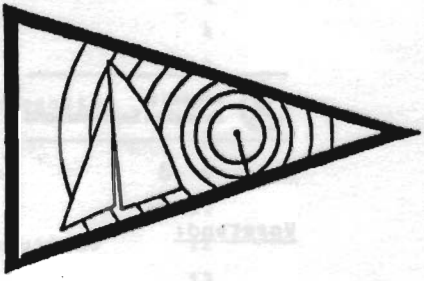
modell yacht info

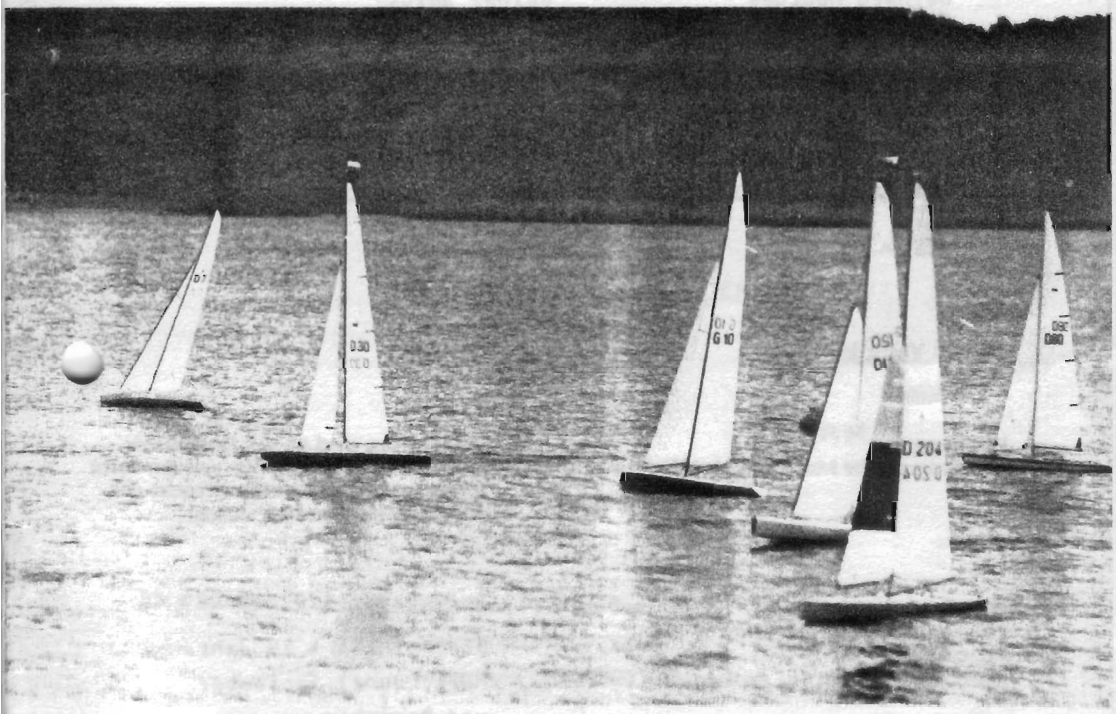


Vereinigung der Modellyachtsegler e.V.

7. Ausgabe

Mitglied im Deutschen Segler-Verband

Juni 1986



Ranglistenregatta in Berlin

Vereinigung der Modellyachtsegler e.V.

Mitglied im Deutschen Segler-Verband

Vorstand:

1. Vorsitzender
Peter Ebel
In der Au 14 B
7000 Stuttgart 60

2. Vorsitzender
Gerhard Mentges
Kronskamp 26
2000 Wedel

Schatzmeister
Hans-Georg Schulz
Helgenwald 4
6301 Fernwald 2

Beisitzer
Reiner Smidt
Salzstr. 4
6450 Hanau 1

Vereinskonto:

Postgiro Frankfurt/Main 1010 77 - 607 (BLZ 500 100 60)
Vereinigung der Modell-Yacht-Segler, Ebenhausen

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Modell Yacht Info

Herausgeber:
Vereinigung der Modellyachtsegler e.V.

Redaktion und Versand:
Günter Gödderz
Postfach 120 341
Burbacher Str. 101

5300 Bonn 1
Tel.: 0228 - 23 35 75

Beiträge:

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

Auflage: 120 Stück

erscheint 4 x im Jahr
März, Juni, September
und Dezember

Inhaltsverzeichnis: Seite

Impressum	2
DSV Ranglistenregatten	3
Aus der Segelsport	4
Ranglistenregatta in Berlin	4
Mysli	5
Ausschreibung der Ranglistenregatta in Hamburg - Hörsten	6- 7
Intern. Regatta in Antwerpen	8- 9
Pfingstregatta in Rotterdam	10-11
Gemeinsame Rangliste DSV - nauticus	12
DSV Segelobmann	13
Durchführungsbestimmungen für Wertungsregatten	14-17
Neue Yacht für den Americàs Cup	17
"Ohne den Cup sind wir hier sehr einsam	18-20
Ausschreibung Achensee Regatta	21
12. Wolfgangseeregatta 1986	22-27
Anzeigen	28

VDMYS*****VDMYS*****VDMYS*****VDMYS*****VDMYS

DSV-RANGLISTEN-REGATTEN 1986

27. + 28. Sept.	**Langenselbold/Hessen** **Meldeanschrift: R. Smidt** **Salzstr. 4, 6450 Hanau 1**	**R M**
25. + 26. Okt.	**München, Ferings-See** **Meldeanschrift: P. Ebel** **In der Aue 14 B, 7000 Stuttgart 60**	**R M**

Wertungsregatten für Modellsegler

Zu einer Einigung im Hinblick auf die Weltmeisterschaft der Modellsegler, die von der IMYRU (dem Weltseglerverband angeschlossener Modellseglerverband) und der NAVIGA (Weltvereinigung der Modellbauer) gemeinsam veranstaltet wird, kamen die beiden Obleute für Modellsegeln des Deutschen Segler-Verbandes und des nauticus.

