachpresse zu verbessern. Damit alle Leser der Modellyacht-Info über die DM 2001 erfahren und in der Hoffnung, dass im laufenden Jahr wieder mehr Teilnehmer registriert werden können, hier nochmals der Bericht aus dem SCHIFFSMODELL in leicht abgewandelter und ergänzter Form: Deutsche Meisterschaft der RC-Yachten Klasse RC-M

Die Deutsche Meisterschaft der RC-M Klasse fand dieses Jahr am 8. und 9. September statt. Austragungsort war Sörup, ganz im Norden, keine 15 km von Flensburg entfernt. Ausrichter war der aktive Schiffsmodellclub Flensburg, Veranstalter die VdMYS.

Die großen Entfernungen vom Westen und Süden der Republik wirkten sich nicht positiv auf die Anzahl an Teilnehmern aus und so kamen lediglich die Hartesten und Überzeugtesten. Hatte es 14 Tage vorher bei einer Regatta am Steinhuder Meer noch 35 ° C, so erreichte das Thermometer bei dieser Veranstaltung keine 10° C mehr und zudem wehte noch eine kräftige Nord-West-Brise mit 3-5 und in Böen auch schon mal bis 7.



Also 23 Überzeugungstäter stellten sich bei starkem Wind und Aprilwetter dem Konkurrenzkampf. Die Besten der Rangliste 2000 waren gut vertreten und so kann man guten Gewissens sagen, trotz der relativ geringen Teilnehmerzahl, dass die Regatta einer DM würdig war und hohes Niveau hatte. Ferner hatten sich Ausrichter und Veranstalter alle Mühe gegeben.

Der Südensee von Sörup ist offen für die Hauptwindrichtung, trotz vorangegangenem warmem Wetter waren so gut wie keine geschwindigkeitshemmenden Algen im Wasser.

Für die Starter wurde eigens ein 1000 DM-teures Gerüst zum besseren Überblick des Geschehens aufgestellt. Für das leibliche Wohl sorgte die DLRG.

Die Verantwortlichen des Schiffsmodellclub Flensburg, allen voran der Cheforganisator Horst Becke, der Startstellenleiter Jens Brüggen und der Schreiber Joachim Behncke waren unermüdlich im Einsatz, hatten alles und alle voll im Griff und somit war eine zwar harte, aber immer faire und sportliche Regatta sichergestellt.

Gefahren wurde nach dem neu entwickelten System MSS "Jeder gegen Jeden". Es kann alternativ zu dem bisherigen System mit Italienischem System und anschließend Flottensystem gesegelt wurde. Jedes der Systeme hat seine Vor- und Nachteile. Das Flottensystem hatte seine Stärke in der Gruppe A, in welcher stets die besten Fahrer und die schnellsten Boote zusammen waren und damit Modellyachtsegeln auf höchstem Niveau bot. Der Nachteil lag im Auf- und Absteigen. Wenn jemand Pech hatte (Algen, missachtetes Vorrecht durch einen Konkurrenten, Femsteuerungsprobleme u.a.), wurde

modell yacht info

Nr. 32- Feb - 2002

er durch Absteigen immer doppelt bestraft, da er die hohen Punkte des Letzten in A erhielt und beim nächsten Lauf bestenfalls Erster in B mit entsprechender Punktzahl werden konnte.

Das neue System bringt immer nur einen Teil der schnellsten Boote zusammen und zwangsläufig immer auch weniger erfahre Segler in die Gruppe, was oftmals beim Start und wahrend eines Laufes zu Begegnungen der weniger geliebten Art führt. Dafür entfallt der Doppelstress des Auf- und Absteigens. Bei zwei Gruppen bilden die ungeraden und die geraden Platze jeweils das nächste Starterfeld (der erste Lauf wird ausgelost) und die erreichten Platze ergeben in beiden Gruppen jeweils dieselbe Punktzahl (also Platz 1 in A und B = 1 Punkt, Platz 2 - jeweils 2 Punkte usw.)

Zum Geschehen auf dem Wasser: Anfangs musste sich jeder Skipper herantasten welches seiner Riggs für den starken und oftmals wechselnden Wind optimal war. Da wir meistens Regatten fahren mit wenig Wind und deshalb nur selten das große A-Rigg wechseln, war diese Aufgabe gar nicht so einfach. Der am häufigsten gemachte Fehler war der Glaube, im Zweifel wäre das größere Rigg auch das schnellere. Recht bald zeigte sich, dass die bei wenig Wind guten Segler auch diejenigen mit der besten Erfahrung sind und das Rigg-Problem schnell in den Griff bekamen. Am Ende eines stürmischen Tages war deshalb das Zwischenergebnis kein Zufall:

 Janusz Walicki 	GER 06	mit 13/09 Punkten*
Klaus Schröder	GER 03	mit 23/14
Gerhard Schmitt	GER 61	mit 24/16
Gerd Mentges	GER 01	mit 30/22
5. Gerd Schlage	GER 477	mit 43/25
Michael Scharmer	GER 09	mit 42/26

Die Punktzahl 13/09 bedeutet 13 Gesamtpunkte, 9 nach 2 gedachten Streichläufen. Der Wind war am zweiten Tag etwas weniger stürmisch und man konnte, von den Riggs mit Großsegel-Vorliek von 100 - 120 cm wieder auf solche mit 130 - 160 cm gehen, Es gab viele spannende Positionskämpfe, bei achterlichem Wind kamen manche Boote ins Surfen, es machte richtig Spaß. Obwohl viele Boote des mehrfachen Deutschen Meisters, Europa- und Weltmeisters Janusz Walicki auf dem Wasser waren, ist jedoch die interessante Tatsache festzuhalten, dass von den ersten 5 Booten im Endklassement 4 unter-schiedlicher Konstruktion waren.

Endklassement:

1. Janusz Walicki, GER 06 44/25 Punkte

Natürlich das neueste Boot und die neuesten Segel des Meisters. Wie immer optimal getrimmt und genauso gut gesteuert. Am 2. Tag leistete Janusz sich ein paar Ausrutscher, aber das Polster vom ersten Tag genügte, um den Vorsprung zu halten. Janusz fahrt ein konventionelles Rigg mit drehbarem Mast.

2. Gerhard Schmitt GER 61 45/32 Punkte

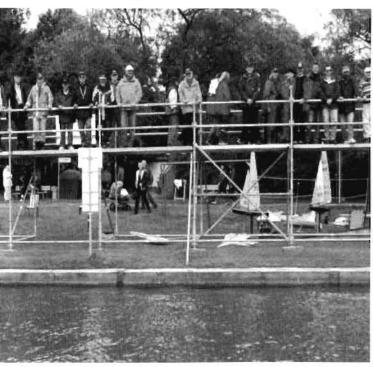
Das französische Boot, die von Paul Lucas konstruierte MARGO, hat schon einige Jahre auf dem Buckel, ist aber bei raumem und achterlichem Wind immer noch sehr schnell. Alls Riggs sind sog. Swing-Riggs, Diese von Roger Stollery in England entwickelte Rigg-Konstruktion ist von vielen Spitzenseglern, insbesondere von Graham Bantock (vielfacher Weltmeister) inzwischen zugunsten der sog. Shroudless Riggs wieder aufgegeben worden. Main Ergebnis bei dieser DM zeigte aber, dass man mit den Swing-Riggs durchaus mithalten kann.