Die Regatten der beiden Verbände können jeweils in eigener Regie, aber mit gemeinsamer Wertung durchgeführt werden. Sie sind offen für alle Segler. So wird eine gemeinsame Rangliste möglich. Auch auf internationaler Ebene bemühen sich die beiden Verbände, zu einem einheitlichen Regelwerk zu kommen. Die Arbeiten sollen im Januar 1987 beendet sein.

Als Qualifikationsmodus ist im Laufe der nächsten beiden Jahre eine Anzahl von gemeinsamen Wertungregatten vorgesehen. Um den Reiseaufwand für die Modellsegler gering zu halten, sollen die Wertungsregatten regional möglichst gleichmäßig aufgeteilt werden.

Dem gleichen Ziel dient eine relativ hohe Zahl von Streichmöglichkeiten: In die Wertung wird eine mehr als die Hälfte aller Wertungsregatten einbezogen. Weitere Einzelheiten können den Durchführungsbestimmungen entnommen werden, die der Deutschen Segler-Verband auf Anfrage zuschickt.

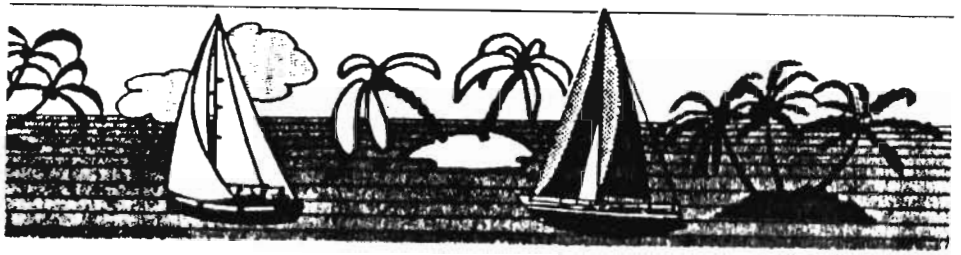
Ranglistenregatta in Berlin

Erstmals wurde vom Modell Yacht Club Berlin am 24. Mai eine gemeinsame Ranglistenregatta (nauticus - DSV) der Klasse Marblehead durchgeführt. Leider sind nicht so viele Segler aus West und Süd dem Ruf "Berlin tut gut" gefolgt,und haben die Gastlichkeit im Wassersportheim Gatow genossen. Regen und wenig Wind ließen am Morgen die Segler nie so recht in Stimmung kommen. Trotzdem ist es ein schönes Bild, wenn im Hintergrund die großen Yachten kreuzen und wir um Sieg und Punkte kämpfen. Am Ende siegte Manuel Dotti vor Kurt Lauschmann und Friedel Nieweg (Ergebnisse im nächsten Heft). Am Abend wurde beim gemütlichen Beisammensein Bowle und Grillspezialitäten zugesprochen und rundeten diesen Tag ab.

"Berlin ist eine Reise wert"

==========

← aus der "Segelsport 3/86"



MYSLI?

Gewogen - und zu leicht befunden? - Der MYSLI wundert sich. Kaum haben irgendwo ein paar Segler sich Gedanken gemacht und unter großem persönlichen Einsatz Boote gebaut, die die von J. Walicki populär gemachte Leichtbauweise konsequent weiterverfolgt, werden auch schon Stimmen laut, die voller Empörung nach einer Gewichtslimitierung rufen.

Was soll das - fragt sich der MYSLI - wo leben diese Leute? Lesen die keine Zeitungen? Wissen sie nicht, daß unsere "manntragenden" Kollegen seit Jahren auf dem "Gewichts-Trip" sind und daß ihre Chancen bei internationalen Wettbewerben wohl ohne die Leichtbauweise auf ein Minimum geschrumpft wären?

Wo wären wir heute, hätte es nicht immer wieder Leute gegeben, die sich Gedanken um unseren Sport machten und diese auch in die Tat umsetzten?

Übt mehr Toleranz und freut Euch, daß wieder Bewegung in die z. T. schon erstarrten Strukturen gekommen ist, anstatt Euch in den Schmollwinkel zurückzuziehen! Tut selbst etwas!

Noch ist ja auch nicht 'raus, ob der eingeschrittene Weg denn nun auch tatsächlich der richtige ist.
Immerhin fällt auf, daß bereits in der Vergangenheit die meisten der als Gleiter konstruierten Boote aus dem Binnenland kamen, während an den Küsten fast ausschließlich Verdränger gebaut wurden.

Nach Fleetwood wissen wir sicherlich etwas mehr und darauf freut er sich , der MYSLI

Vereinigung der Modellyachtsegler e.V.

Mitglied im **DSV** Deutscher Segler-Verband

Vereinigung der Modellyachtsegler e.V.