3. Klaus Schröder GER 03 67,5/35 Punkte

Boot und Rigg quasi identisch zu GER 06. Der gute Skipper hatte einen starken ersten Tag, am zweiten Tag nützte aber alle Redegewandtheit nichts in einer Protestsituation. So wurde der mögliche 2. Platz vergeben.

4. Gerd Mentges, GER 01 53/40 Punkte

Die Eigenkonstruktion von Boot und Rigg des Obmannes der DSV-Modellyacht-Segler war insbesondere am 2. Tag sehr schnell. In manchen Laufen waren aber zu viele Konkurrenten in der Quere und verhinderten ein besseres Ergebnis. Das Boot ist jedoch eine Basis, die Gerd bei etwas mehr Regattaeinsatz und entsprechender Praxis wieder ganz nach vorne bringen könnte.



5. Michael Scharmer GER 09 63/47 Punkte

Eine weitere Eigenkonstruktion unseres "Segelprofessors". Leider "verzettelt" Michael sich zu sehr mit den "Spielzeugbooten" der 1m-Klasse und so fehlten ihm bei diesen Wetterbedingungen etwas Praxis und Erfahrung mit seinem schnellen M-Boot. Einige Läufe von ihm waren spektakulär gut, aber einige schlechtere Ergebnisse verhinderten eine bessere Platzierung, Das Boot mit seiner schmalen Flosse (und sie lief doch) ist auf jeden Fall auf höchstem Niveau. Hoffentlich hat er M-Blut geleckt und kommt nun öfters zu Regatten.

Aus den Platzierungen ist ersichtlich, dass der DSV-Obmann Modellyacht-Segeln ein Aktiver ist und der Siebte, Werner Gerhardt, GER 97, Vorsitzender der VdMYS. Unser Modellsport wird also von Praktikern und nicht von Funktionären geprägt, was nicht heißen soll, dass in Sachthemen manchmal trotzdem Meinungsunterschiede bestehen und kräftig diskutiert wird.

Dem Ausrichter und dem Veranstalter nochmals besten Dank für die Ausrichtung der sehr guten Regatta.

Gerhard Schmitt, Hakenbergweg 7, 73732 Esslingen, Tel. 0711/370 36 33

modell yacht info

Nr. 32- Feb - 2002

RC M Deutsche Meisterschaft Sörup 8./9.09.2001

Veranstalter VdMYS - Vereinigung der Modell-Yacht-Segler

Ausrichter: Schiffsmodellclub Flensburg e.V.

Segel-Nr.	Name	Vomame	Punkte	Streich- punkte	Punkte	Platzierung
GER 06	Walicki	Janusz	44	19	25	1
GER 61	Schmitt	Gerhard	45	13	32	2
GER 03	Schröder	Klaus	67,5	32,5	35	3
GER 01	Mentges	Gerd	53	13	40	4
GER 09	Scharmer	Michael	69	22	47	5
GER 447	Schlage	Gerd	88	25	63	6
GER 97	Gerhardt	Werner	118	36	82	7
GER 10	Rutetzki	Peter	128	41,5	86	8
GER 05	Wißmann	Elke	114	28	86	9
GER 452	Enkelmann	Ronald	116	29	87	10
GER 44	Poser	Bernd	132	27	105	11
GER 93	Sarnes	Heinz	141	31	110	12
GER 138	Roever	Dieter	147	35	112	13
GER 04	WiSmann	Richard	143	31	112	14
GER 183	Lipp	Heinrich	161	31	130	15
GER 408	Namockel	Ernst	167	35	132	16
GER 105	Wagner	Siegfried	182	41	141	17
GER 497	Bertl	Bernd	188	36	152	18
GER 226	Becke	Horst	198	38	160	19
GER 111	Brauer	Axel	202	36	166	20
GER 24	Hoffmeister	Ulrich	207	41	166	21
GER 404	Piel	Walter	216	38	178	22
GER 262	Mittendorf	Karl-Heinz	220	37	183	23

Deutsche Meisterschaft der Modell-Yacht-Segler auf dem Südensee in Sörup

Minis kamen richtig in Fahrt

SÖRUP

(ami)

Ein Hauch von Mini-Kieler Woche wehte an der Badestelle des Südensee in Sörup. Auf dem Wasser kreuzten Segel-Yachten und flitzten, vom kräftigen Nord-West-Wind angetrieben, über den See. Der Unterschied zur Kieler Woche: die Yachten waren alle unbesetzt, denn die Schiffsgröße betrug lediglich 1,27 m und die Masthöhe ein bis zwei Meter, je nach Windstär-

Der Steuermann dirigierte seine Yacht vom Ufer aus über Funk mit einem Steuergerät.

Erstmals war Sörup Austragungsort einer Deutschen Meisterschaft der Mini-Yachten. Und das nicht zum letzten Mal, schwärmte Bernd Höftmann vom Schiffsmodellclub Flensburg, der die Organisation der Meisterschaft übernommen hatte.



Janusz Walicki - deutscher Modell-Segelmeister aus Hamburg, Foto: Hamisch

delt es sich um Modellschiffe, die aus Kohlefaser hergestellt. in der Anschaffung bis zu 8000 Mark kosten. Trotz dieser nicht unerheblichen Kosten gibt es bundesweit 400 Modell-Yacht-Segler, die sich in regionalen Vorentscheidungen für die Deutsche Meisterschaft qualifiziert haben. Allerdings kamen von den 60 möglichen Teilnehmern der Endrunde lediglich 23 nach Sörup. Für die ande-

Norden wohl zu weit. Sie haben zumindest ein schönes Segelerlebnis verpasst, denn für diese Veranstaltung war das windige Wetter ideal. Die Yachten kamen bei den 22 Läufen um den Titel richtig in Fahrt. Für den Steuermann bedeutete der Wind volle Konzentration und Beherrschung seines Funksteuergerätes, denn wer von einem Gerüst aus sein Boot nicht ordentlich im Griff hatte, sah Bei den RC-M-Yachten han- ren war der Weg in den hohen seine Yacht im Schilf des ge-

genüberliegenden Ufers verschwinden. Auch für diesen Notfall war vorgesorgt, die DLRG-Ortsgruppe Sörup war mit einem Ruderboot vertreten, um die verschollenen Boote wieder einzufangen.

Deutscher Meister wurde der Hamburger Janusz Walicki. Er baut seine Yachten nicht nur selber, er hat auch ein "besonderes Händchen". seine Boote so vor den Wind zu legen, dass sie schnell und sicher ins Ziel einlaufen.

model yacht info

Nr. 32- Feb - 2002

Aktivitäten der Rieser Segel-Modell-Yacht-Freunde

An dieser Stelle ein Beitrag von Walter Luitz, der ein sehr engagierter Modellsegler ist und versucht neue Segler für unser Hobby zu gewinnen. Dabei setzt Walter darauf zunächst alle Segler anzusprechen, die überhaupt eine ferngesteuerte Segelyacht haben. Auch für diesen Personenkreis veranstaltet Walter, bzw. die Rieser-Segel-Modell-Yacht-Freunde Regatten. Der DSV, Ausschuss Modellsegeln, unterstützt auch diesen Weg, neue Regattasegler zu gewinnen. Nachfolgend ein Beitrag von Walter und Infos zu seinen Aktivitäten.

Walter Luitz, GER 358 schreibt :

Oft finde ich in den Veröffentlichungen der Modell-Yacht-Segler die Klage, dass es keinen Nachwuchs oder Zuwachs des Regatta-Segelns gibt. Aber wie sollen es mehr Regattasegler werden, wenn die interessierten Modellsegler mit Baukasten-Modellen vom Regatta-Segeln ausgegrenzt werden? Ist es nicht viel besser, die Baukasten-Segler mit ihrem vorhandenen Material einzuladen, ihnen das Gefühl zu geben, dass sie auch ernst genommen werden, ihnen Tipps für die Verbesserung der Leistung ihrer Yacht zu geben und sie dann für's Regatta-Segeln zu begeistern?

Sehr wichtig halte ich die Veranstaltung von offenen Treffen für alle Modellsegler auch für die Baukasten- Kapitäne und die der vorbildgetreuen Segelvachten. Hier können alle an einem ausgelegten Bojenkurs versuchen, ihr Modell Regatta-ähnlich zu segeln. Meistens habe ich zwei oder drei IOM-Regatta-Yachten dabei und drücke den Baukasten-Seglern gern meine Fernsteuerung in die Hand. Die sind dann immer von den Segel-Leistungen der Regatta-Yachten ganz begeistert.

Bei unseren Segler-Treff-Regatten wechseln wir nach ein paar Läufen (oder nach iedem Lauf) die Boote -- der Erste bekommt das Boot vom Letzten, der Zweite vom Vorletzten usw. So merken die Neulinge, dass es nicht nur am überlegenen Material liegt, wer die (Gummi-)Nase vorn hat, sondern an strategischen, taktischen und Segeltrimm-Erfahrungen und lernen auch die Regeln der IWB kennen. Dann fragen sie nach, wo es denn solche Boote zu kaufen gibt. Schade, dass ein großer Hersteller nur ein mangelhaftes IOM-Boot anbietet (Anmerkung der Redaktion: Auch deshalb haben wir die in diesem Heft vorgestellte Aktion DSV IOM Boot gestartet). Nicht jeder Modellsegler kann und will sich vor dem Bau der ersten Yacht mit den konstruktiven Berechnungen von Lateral- zu Segelschwerpunkts-Verhältnis in Abhängigkeit von der Wasserlinienlänge beschäftigen, um den Mast richtig zu positionieren und zu trimmen, damit die Yacht läuft.

Aktive Modell-Segel-Vereine könnten offene Segler-Treffs anbieten, wo interessierte Baukasten-Skipper ihre Yachten testen können. Hilfe von "alten Hasen" erhalten und auch einmal eine Regatta-Yacht in die Hand bekommen und selber segeln dürfen. Das begeistert die meisten Baukasten-Yacht-Besitzer am besten, stellt aber für den Verein eine große Verpflichtung dar: wer bezahlt, wartet, pflegt die Verleih-Boote und

ihre RC-Anlagen? (Ich mache das als Privatperson, zu arbeitsaufwendig und kostspielig)

Wie kann man die vorhandenen am (Modell-)Segeln Interessierten einer Region begeistern?

Seit einigen Jahren veranstalte ich Regatta-Tage mit einer Regatta-Klasse (IOM) und einer offenen Klasse, in der die Zeit gestoppt und mit dem Rennwert der Yacht (ähnlich Yardstick bei den Großen) malgenommen und diese berechnete Zeit für die Punktevergabe verwendet wird.

Die Veranstaltung von kombinierten Regatten mit abwechselnden Läufen einer Regatta-Klasse (z.B. IOM) und einer offenen Klasse (alle anderen Segelyachten mit Rennwertberechnung ähnlich Yardstick) wird allen Modellseglern der Region zum einen die Möglichkeit geben, ihre Yacht zu zeigen und im Wettbewerb zu erproben. als auch die Attraktivität von Regatten der Klassen-Yachten anschaulich kennen zu lernen. Wenn zum Abschluss einer solchen Regatta von Klassen-Yachten (z.B. IOM) und einer offenen Kasse die Möglichkeit geboten wird, die Yachten der anderen Klasse in einem Lauf auszuprobieren, - wobei die Bootseigner den Skippern "ihrer" Schiffe über die Schulter schauen und Tipps geben- lassen sich sicher neue Begeisterte für das sportliche Regattasegeln in einer Regattaklasse gewinnen.

Dies soll ein Diskussionsbeitrag sein zur Gewinnung von neuen Regattaseglern. Es ist meine persönliche Vorgehensweise. Auf Ihre Meinung bin ich gespannt.

Einen Info-Brief (zwei Seiten, mit Grafiken, + Veranstaltungstermine Süd + kommentierte Internet-Link-Liste) oder Tipps zur Durchführung von Regatten mit Rennwert-Berechnung verschicke ich an jeden Interessierten, der mir einen mit 1,12 • frankierten Rückumschlag +1.12• in Briefmarken für die Druck-Kosten schickt, noch lieber antworte ich auf e-Mails an: w.luitz@tonline.de

Walter Luitz, GER 358, Liszt - Straße 20 73441 Bopfingen

Tel.:07362 - 4778



modell yacht info

Nr. 32- Feb - 2002

Rieser Segel-Modell-Yacht-Freunde (Region Ries-Ostalb-Altmühlsee)

Bootsklassen: IOM (1 Meter), Scale (= vorbildgetr, Modelle, Bausatz u, Eigenkonstruktionen) Seglertreff (ST): freies Fahren, alle Boote, Bolenkurs, Jeder darf jedes Segelboot mitbringen, wer keines hat, bekommt sicher mal eines ausgeliehen.

Trainingsregatta (TR): Regatia mit Bojenkurs und Startansage, Wertung für IOM-Yachten, keine Startgebühren, keine Preise.

Freundschaftsregatta (F): Regatta nur für IOM-Yachten.