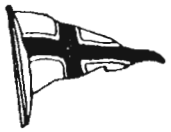
Ausschreibung

zur Wertungsregatta des VdMYS in Hörsten
am 26. + 27. Juli

Wedel, 1.6.86

Veranstalter:	VdMYS und Nauticus-Mitglieder
Datum und Klassen:	26. + 27. Juli / Marblehead und 10-Rater M am 26. ab 10°° bis ca. 17°° Uhr 10-Rater am 27. ab 9°° bis 13°° Uhr
Ort:	See im Großen Moor (siehe Skizze) in Hörsten
Registrierung:	M + 10-Rater am 26. ab 9°° Uhr 10-Rater am 27. ab 8³⁰
Startgebühr:	10,- DM bei Registrierung zu zahlen
Regeln + Vermessung:	IMYRU (jedes Naviga-Segel erfüllt IMYRU-Vermessung)
Teilnahmeberechtigt:	Jeder , Wertungsregatta für DSV und Nauticus
Quarze:	min. 4 Paare (bei Meldung angeben)
Preise:	M 1.-5. Platz Pokale ; 10-Rater 1.-3. Platz Pokale
Meldeschluß:	19. Juli
Meldeanschrift:	Gerhard Mentges , Kronskamp 26 , 2000 Wedel Telefon für Auskünfte: 04103/13439
Verpflegung:	am Gelände nicht erhältlich
Unterkunft:	Seevetal: Gasthaus zur Linde , Lindhorster Str. 3 Tel.: 04105/2372 Hotel Seevetal , Am Radeland 2 Tel.: 04105/2829 Hotel Garni Meyer , Hittfelder Twiete 1 Tel.: 04105/2827

Die Regatta wird nach dem sog. "italienischem System" durchgeführt, das heißt, ohne Einteilungsläufe und mit sofortiger Wertung.



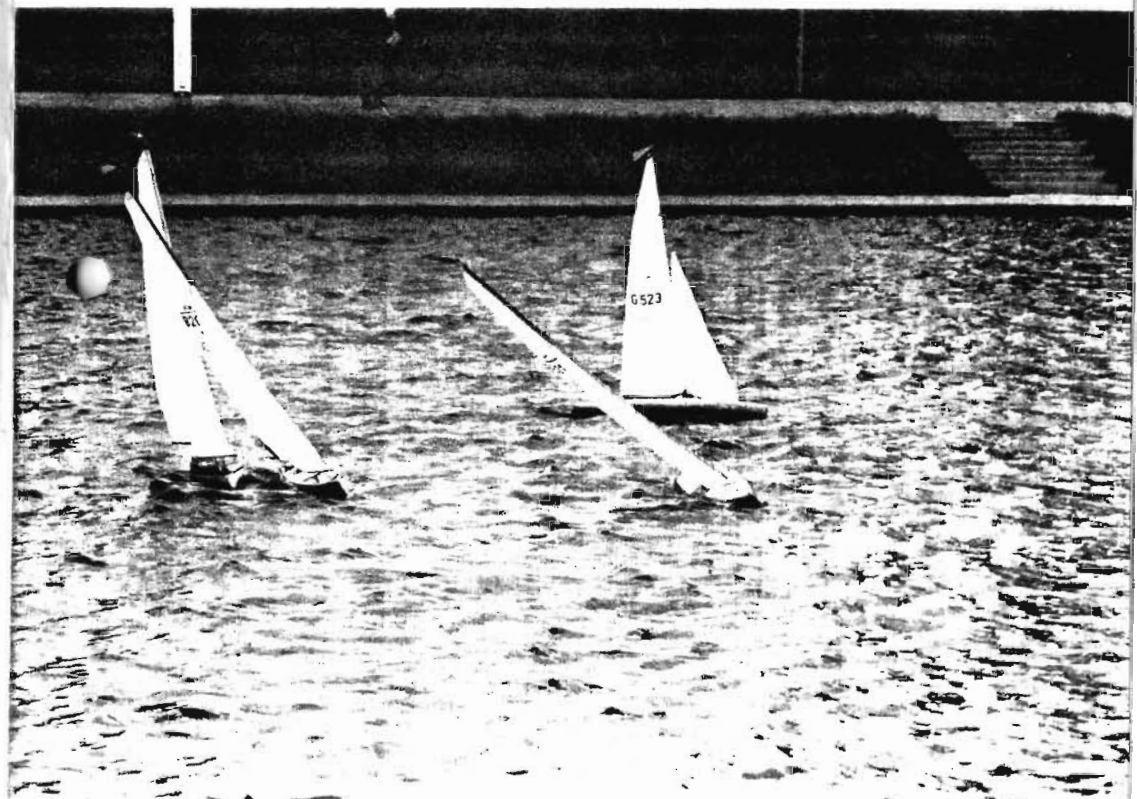
Ergebnisse der Internationalen Regatta in Antwerpen

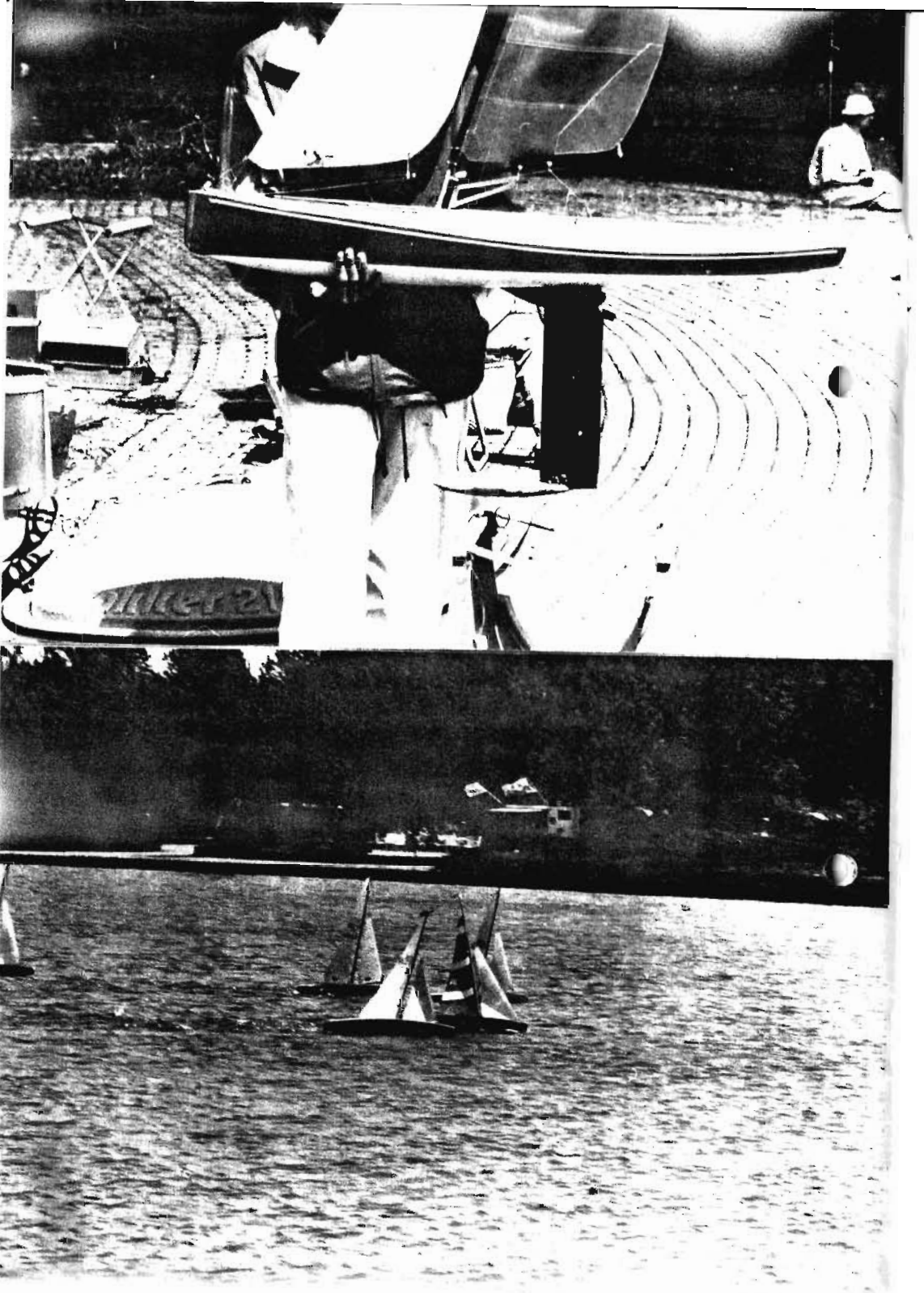
1. Hendericks J.	KMYCA	14,7	Punkte
2. Dezone J.	Sails	33,7	"
3. Panis F.	KMYCA	38,4	"
4. Ernaelsteen G.	Sails	52,4	"
5. Dezone A.	Sails	55,8	"
6. Lauschmann K.	VDMYS	74,1	"
7. Dierckx H.	KMYCA	82,2	"
8. Decks Ch.	AMZ	90,6	"
9. Bruynlants	Sails	98,8	"
10. Stasch G.	VDMYS	106,7	"
11. Meys L.	KMYCA	117,8	"
12. Desmet P.	KMYCA	118,4	"
13. Scheers U.	KMYCA	125,8	"
14. Andersen L.	KMYCA	134,9	"
15. Baeten K.	KMYCA	141,7	"
16. Sambeé M.	Sails	147,7	"
17. Gläsner U.	Dortmund	147,8	"
18. Baekelmans P.	KMYCA	151,1	"
19. Bauche M.	AMZ	155,o	"
20. Andressens Ch.	AMZ	167,1	"
21. Tournay Ch.	Sails	167,4	"
22. Buchau J.M.	AMZ	170,7	"
23. van Groenderbeek D.	KMYCA	170,8	"
24. Dierckx W.	KMYCA	171,4	"
25. Jander F.	Luxemburg	172,4	"
26. Lanz S.	Dortmund	173,8	"
27. Büscher E.	Dillingen	213,o	"
de Pelsmaeker W.	KMYCA	213,o	"
29. Behaeghel W.	KMYCA	217,o	"

Internationale Segelregatta in Antwerpen/Belgien

Am 10. und 11. Mai veranstaltete der Königliche Modell Yacht Club Antwerpen erstmals eine zweitägige Segelregatta. Es starteten 29 Segler wobei 23 aus Belgien, einer aus Luxemburg und 5 aus Deutschland kamen. In Antwerpen wird auf einem rechteckigen Becken - etwas kleiner als ein Fußballfeld - gesegelt. An beiden Tagen waren gute Windverhältnisse (3-5 Baufort). Leider regnete es auch zeitweise, aber das soll ja Modellseglern nichts ausmachen. Mehr Probleme hatten unsere Seler mit dem Wind. Man kann mit zu großen Segeln keine Regatta gewinnen. Im besonderen sollen unsere Fleetwood Fahrer ihre Segelsätze etwas ergänzen um für die Weltmeisterschaft besser gerüstet zu sein. Es wurde nach dem Flottensystem gesegelt. Ganz vorne lagen dann zwei Weltmeisterschaftsteilnehmer aus Belgien. Die Veranstaltung hatte einen guten und fairen Verlauf und wurde vom OOD Marc van Loo sicher und zügig geleitet.

G.G.





Internationale Pfingstregatta in Rotterdam

Der "model boot club rijnmond" veranstaltete auch in diesem Jahr wieder die schon traditionelle Pfingstregatta in einem sehr schönen Freizeitpark mit idealem Gewässer. Der Wind (5 Baufort) konnte sich voll entfalten und man segelte den olympischen Parcours.