Ranglistenregatta (RL): Voraussetzung: Verbandszugehörigkeit zum DSV und Messbrief fürs 10M-

Monat	Tag	Bootsklasse, Zielgruppe	Revier, Ort, Verein
Februar	Sa,02.02.	Knoten- Abend	Wir lernen die nicht nur für's Segeln wichtigsten Knoten kennen. Bei mir zu Hause. Kosten: ca. 5 • für Übungstampen.
	Sa, 23.02.	Regel- Schulung	Stauferschule Bopfingen 14 Uhr: Bau von Segeltaschen für 3 komplette Segelsätze Materialkosten ca. 30 • Verbindliche Anmeldung was Materialeinkauf bis Di, 19.02.!!! 16 Uhr: Regelschulung des Regelta-Regelt Grundbegriffe und Regeln, anschaulich mit Modellen und am Computer
März	So, 10.03	ST+TR	Ansegeln in Unterschneidheim
April	Sa, 13. +	Scale	Regatta für vorbildgetreue Segelyachten in
	So, 14.04.	Scale	Rodenkirchen bei Köln
	So. 14.04.	ST+TR	Unterschneidheim
	Mi, 08. + Do 09.05.	IOM F	Vatertagsregatta in Bayreuth. Mittwoch Nachmittag Anfahrt und Segeln, Übernachtung, Donnerstag Regatta. Wer fährt mit mir hin?
Juni	So, 23.06.	ST + TR	Unterschneidheim (bei Badewetter in Fremdingen)
	So, 30.06	ST+TR	Unterschneidheim (bei Badewetter in Fremdingen)
Juli	Su. 27 Su. 28.17.	Serke	Wanderregatta am Alfmülitsee für vorbildgeneue Segelyachten Langstreckenregatta, wir laufen en 6 km am Ufer mit! Zwigetrougt Regiten Telluduge auch 8a und 80 ausgiete Amerikang bei nie
August			spontan bei gutem Wind
September	So, 08.09.	ST + TR	Fremdingen
Oktober	Sa. 86.10.	IOM F	Freunschaftsregatta für IOM-Vachten (Im) in Unterschneidheim, Annelding bei mir
	So, 20.10.	ST + TR	Unterschneidheim, Absegeln
	Sa, 26. +	M DM	Deutsche Meisterschaften der Klasse M (Marblehead)
	So, 27.10.	,11 D111	in München, Feringasee. Zuschauen lohnt sich sicher!

aus West und Nord:

aus München:

- Nördlingen, Dinkelsbühl, in Wallerstein
- ⇒Ellwangen, nach Dirgenheim rechts
- ⇒Tannhausen, Unterschneidheim



Nr. 32- Feb - 2002

Heinrich Lipp Ger 183

Der Meßbrief für ein M-Segelboot, auf dem Computer erstellt.

Das Ausfüllen des Meßbriefes ist mehr eine Fleiß- als eine Doktorarbeit, zumal es von der Klassenvereinigung hervorragend vorbereitete Formulare dafür gibt. Dennoch werden auf den Regatten die tollsten Erklärungen und Entschuldigungen vorgebracht, wenn der Meßbrief fehlt. Es ist wohl die unbeliebteste Arbeit die mit dem Modellsegeln verbunden ist, und es wird sich mit Händen und Füßen dagegen gewehrt. Es soll sogar, so geht die Sage, Kameraden geben, die ein fehlender Meßbrief von einer Teilnahme an Meisterschaften abhält!

Will man allerdings an den Ranglistenregatten oder der deutschen Meisterschaft teilnehmen, geht kein Weg daran vorbei. So wie der Computer uns heute Routinearbeit erleichtert, ist das auch beim Erstellen eines Meßbriefes möglich, außerdem kann man sich noch zeitgleich alles ausrechnen und ausdrucken lassen. Die von mir entwickelte Programm vereinfacht die Sache, und nimmt die ungeliebte Rechenarbeit weg.

Ich habe mir den gesamten Original-Meßbrief für die M-Klasse so in meinem Computer gespeichert, daß ich ihn dem Original entsprechend ausdrucken kann, und die Antworten zu den Fragen und Daten nur einzugeben brauche. Das erleichtert zunächst die Schreibarbeit auf den ersten drei Seiten des Meßbriefes mit den vielen Fragen, die nur ein ja oder nein erfordern. Aber der eigentliche Vorteil ist, daß auf der letzten Seite im Segelplan die gesamte Rechenarbeit die für das Erstellen der Riggdaten für insgesamt drei unterschiedliche Riggs erforderlich ist, so programmiert wurde, daß ich für ein gewünschtes Segel nur die 4 Hauptabmessungen, wie Vorlieklänge und Fußweite für Fock und Großsegel eingeben muß, und der Computer dann alle anderen Maße wie Crossweiten, deren erlaubte Überschreitung, die gesamten Einzel- und Gesamtflächen und alle anderen Maße sofort liefert, und zwar fehlerlos, was ein besonders zu schätzender Vorteil ist!

Das von mir entwickelte Programm wurde in Excel 5.0 erstellt. Es benötigt, da Excel die gesamten Rechenarbeiten mit einem internen Programm übernimmt, keine extra Programmierarbeiten. Daher kann jeder ohne Vorkenntnisse in Programmierung. durch einfaches Übertragen der hier gelieferten Rechenbefehle damit arbeiten, einen Meßbrief erstellen, mit den Daten variieren, und diese ausdrucken.

Man kann mit den so erhaltenen Zahlen herumspielen und hat dann in Sekundenschnelle eine Übersicht über alle Daten, die für die Beurteilung eines Segels oder dessen Herstellung dienen. Diese hier geschilderte Methode ist sowohl für Segel konventioneller Takelung als auch für Swingriggs zu verwenden.

Es ist zunächst gleichgültig, ob man sich "nur einmal mit dem Thema beschäftigen" will, einen Meßbrief für schon vorhandene Segel erstellen will, oder gar Segel regelgerecht selbst konstruieren und herstellen will. Wichtig ist, daß man sich entgegen der weitverbreiteten Meinung, Segelvermessen und Segelherstellen sei ein Buch mit sieben Siegeln, ernsthaft mit der Sache beschäftigt und vertraut macht. Dabei stellt man schnell fest, daß das gar nicht so schlimm ist, wie das von den Eingeweihten oft und gerne verbreitet wird, und man das eigentlich auch selbst könnte, und daß die Verwendung eines Computers die Sache unerhört vereinfacht und beschleunigt, und vor Rechenfehlern bewahrt!

Eine Diskette mit dem Excel Programm kann bei mir angefordert werden. Heinrich Lipp, Stefan Lochnerstr. 67, 50259 Pulheim, heinrich.lipp@gmx.de

Internationale Segeltermine 2002

Belgien

Noch keine Meldungen, Marc van Loo, Notelaarstraat 67, 2660 Hoboken, Tel. 003-828-2727

Dänemark

April Jels Nordic-Cup (DK,N,S,FIN,GER) Sept. 14. + 15.1m Jels

Auskünfte u. Anmeldung: Erik Rasmussen, Tel. 0045/75944332 oder eMail ekrasmussen@mail.tele.dk

Frankreich

M Seltz 1. Lauf Oberrheinpokal Juli M Bischheim 3. " September 22.

Unterlagen über W. Piel, 07275 - 913118 walter.piel@hp-modellyachten.de

Holland

April	28.	М	Den Bosch	Oosterplaastrofee
Mai	20.	M	Rotterdam	RZCR Pfingstregatta
Juni	2. 15. + 16.	M M	Ouderkerk Zeeland	RZO trofee MBV Oostburg Benel. Kampioenschap
August	11.	М	Oudekerk	RZO Flevoland wisseltrofee
September	78.	М	Den Bosch	Nemozo Nederlands Kamioenschap
Auskünfte:	RZO Paul d'	an Held oornhoi 'Arnaud van Deli	f 0031	33 4657075 chrstiaan.helder@essent.nl 10 4586799 t.koornhof@hccnet.nl 35 6850504 p.darnaud@hetnet.nl 0031 117 454303 pvandelft@zeelandnet.nl

Italien

März	22 24.	1m-M	1. Lauf <u>"Alpen-Adria-Pokal</u> " in Lago die Cavacco (I)
April	25 28.	1m-M -1 0	2. Lauf in Linz (A)
September	1922.	1m-M-10	3. Lauf am Attersee (A)
Oktober	5 6.	1m-M	4. Lauf Lago di Bled (SIO)

Italien Andrea Visentin - ita236@libero.it Unterlagen

Kroatien keine Meldungen

Österreich

April	25.	F5 E/1m	Pichlinger See	Österr, Staatsmeisterschafte + RL
	26.	F5 10	n	и п п
	27. + 28.	F5 M	u	и к
Mai	5.	F5 E/1m	Wolfgangseeregatta	am Abersee
	6. + 7.	F5 10	и	n
	9 12.	F5 M	n	и
Sept.	6.	F5 E/1m	Achensee	Österr. Staaatsmeisterschaft + RL
	7.+8	F5 M	u	и
u	20.	F5 10	Attersee	Österr, Staatsmeisterschaft + RL
	21. + 22.	F5 M	"Attersee	и и
"				
Okt.	4.	F5 10	Rankweil	Österr. Staatsmeisterschaft + RL
	5. + 6.	F5 M	и	n n

Pichlinger See: Wolfinger Manfred Anmeldungen: Wolfgangsee Achensee

Attersee

Hans Kukula Klaus Neureiter Moser Leopold

manfred.wolfinger@aon.at arch.kukula.witt@aon.at klaus.neureiter@chello.at leopold.moser@utanet.at

Schweiz

März	23.	M	MYC Genf	Port Versoix, Hafen
April	20.	M	MYC St.	Port St. Blaise, Hafer
	20.	E	MBC Thun,	Gwatt
Mai	25.	M	MSC Basel,	Schwarzsee
Juni	8.	E	MBC Thun,	Gwatt
	22.	M	MYS Biel,	St. Blaise, Hafen
	29. + 30.	E	MBC Thun	Lungernsee
Juli	26 28.	10	SMC Zürich	Schwarzsee
August	17.	E	MBC Thun	Lungernsee
September	7.	E	MBC Thun,	Lungernsee
	7. + 8.	M	Aargauer SK	Schwarzsee
Oktober	19.	M	MYC Genf	Port Verspix, Hafen

Weitere Informationen: www.mycs.ch oder www.radiosailing.ch

Slowakei

Oktober

12. + 13.

8. + 9.

8.+9.

11.

Slowakische Meisterschaften in Senec

Anmeldungen: Vano Martin martin vano@sk.ibm.com

Tschechien

Juni

Meisterschaften der Tschechischen Repuplik

Anmeldungen bei Pavel Novotny adore€seznarr

Ungarn

Mai Juli F5 M F5 E/1m

Dreiländerregatta in Zgorzelec Ungarische Meisterschaften in Ölbö

F5 10 12. 13.+14. F5 M

Anmeldungen für Ölbö bei Hannos Attila

khirsch@elender.hu für Zgorzelec bei Miejski Dom Kultury 59-900 Zgorzelec

Polen

Juni

14.- 16. 10 + E M + E21 - 23..

Wagrowiece

August 16. + 17.М September 31.8.- 1.9. 10 7. + 8.

Auskünfte über Heinz Sarnes, 21379 Scharnebeck, Klosterfeld 18, Tel. 04136 - 8245

Slupia

Gdynia

Znin

Marszewo

ACHTUNG! Neue Anschrift:

Kurt Lauschmann

Stand 19.2.02

Schweriner Straße 8, 23909 Ratzeburg, Tel. 04541/891866, Fax 891867, E-Mail: kurt.Lauschmann@t-online.de

Eine Bitte:

Sollte jemand feststellen, daß bei den Anschriften, Telefonnummern oder e-mail Adressen etwas nicht richtig geschrieben ist oder sich etwas geändert hat, so bitte ich um eine entsprechende Benachrichtigung!

In der Hoffnung, daß wenig falsch ist: Kurt Lauschmann

Modelibau

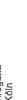
Ausschreibung zur Ranglistenregatta IOM Eintagesregatta in Köln

AFM 2001 / Wegerechtsregein ISAF / Wetti Startgebühr;

Nettfahrtleitung: Regein/Modus:

Am Gewässer

O



Köln, Fühlinger See, Regattagelände, siehe

10,- EUR (Jugendliche 5,-EUR) zahlbar bei Regis etzter Start Gruppe

Preise für die Plätze 1 · 3

Linegram. gahende Meldungen sind nur schriftlich, per Fax, oder E-Mail gütig. Anmeldung ist bindend und verpflichtet zur Zahlung der Meldegebü

Wir hoffen auf zahlreiches Erschei

Verpflegung:

E-Mail Adresse vorhanden?



Segel-Yacht-Club ø. Krefeld R

Frühjahresregatta Ausschreibung zur

Mitglieder des DSV oder der ISAF mit gültigem Meßbrief RCSYC Krefeld e.V. ELFRATHER-SEE "RM" Austragungsort: Klasse:

Veranstalter:

Teilnahmebedingung:

v 12,--(zahlbar bei der Registrierung) Vorläufe ITALIENISCH, danach FLOTTENSYS, IBW 2001-2004 Registrierung 1. Start letzter Start "A' Startgebühr:

Austragungsmodus: Regeln: Quarze: Wettkampfleiter: Meldeanschrift:

Quarzpaare

Beobachter aus dem Teilnehmerfeld okale für den 1. bis 3. Platz sowie Urkunden für Meldeschluß: Beobachter: Preise:

rnimmt keine Haftung für die mittel- oder unmittelbar zusammenhängen.



Ausschreibung zur Ranglistenregatta RC M in Flensburg / Sörup

Anfahrskizze Schiffsmodellelub Flensburg e. V. Sörup / Badestelle Südensee (siehe

Veranstalter: Ausrichter: Austragungsort:

09.06.02 Sonntag 9.30 Uhr 14.30 Uhr 08.06.02 Samstag 9.30 Uhr 10.00 Uhr offen bis Registrierung : Start : letzter Start

Zeitplan:

Datum:

12,- EUR zahlbar bei Registrierung (Juge

AFM und Wegerechtsregeln ISAF Regeln / Modus: Startgebübr :

leder Teilnehmer muß mindestens 4 Quarze melden (besser nichr) . Наппп Neuben / Joachim Behncke Wettfahrtleitung: Quarze:

Horst Becke; Schultz - Delitzsch Str. 24; 24943 Flensburg ; Tel. 0461 / 23029 Fax 04646 / 990123 26.05.2002 Nachmeldungen sind aus organisatorischen Gründen nicht möglich. Pokale für die Plätze I · 5 der Klasse RC M aus dem Teilnehmerfeld Meldeanschrift Preise: Jury:

Nur schriftlich eingebende Meldungen sind gültig. Die Anmeldung ist bindend und verpflichtet zur Zahlung der Meldegebühr. Meldeart:

Meldeschluß:

Die Zinunkrreservierung ist von den Teilnehmern selbst vorzunchmen Lageplan kann bei Meldeanschrift angefordert werden. am Gewässer möglich . Verpflegung : Unterkunft:

der SMC Plensburg e. V. und VdMYS übernehmen keine Haftung, die müttel- oder unmittelbar mit der Veranstaltung in Verbindung steht. Sonstiges: Haftung:

Jeder Santer mult einen gülügen Meßbrief und RC Segulschein bei der Regi –
strienung vorzeigen können. Vorschriftsmaßige Segulkennzeichnung ist selbstver .
standlich Plicht. Bei Nichtenhaltung gibt es keine Santerlaubnis i Teilnahme –
berechtig sind Mitglieder 4a DSV tzw. der ISAF
eiches Erscheinen, gutes Wetter und vulnschen allen Teilnehmer eine gute Anteise. zahlre Wir hoffen auf ein

Anneldeabschnitt Wertungsregatta Flensburg 2002 Klasse RC-M Bitte ausfüllen und Anneldeabschnit bis 26.05.2002 an obige Meldeanschrift schicken :

UNTERSCHRIFT PERSONENANZAHL FREQUENZ: ANSCHRIFT: SEGELNUMMER Nein VERPFLEGUNG: Ja TELEFON: QUARZE: NAME:

RC Segel-Yacht-Club

Krefeld e. V.

Mitglied im Deutschen Segler-Verband

Ausschreibung zur Regatta am ELFRATHER-SEE 11. und 12. Mai 2002

RCSYC Krefeld e.V. ELFRATHER-SEE "1-Meter" und "10-Rater" Austragungsort: Klasse: Veranstalter:

Teilnahmebedingung: Mitglieder des DSV oder der ISAF mit gültigem Meßbrief

um 10.00 Uhr 15.00 Uhr Sonntag Samstag
Registrierung bis 9.30 Uhr
1. Start um 10.00 Uhr
Letzter Start "A" ca. 17.00 Uhr Zeitplan:

• 10,--Startgebühr:

(zahlbar bei der Registrierung) Vorläufe ITALIENISCH, danach FLOTTENSYS. Austragungsmodus:

IBW 2001-2004 je Teilnehmer mindestens 4 <u>gültige</u> Quarzpaare siehe Meldeanschrift Friedhelm Scholten Kaiserstr. 7a Wettkampfleiter: Regeln: Quarze:

Meldeanschrift:

47800 Krefeld Meldeschluß: Beobachter:

01.05.2002
3 Beobachter aus dem Teilnehmerfeld
Pokale für den 1. bis 3. Platz sowie Urkunden für alle Teilnehmer
Am Regattagelände
Der Ausrichter übernimmt keine Haffung für Schäden und Unfälle, die mittel- oder unmittelbar mit der Veranstaltung zusammenhängen. Verpflegung: Haftung: Preise:

Der RC.S.Y.C. Krefeld wünscht eine gesunde Anreise und schöne Segeltage

Regatta Ausschreibung

Ausschreibung zur Ranglistenregatta RC M in Flensburg / Sörup

Schiffsmodellclub Flensburg e. V. Sörup / Badestelle Südensee

Veranstalter: Ausrichter: Austragungsort:

RC M Ranglistenregatta in Lübeck am 27.und 28. Juli 2002

Lübeck, Lübecker Yacht Club (an der Wakenitz) Roeckstraße 54 Regattaort:

9,30 Uhr ca. 14,30 Uhr Sonntag bis 9,00 Uhr 9,30 Uhr 16,00 -17,00 Uhr Samstag Registrierung Zeitplan:

Regattaleiter:

letzter Start Gruppe A

Kurt Lauschmann
Janusz Walicki (direkt an Startstelle)
Erste Entscheid, an Startstelle, sonst noch 2 Teilnehmer
Wettfahrtleitung und wenn erforderlich auch Teilnehmer
mindestens 4 zugelassene. (besser mehr, sonst wechseln?) Wettfahrtleiter: Observer: Jury

Startgebühr: Quarze:

tens 4 Ouarze melden (besser mehr).

Jeder Teilnehmer muß mindes Jens Brüggen / Horst Becke

Wettfahrtleitung:

Ouarze:

Regeln / Modus :

Starfgebühr:

aus dem Teilnehmerfeld

12, EUR zahlbar bei Registrierung (Jugendliche 6, EUR)

AFM und Wegerechtsregeln ISAF

9. 30 Uhr 14. 30 Uhr

01.09.02 Sonntag

31.08.02 Samstag 9. 30 Uhr 10. 00 Uhr offen

bis

Zeitplan:

Datum:

letzter Start

Kurt Lauschmann - Schweriner Straße 8 - 23909 Ratzeburg Meldeanschrift:

/ 89 18 67 Tel.: 04541/ 89 18 66 Fax Anmeldung nur schriftlich! 19. Juli 2002 Meldeschluß:

Horst Becke; Schulze - Delizzach Str. 24;24943 Flensburg; Tel. 0461 / 23029 Pax 04646 / 990123 Pax 04646 Pax 04646 / 990123 Pax 04646 Pax 04

Pokale für die Plätze 1 . 5 der Klasse RC M

Meldeanschrift

Preise:

Meldeschluß:

Meldeart:

Nur schriftlich eingebende Moldungen sind gültig. Die Anmeldung ist bindend und verpflichtet zur Zahlung der Meldegebühr.

Die Zimmerreservierung ist von den Teilnehmern selbst vorzunehmen Siehe Ruckseite Lageplan

am Gewässer möglich

Verpflegung :

Haftung:

Unterkunft:

max. 10 Stück (3 Stk. für Senioren über 65 Jahre ngeschlossen) Pokale:

Evtl. selbst besorgen ü. Fremdenverkehrsb. Lübeck nur auf Anforderung Unterkunft: 0451/6130710 Anfahrt-Skizze:

Verpflegung: Haftung: Regeln:

Sonstiges:

Jeder Santer muß einen gültigen Meßbrief und RC Segelschein bei der Regissirerung vorzeigen können. Vorschriffsmaßige Segelkennzeichnung ist selbstverständliche Pflickt, Bei Wichtenhaltung gibt es keine Sarterlaubnis ! Teilnahme – bereching sind Mitglieder des DSV box der ISAF zahlreiches Erscheinen, gutes Weiter und würtschen allen Teilnehmer eine gute Anreise.