Wie man aus der Siegerliste am Wanderpokal ersehen konnte, kamen in den vergangenen Jahren nicht nur Teilnehmer aus Belgien sondern auch aus England. Für uns Segler aus Deutschland ist es auch interessant bei unseren Nachbarn in Holland zu fahren denn:

a) Es ist nicht (zu weit) aus dem Westen und der Mitte,

b) es sind gute Regattabahnen mit Wind und

c) es wird gut und fair gesegelt.

Der Sieger - einigen Seglern vom Wolfgangsee bekannt- hat ein etwas eigenwilliges Boot (Foto), wobei der Mast noch 20° nach hinten geneigt ist. C.G.

Ergebnisse:

1.	Mooymann J.	H	17,oo	Punkte
2.	Hendericks J.	B	29,25	"
3.	Jansen E.	H	38,00	"
4.	van Loo M.	B	46,75	"
5.	de Joode	H	47,00	"
6.	Miltenburg	H	52,75	"
7.	Bakker W.	H	70,00	"
8.	Jakobs J.	H	87,00	"
9.	Gödderz G.	G	91,00	"
10.	Jutte J.	H	102,00	"
11.	Panis F.	B	104,00	"
12.	Scheers U.	B	105,00	"
13.	van Roessel E.	H	115,00	"
14.	Boogerd J.	H	116,00	"
15.	Guit L.	H	133,00	"
16.	Baekelman	B	146,00	"
17.	d' Arnaud P.	H	149,00	"
18.	Schnerwegen	B	159,00	"
19.	Baeten	B	164,00	"
20.	Metschaar	H	180,00	"
21.	de Smet	B	184,00	"
22.	Koornhof T.	H	defekt	

GEMEINSAME RANGLISTE VON DSV UND NAUTICUS !

Am 8. Maerz 1986 wurde auf der NAUTICUS TK-Segeln Sitzung in Fulda eine gemeinsame Rangliste von NAUTICUS und DSV beraten. Diese Rangliste soll ab sofort als Qualifikationsgrundlage fuer die gemeinsame Weltmeisterschaft von NAVIGA und IMYRU 1988 in Berlin dienen. Die ersten drei Plaetze bei der 1987 noch stattfindenden Bundesmeisterschaft des NAUTICUS beraehtigen also nicht zur Teilnahme an der WM in Berlin.

Die Einfuehrung einer gemeinsamen Rangliste, bei der Veranstaltungen beider Verbaende, zwar in eigener Regie, aber offen fuer alle Segler und mit gemeinsamer Wertung durchgefuehrt werden, ist sicherlich ein grosser Schritt vorwaerts zum Nutzen aller Modellsegler in der Bundesrepublik.

Auch auf internationaler Ebene arbeiten Hans Kukula (NAVIGA) und Jan Demo (IMYRU) an einer Vereinheitlichung der Vermessungs- und Wegerechtsregeln zum Beginn des Jahres 1987.

Bei den vorgeschlagenen Durchfuehrungsbestimmungen fuer gemeinsame Wertungsregatten hat man versucht auch denjenigen Seglern, die sich vor gelegentlichen weiten Reisen scheuen insofern entgegenzukommen, als dass eine sehr hohe Anzahl an Streichmoeglichkeiten vorgesehen ist, die es ermoeglicht, ausschliesslich Regatten im naeheren Umkreis zu besuchen. Die Anzahl von 6 Wertungsregatten bleibt dabei unabhaengig von der Gesamtzahl der Wertungsregatten. Je mehr Wertungsregatten in einer Region stattfinden, umso guenstiger fuer die dort ansaessigen Segler. Wer sich ueberhaupt nicht fuer Wertungsregatten interessiert, der betrachtet eine Wertungsregatta eben als eine ganz normale Freundschaftsregatta.

Weitere Einzelheiten zu den Wertungsregatten sind aus den Durchfuehrungsbestimmungen in diesem Heft zu entnehmen.

Gemeinsame Wertungsregatten, ab 1987 auch gemeinsame Regeln von NAVIGA und IMYRU, es scheint nicht mehr lange zu dauern, bis sich Gespraeche ueber Modellsegeln wieder ausschliesslich mit der Technik der Boote und dem Spass am Segeln beschaeftigen.

GERHARD MENTGES

Modellsegelobmann DSV

****

* I M Y R U --- D S V --- OBMANN *

****

IMYRU:

Der DSV hat Horst Krönke für das Permanent Comittee der IMYRU nominiert. Die Wahl findet anläßlich der WM in Fleetwood auf der Generalversammlung der IMYRU statt. Das Permanent Comittee ist sozusagen der Vorstand der IMYRU.

DSV:

Der DSV schickt endgültig 5 Segler zur zur M-Boot WM nach Fleetwood, die eine Unterstützung von 500,-DM erhalten.

Am 25. Mai kam es in Berlin-Gatow zu einem ersten Treffen von DSV und Nauticus im Zusammenhang mit der geplanten gemeinsamen Weltmeisterschaft von IMYRU und NAVIGA. Teilnehmer waren die Herren Ewert und Voelz für den Nauticus und die Herren Kauth und Krönke für den DSV. Besprochen wurden Themen wie Finanzierung, Einladungsformalitäten - besonders in Hinblick auf den Berliner Viermächtestatus -, Eingliederung in die Gesamtveranstaltung MSBO und gemeinsame Wertung.

OBMANN:

Anläßlich der Wolfgangseeregatta hatte ich Gelegenheit mit Hans Kukula verschiedene Fragen der M-Boot Vermessung und der geplanten WM 88 zu besprechen. Der in der nächsten Zeit von der IMYRU zu erwartende Fragebogen zur Überarbeitung der M-Boot Vermessungsregeln (an alle Landesverbände), der in einem Vorabdruck vorlag, wurde dabei mit dem Ziel gleichlautender Stellungnahmen von DSV und Naviga besprochen.

Als Wertungsregatten für die in diesem Heft vorgestellten Durchführungsbestimmungen gelten alle DSV-Regatten und folgende Nauticus Regatten für 1986:

- **30. + 31.8. MSG Mannheim-Vogelstang**
- **6.9. MBC Lübeck**
- **13.9. MBC Lehrte**
- **4. + 5.10. SMC Kassel**
- **12.10. MSC Leverkusen**

DURCHFUEHRUNGSBESTIMMUNGEN FUER WERTUNGSREGATTEN ZUR ERMITTLUNG EINER GEMEINSAMEN RANGLISTE VON DSV UND NAUTICUS

VOM 8. MAERZ 1986

VERMESSUNGSREGELN :

Die Vermessungsregeln fuer M-Boote sind bei NAVIGA und IMYRU bis auf wenige Ausnahmen identisch. Fuer die Wertungsregatten gilt bis zur endgueltigen Einigung von NAVIGA und IMYRU (Anfang 1987) folgende Regelung:

Es gelten die Vermessungsvorschriften beider Verbaende, wobei die jeweils weniger einschraenkende Bestimmung allgemein gueltig ist.

WEGERECHTSREGELN:

Bei den Wegerechtsregeln liegt der Unterschied hauptsaechlich in der erlaubten bzw. nicht erlaubten Bojenberuehrung und dem 2 bzw. 4 Laengen-Kreis. Fuer die Wertungsregatten gilt bis auf weiteres folgende Regelung:

Bei allen Wertungsregatten ist eine Beruehrung der Bojen nicht erlaubt.

Durch den jeweiligen Veranstalter einer Wertungsregatta ist in der Ausschreibung bzw. in der Teilnehmerbesprechung vor dem 1. Start schriftlich bzw. muendlich folgendes festzulegen:

a) Startraum
b) Protestmodalitaeten
c) Bestrafung und Entlastung
d) Laengenkreis an der Boje

VEROEFFENTLICHUNG UND ANZAHL DER REGATTATERMINE

Beide Verbaende legen zu Beginn einer Saison in gegenseitiger Abstimmung jeweils mindestens 5 Regatten als Wertungsregatten fest. Die Gesamtzahl der Regatten wird in den offiziellen Publikationen der einzelnen Verbaende veroeffentlicht. Ebenso alle Bedingungen sowie eventuelle Qualifikationen aus erreichten PLazierungen.

Fuer 1986 besteht die Moeglichkeit Wertungsregatten zusaetzlich auszuschreiben. Nach Absprache mit den Segelreferenten der Verbaende werden sie in den jeweiligen Verbandsmitteilungen veroeffentlicht.

WERTUNGSZEITRAUM

Der Wertungszeitraum ist unabhaengig von der Veroeffentlichung der Termine zu Beginn der Saison.

Der Wertungszeitraum, der in der Rangliste erfassten Regatten, erstreckt sich, fuer die Qualifikation zur WM 88 in Berlin, ueber den Zeitraum bis zu dieser gemeinsamen Weltmeisterschaft von NAVIGA und IMYRU (ca. 2 Jahre) , er ist also jahresuebergreifend.

Fuer die Qualifikation zu internen internationalen Meisterschaften der beiden Verbaende ist der Wertungszeitraum und die Anzahl der Wertungsregatten gesondert, durch die jeweiligen Verbandsorgane festzulegen.

Fuer die Meldung zu einer internationalen Meisterschaft, wie der oben genannten Weltmeisterschaft, ist der Stand der Rangliste 21 Tage vor Meldeschluss zu dieser Veranstaltung massgebend .

Die Wertung, entsprechend den vorliegenden Durchfuehrungsbestimmungen, beginnt nach Veroeffentlichung in den Verbandsmitteilungen beider Verbaende.

STREICHRESULTATE

Der grosse Vorteil gemeinsamer Wertungsregatten liegt in der moeglichen groesseren Anzahl an Streichresultaten, so dass auch weniger reisefreudige Segler ausschliesslich durch den Besuch regionaler Wertungsregatten in der Rangliste erscheinen.

In den Bereichen NORD , WEST , MITTE und SUED sollten jeweils mindestens 2 Wertungsregatten je Segelsaison durchgefuehrt werden.

Die Anzahl der in dem Wertungszeitraum bis zur WM 88 in Berlin gewerteten Regatten betraegt 6 !

Damit ergeben sich zum Beispiel fuer den Wertungszeitraum bis zur WM 88 in Berlin folgende Streichmoeglichkeiten:

Bei 20	RL-Regatten	: 14	Streichresultate
" 19	"	: 13	"
" 18	"	: 12	"
" 17	"	: 11	"

WERTUNG (PUNKTE)

Die Wertung des Endergebnisses einer Ranglisten-Regatten wird gemeinsam fuer alle Nauticus und DSV Segler nach folgender Formel vorgenommen.

$$\text{RL-PUNKTE} = 100 * \frac{(\text{Teilnehmerzahl} + 1) - \text{Plazierung}}{\text{Teilnehmerzahl}}$$

Beispiel:

Ein Teilnehmer hat den 5. Platz belegt unter 35 Teilnehmern :

$$\text{RL-PUNKTE} = 100 * \frac{(35 + 1) - 5}{35} = 100 * 0.8857$$

$$= 88.57 \Rightarrow 89 \text{ PUNKTE}$$

Die Ranglistenpunkte werden immer auf ganze Zahlen auf- bzw. abgerundet.