- hier abtrennen

Wir hoffen auf ein

Sonstiges:

Anmeldeabschnitt Wertungsregatta Flensburg 2002 Klasse RC-M Bitte ausfüllen und Anmeldeabschnitt sis <u>18.08.2002</u> an obige Meldeanschrift schicken

ANSCHRIFT:

SEGELNUMMER

TELEFON

NAME:

der SMC Flensburg e. V. und VdMYS übernehmen keine Haftung, die mittel- oder unmittelbar mit der Veranstaltung in Verbindung steht.

gemeinsames Mittagessen im Yachtclub Restaurant Wir übernehmen keine Haftung, die mittel- oder unmittelbar mit der Veranstaltung im Zusammenhang steht. Neues System MSS (Most Simple System) Wettfahrtbestimmungen 2001-2004. AFM (Melbhief nicht vergessen) Alle Teilnehmer verpflichten sich durch ihre Teilnahme, die

Hiffeleistungen auszuführen. Gibt es an der Startstelle <u>Dieses ist eine besondere Einladung</u> für eine faire, freundschaftliche und regelgerechte Regattal Segelanweisung: Wichtig:

Verbindliche Anmeldung:

Bitte Ausfüllen und bis zum Meldeschluß am 19. Juli 2002 an die oben angegebene Adresse schicken. (Kopieren oder ausschneiden)

.Name Straße:..... Vorname.







UNTERSCHRIFT:

PREQUENZ:

PERSONENANZAHL

Nein

VERPFLEGUNG: Ja



Modellbau Rodenkirchen e.V. www.msdellbauencdenkirchen e.V.



Ausschreibung zur Deutschen Meisterschaft IOM in Köln

Köln, Fühlinger See, Regattagelände, siehe Anfahrtskizze MB-Rodenkirchen e.V. Austragungsort: Veranstalter;

10.00 Uhr 14.30 Uhr 22.09.02 Sonntag 21,09,02 Samstag 09.30 Uhr 10.00 Uhr Ende offen Registrierung: bis Start: Letzter Start Gruppe A

Zeltplan:

Datum:

12,50 EUR (Jugendliche 7,~ EUR) zahlbar bei Registrierung AFM 2001 / Wegerechtsregeln ISAF / Wettfahrtsystem MSS Regeln/Modus: Startgebühr:

MB-Rodenkirchen Wettfahrtleitung:

Jeder Teilnehmer muß mindestens 4 Quarze melden Quarze:

Preise für die Plätze 1 - 3 Aus dem Teilnehmerfeld Observer: Preise:

Hartmut Dombrowski, Waldorferstr. 43, 50389 Wesseling Telefon und Fax: 02236/48431 Meldeanschrift:

www.modellbaurodenkirchen.de

nich möglich. eingehende Meldungen sind nur schriftlich, per Fax, oder E-Mall gültig. Die Anmeidung ist bindend und verpflichtet zur Zahlung der Meldegebühr. 07.09. 2002 Nachmeldungen am Wasser sind aus organisatorischen Gründen Meldeschluß: Meldeart:

Um Unterkunft möge sich bitte jeder selbst bemühen. Unterkunftsmöglichkeiten können bei Hartmut Dombrowski (Meldeanschrift) enfragt werden. Unterkunft:

Am Gewässer Verpflegung:

Wir übernehmen keine Haftung, die mittel- oder unmittelbar mit der Veranstaltung im Zusammenbang steht. Haftung:

Sonstiges:

Jader Starter muß einen gültigen Meßbriet bei der Registrierung vorzeigen. Vorschriftsmäßige Segelkennzeichnung ist selbstverständlich.

Wir hoffen auf zahlfeiches Erscheinen, gules Wetter und wünschen Allen eine gute Anreise handen wir auf von der Britanschein wir Anmeldeabschnitt / IOM Deutsche Meisterschaff / Köln 21,22. September 2002 Bitte ausfüllen und Anmeldeabschnitt bis zum Meldeschuß an obige Meldeanschrift senden	auf zahlreicher Schnitt / IOM sfüllen und Anm	Ersche Deuts eldeabsc	inen, hier sche shritt b	gutes \ abtren Meist is zum l	Vetter nen ersch Meldes	und wi	inschen Öln 21 obige M	Wir hoffen auf zahlreiches Erscheinen, gules Wetter und wünschen Allen eine gute Arreise Armeideabschniff / IOM Deutsche Meisterschaff Kölin 21,122. September 2002 Bitte ausfallen und Armeideabschrift is zum Meideschaff wie en ober Bitte ausfallen und Armeideabschrift is zum Meidesch	Anre Iber	ise 2002	
Name:						Telef	Telefon / Fax:	2			
Anschrift:						İ					
Segelnummer:		Verein:							4	Alter:	
Frequenz:	Quarze:			_	_	_		Quarze://///Verpflegung: ja	ā	nein	
Unterschrift:			щ	lail Adı	resse	E-Mail Adresse vorhanden?	den?				

Ausschreibung zur Freundschaftsregatta RC 10M in Schleswig

Ausrichter	Michael Scharmer
Austragangsort	Luisenbad in Schleswig auf der Schlei
Jatum	0.02
Zeitplan	Registrierung 8 - 9 2 Errear Start 1000
	t ca.
Startgebühr	10,-DM zahlbar bei Registrierung
Regeln	AFM und Wegerechtsregeln der ISAF
Wettfahrtleitung	Michael Scharmer
Quarze Quarze	Jeder Teilnehmer sollte mindestens 4 Quarze melden (und auch
	mitbringen und benutzen können)
Josefyer	gucken wir mai
Meldeanschrift	Michael Scharmer
	Sohststr. 6
	24148 Kiel
	Tel /Fax 0431/7297204
	nscharmer@web.de
steldeschluß	Sonntag, 28.09.01
	Sollten weniger als 12 Teilnehmer anmelden, wird die Wettfahrt
	abgesagt
	Aus diesem Grunde sind Nachmeldungen nicht möglich
Haftung	Ich übemehme keine Haftung, die mittel- oder unmittelbar mit der
	Veranstaltung in Zusammenhang steht.
sonstiges	Jeder Starter sollte, braucht aber keinen Meßbrief haben. Es müssen
	aber entsprechende Segelkennzeichen zur Unterscheidung vorhanden
	Sein,
	Hier abtrennen
Anmeldeal	Anmeldeabschnitt Freundschaftsregatta RC IOM in Schleswig 12.10.02
3.00	
Melc	bitte austullen und Anmeldeabschnitt bis 28.09.02 an obige Meldeanschrift schicken
Vame.	
Anschrift.	
relefon:	Segelnummer:
Jerein.	



Ausschreibung zur Freundschaftsregatta RC M
" Aalregatta "
in Flensburg / Sörup

VdMYS / Schiffsmodellchub Flensburg e. V. Sörup / Badestelle Südensce (siche Anfahrskitze)

Veranstalter /Ausrichter: Austragungsort : Datum:

8- EUR, zahlbar bei Registrierung (Jugendliche 4,- EUR) 07.09.02 Samstag bis 9.30 Uhr 10.00 Uhr ca. 14.30 Uhr Registrienung : Start : letzter Start : Startgebühr:

Zeitplan:

AFM und Wegerechtsregeln ISAF Regeln / Modus:

Jens Brüggen Wefffahrtleitung: Quarze:

Jeder Teilnehmer muß mindestens 4 Quarze melden (besser mehr) . aus dem Teilnehmerfeld

für die Plätze 1 - 3 Observer: Preise:

Meldeanschrift:

Meldeschluß:

Nur schriftlich eingebende Meldungen sind güldg. Die Anmeldung ist bindend und verpflichtet zur Zahlung der Meldegebühr. Meldeart :

am Gewässer möglich.