Nach der angegebenen Formel gibt es fuer einen ersten Platz immer 100 Punkte. Die weiteren Punktzahlen werden im Verhaeltnis zur Gesamtteilnehmerzahl vergeben.

Beispiele:

50 Teilnehmer		43 Teilnehmer		32 Teilnehmer	
Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	100	1	100	1	100
2	98	2	98	2	97
3	96	3	95	3	94
4	94	4	93	4	91
:		:		:	
20	62	20	56	20	41
:		:		:	
				32	3
:		43	2		
50	2				

FUEHRUNG DER RANGLISTE

Die Rangliste wird gemeinsam vom Segelobmann des DSV's und dem Nauticus-Segelrefferenten gefuehrt. Die Veroeffentlichung der Rangliste ist Aufgabe der jeweiligen Segelobleute.

Aus dieser gemeinsamen Rangliste in der, alle Segler, unabhaengig von ihrer Verbandszugehoerigkeit aufgefuehrt sind, koennen die einzelnen Verbaende die nur fuer ihre Mitglieder gueltige Rangliste herausziehen und z.B. als Qualifikationsgrundlage fuer NAVIGA oder IMYRU interne internationale Regatten verwenden.

Fuer gemeinsame Veranstaltungen von NAVIGA und IMYRU, wie z.B. die Weltmeisterschaft 1988 in Berlin anlaesslich der Modellsport-Olympiade , wird die gemeinsame Rangliste als Qualifikationsgrundlage genutzt. Bei moeglicherweise 6 startberechtigten deutschen Seglern waeren dann automatisch die ersten 6 der Rangliste qualifiziert, unabhaengig davon in welchem Verband sie organisiert sind.

Neue Jacht für den America's Cup vom Stapel gelassen

Die neueste Jacht, die in dem Wettbewerb um den America's Cup 1987 an den Start gehen soll, die Australia III, wurde am 27. September in Perth vom Stapel gelassen. Bei der fur eine Million $A gebaulen 12-Meter-Jacht handelt es sich um ein Schwesterschiff der Australia II, mit der das Syndikat des Geschäftsmannes Alan Bond 1983 den Cup für den Royal Perth Yacht Club gewonnen hatte. Der Stapellauf der neuen Jacht erfolgte genau am zweiten Jahrestag des Siegs der Australia II, mit dem die Trophäe dem New Yorker Yacht Club nach 132 Jahren zum ersten Mal abgenommen worden war. In der Konstruktion ist die Australia III etwas anders als die erfolgreiche Australia II. Einzelheiten hat das Syndikat allerdings nicht bekanntgegeben. Der Konstrukteur Ben Lexcen und Steuermann Hugh Treharne waren von der ersten Fahrt der Australia III zu Wasser beeindruckt. Es wird aber einige Monate dauern, bevor die Leistung der Jacht umfassend bewertet werden kann. Das Syndikat wird dann entscheiden, ob noch eine andere 12-Meter-Jacht, Australia IV, in einer völlig neuen Konstruktion gebaut werden soll. Das Bond Syndikat ist eines von vieren, die sich in Australien darum bewerben, den Cup für den Royal Perth Yacht Club 1987 gegen einen Herausforderer aus dem Ausland zu verteidigen. Der nichtausstehende Herausforderer wird unter Jachten aus den Vereinigten Staaten, Großbritannien, Frankreich, Kanada, Italien und Neuseeland ermittelt werden.

Die Australia III wird zu einem Anlegeplatz beim Royal Perth Yacht Club geleitet.

"Ohne den Cup sind wir hier sehr einsam"

Der New Yorker Yacht Club trachtet nach der Rückeroberung des "America's Cup" im nächsten Frühjahr

Es war am Abend des 26. September 1983. In dem runden Trophäenraum des feinen New York Yacht Club (NYYC) standen rund 100 Mitglieder um eine gewaltige Silberkanne geschart und nahmen in gedrückter Stimmung Abschied von einer Legende. Wenige Stunden zuvor und 250 Kilometer entfernt hatte der Australier John Bertrand am Steuer der Yacht "Australia II" Segelgeschichte geschrieben, als er auf dem Dreieckskurs vor Newport 41 Sekunden vor der amerikanischen "Liberty" über die Ziellinie ging und damit den "America's Cup" gewann, den amerikanische Boote 132 Jahre lang beherrscht und immer wieder erfolgreich verteidigt hatten. Während "down under", auf der anderen Seite der Erdkugel, die Australier Kopf standen vor Begeisterung, brach für die Amerikaner eine Welt zusammen. Aber die Trauerzeit währte nicht lange. Heute, dreieinhalb Jahre nach der Niederlage, laufen allenthalben in den USA die Vorbereitungen für die Rückgewinnung des Cups auf höchsten Touren. In knapp einem Jahr, Ende Januar und Anfang Februar 1987, soll die Schande getilgt und "dieses verliehene Möbelstück", wie Emil Mosbacher, der ehemalige Kommodore des NYYC, die verloren gegangene Trophäe zu nennen pflegt, wieder heimgeholt werden.