Verpflegung :

Haffung:

Horst Becks; Schulzz - Delitzsch Str. 24; 24943 Flensburg ; Tel. 0461 / 23039 Fax 04646 / 990123 01.10.2002 Nachmeldungen sind aus organisatorischen Gründen nicht möglich.

Wir hoffen auf ein zahlreiches Erscheinen, gutes Wetter und wünschen allen Teilnehmer eine gute Anreise. Nier abtrennen

der SMC Flensburg e. V. und VdMYS übernehmen keine Haftung, die mittel·oder unmittelbar mit der Veranstaltung in Verbindung steht.

Anmeldeabschnitt Freundschaftsregata Flensburg / Sörup 2002 Klasse RC-M ausfüllen und Anmeldeabschnitt bis $\underline{01.10.2002}$ an obige Meldeanschrift schicken :

UNTERSCHRIFT: FREQUENZ: ANSCHRIFT: SEGELNUMMER TELEFON QUARZE:

PERSONENANZAHL Nein VERPLEGUNG: Ja

Ausschreibung zur Ranglistensregatta RC 10M in Schleswig

Australia	Michael Schainel
Austragungsort	Luisenbad in Schleswig auf der Schlei
Datum	Samstag, 13.10.02
Zeitplan	Registrierung 8°0.900
	Letzter Start ca. 15 ^{co}
Startgebühr	10,-DM zahlbar bei Registrierung
Regeln	AFM und Wegerechtsregeln der ISAF
Wettfahrtleitung	Michael Scharmer
Quarze	Jeder Teilnehmer sollte mindestens 4 Quarze melden (und auch
	mitbringen und benutzen können)
Observer	gucken wir mal
Preise	dito
Meldeanschrift	Michael Scharmer
	Sohststr. 6
	24148 Kiel
	Tel/Fax 0431/7297204
	mscharmer@web.de
Meldeschluß	Sonntag, 28,09,01
	Sollten weniger als 12 Teilnehmer anmelden, wird die Wettfahrt
	abgesagt
	Aus diesem Grunde sind Nachmeldungen nicht möglich
Haftung	Ich übemehme keine Haftung, die mittel- oder unmittelbar mit der
	Veranstaltung in Zusammenhang steht.
Sonstiges	Jeder Starter muß einen Meßbrief mitbringen, wird vor dem 1. Start
	kontrolliert
	Hier abtrennen

Anmeldeabschnitt Ranglistenregatta RC IOM in Schleswig 13.10.02

Bitte ausfüllen und Anmeldeabschnitt bis 28.09.02 an obige Meldeanschrift schicken Segelnummer: Frequenz:_ Unterschrift: Anschrift: Telefon: Quarze:_ Verein:_ Name:

Frequenz:

Unterschrift:

Quarze:



Der Rigg- und Segelspezialist *ANGEBOTE 2002*

ORIGINAL-PROFI-SEGELSATZE

Swing- und konventionelle Segelsätze für alle Klassen

ındıviduellen Maßangaben an. Neben Standardgrößen für Walicki- und Bantackyachten bieten wir auch die Segelherstellung nach

- Standard-Foliensegel
- Composit-Leichtwindsegel aus hochwertiger Fliessfolie,
- Allroundsegel aus verschiedenen Folienmaterialien kombiniert mit spezielle
- Dacron-Sturmsegel Segeltechnik für leichte bis mittlere Winde,

Unsere Segel zeichnen sich durch eingearbeitete, vorgegebene Profiltiefen und einen hohen Sualitätsstandard aus. Strahlenförmige Schothörner und Kopfbretter vermeiden Zugfaltenbildung.

SPEZIAL-SEGELKENNZEICHEN

entsprechen exakt den internationalen Bestimmungen

- ✓ Selbstklebende Segelkennzeichen. Die Vorderseite ist schwarz, die Klebeseite silbermatt, dadurch kein kontrastreiches Duchscheinen auf der gegenüberliegenden
- Das dünne Follenmaterial ist temperaturunempfindlich und paßt sich besonders auf dünnen Segelmaterialien optimal an, d.h. kein Dehnen /Schrumpten auf dem Segel
- Leichtes Aufkleben durch Transfer-Folie. Späteres Ablösen vom Segel ist möglich.

SEGELTRANSPORTTASCHEN

für Swing- und konventionelle Riggs

- Segeltaschen dienen zum Transport und zur Aufbewahrung von RC-Yachtriggs. Sie sind leicht, handlich und stabil
- Einfach das komplette Rigg in die Segeltasche legen und fertig. Fächer aus weicher Luftpolsterfolie garantieren sicheren Transport aller Riggs im Auto, am Wasser, zu Hause

Unser Angebot umfaßt Taschen für Swing- und konventioneile Riggs, die jeweils

nach Anzahl der vorhanderinen Riggs individuell angefertigt werden

RIGG- und YACHT-KOMPLETTBAU

segelferfig zusammen bauen alle handelsüblichen RC- Yacht- Bausätze (z.B. Bantock, Walicki) oder Riggs Sie möchten eine RC-Yacht oder ein neues Rigg, wollen aber nicht selbst bauen. Wi

Bitte fordem Sie kostenlos eine Preisliste ant

RC-YACHTsegel W. Weiß

Lauterberger Weg 26 • D-22459 Hamburg • Tel. / Fax 040-551 38 24



RC Segel-Yacht-Club

Krefeld e. V.

Mitglied im Deutschen Segler-Verband



Ausschreibung zur internationalen Herbstregatta 19, und 20. Oktober 2002 am ELFRATHER-SEE

Austragungsort: Veranstalter: **ELFRATHER-SEE** RCSYC Krefeld e.V.

Klasse:

Teilnahmebedingung: Mitglieder des DSV oder der ISAF mit gültigem Meßbrief

eitplan:	Registrierung	Samstag bis 9.30 Uhr	Sonntag
	1. Start	um 10.00 Uhr	um 10.00 Uhr
	Letzter Start "A" ca. 17.00 Uhr	ca. 17.00 Uhr	15.00 Uhr

Ŋ

Startgebühr:

Austragungsmodus:

Vorläufe ITALIENISCH, danach FLOTTENSYS.

(zahlbar bei der Registrierung)

IBW 2001-2004

je Teilnehmer mindestens 4 **gültige** Quarzpaare

Regeln: Wettkampfleiter Quarze:

Meldeanschrift:

Kaiserstr. 7a

Friedhelm Scholten

Meldeschluß:

Preise: Beobachter:

Haftung: Verpflegung:

47800 Krefeld 05.10.2002

3 Beobachter aus dem Teilnehmerfelc Der Ausrichter übernimmt keine Haftung Am Regattagelände alle Teilnehmer Pokale für den 1. bis 3. Platz sowie Urkunden für

Schäden und Unfälle, die mittel- oder unmittelbar mit der Veranstaltung zusammenhängen

Der RC.S.Y.C. Krefeld wünscht eine gesunde Anreise und schöne Segeltage