Der Aufwand, mit dem dieses Unternehmen der Pokal-Heimholung betrieben wird, ist gewaltig und hat das Ausmaß eines nationalen Kreuzzuges angenommen. Allein in den USA wurden sechs von namhaften Firmen unterstützte Syndikate gegründet, die sich alle nur das eine Ziel gesetzt haben: Die Ehre der amerikanischen Segler wieder herzustellen - und nebenbei kräftig für US-Produkte zu werben. Hinzu kommen insgesamt acht Gruppen in Italien, Frankreich, Großbritannien, Neuseeland und Kanada, die den US-Amerikanern das Recht streitig machen wollen, die "Aussies" herauszufordern. Wer den Cup, mit dem die Australier in den beiden letzten Jahren trefflich Werbung zu machen verstanden, verteidigen darf, wird unter drei Syndikaten entschieden.

Die meisten der jeweils gut eine Million Dollar teuren 12-Meter-Yachten, deren einzige Aufgabe es sein wird, in den windigen Gewässern vor Perth an der australischen Westküste im Dreieck zu segeln, sind bereits fertiggestellt oder in der Planung. Experten schätzen, daß die 26. Runde im Kampf um die bodenlose Silberkanne mehr als 150 Millionen Dollar kosten wird. Der Cup, der 1848 vom englischen Royal Yacht Squadron für 100 Guinees als Preis für den Gewinner eines 53-Meilen-Rennens rund um Isle of Wight in Auftrag gegeben wurde, ist die mit Sicherheit kostspieligste sportliche Trophäe der Welt.

Seit die aus 3,8 Kilogramm Silber geschmiedete viktorianische Kanne am 22. August 1851 von dem Lotsenschoner "America" des New Yorker Yacht Club unter den Augen von Königin Viktoria und zum Entsetzen des britischen Yachtadels mühelos gewonnen wurde, war sie im Besitz des NYYC, der sie in seinem prachtvollen Clubhaus mitten in Manhattan wie einen Augapfel hütete. Kein Wunder, daß die New Yorker Segler im Kampf um die Rückgewinnung des - später nach dem ersten Siegerboot benannten - Cup in vorderster Front stehen. Ihr Syndikat "America II" war das erste, das die Australier offiziell herausforderte und ein Boot zur Vorbereitung nach Perth schickte.

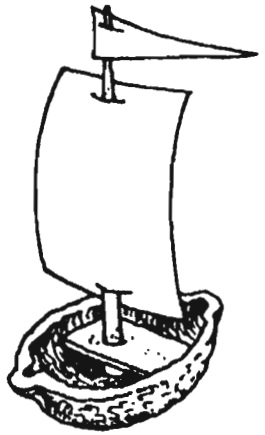
Die New Yorker fürchten, so paradox das klingt, einen Sieg eines anderen amerikanischen Syndikats mehr als eine Titelverteidigung der "Aussies". Gewinnt nämlich ein anderer US-Klub diese wohl älteste sportliche Trophäe, dann hat der NYYC auf absehbare Zeit keine Möglichkeit mehr, sie in die 44. Straße in Manhattan heimzuholen, denn nur Klubs aus anderen Ländern können eine offizielle Herausforderung aussprechen.

Entsprechend gründlich sind die Vorbereitungen der New Yorker. Sie haben bereits zwei Boote in Australien, wo im Oktober die Ausscheidungsrennen beginnen; ein drittes ist im Bau. Ihr Etat von 12,3 Millionen Dollar - drei Viertel dieser horrenden Summe sind bereits zusammengetragen - ist der höchste aller US-Syndikate. Zu ihren Sponsoren gehören die Edel-Automarke Cadillac und das Nachrichtenmagazin "Newsweek", das regelmäßig ganzseitige Anzeigen veröffentlicht, in denen für steuerlich absetzbare Spenden getrommelt wird. Gut 4.000 Amerikaner sind bereits "Ehrenmitglieder" des ""America-II"-Teams. Mehr als 100 Firmen lassen es sich eine Ehre sein, die Herausforderer auszustatten - von einer Bar,

die der Crew "VIP-Pässe" ausstellte, bis zur Sportartikelfirma Puma, die Kleidung und Schuhe liefert.
Prominente wie der ehemalige Außenminister Alexander Haig, der Publizist William F. Buckley und der Fernsehgewaltige Ted Turner ("Maul des Südens"), der den Cup 1977 selbst erfolgreich verteidigte, unterstützen "America II". Die neuen, rund 20 Meter langen Boote der New Yorker - die Klassenbezeichnung 12 Meter bezieht sich auf die Vermessungsformel - wurden von der renommierten Yachtdesigner-Firma Sparkman und Stephens in Zusammenarbeit mit Experten der NASA, des berühmten Massachusetts Institute of Technology (MIT), der Flugzeugfirma McDonnell Douglas und des US-Marine-Forschungs- und Entwicklungszentrums entworfen.

Der 34jährige John Kolius, ein schnauzbärtiger, blonder Texaner, der als einer der besten US-Segler gilt und 1976 eine olympische Silbermedaille im Soling gewann, soll die "America II" steuern und dafür sorgen, daß sie den Triumpf der ersten "America" wiederholt.

Angesichts dieses ungeheuren Aufwandes fürchten die New Yorker kaum eine Konkurrenz, obwohl sie zumindest in dem Syndikat "Sail America" des San Diego Yacht Club an der Westküste einen ernsthaften Mitbewerber haben. Skipper dieser Gruppe, die unter anderem die Autofirma Ford und die Disney Studios als Sponsoren gewonnen hat, ist Dennis Conner, der 1983 den Cup an die Australier verlor und jetzt verständlicherweise auf Revanche brennt. Conner gilt trotz der Niederlage als der erfahrenste Segler am Ruder eines Zwölfers. Unter den Herausforderern aus den anderen Ländern werden höchstens noch den Italienern gewisse Chancen eingeräumt.
Im Grunde aber gibt es für die Gralshüter des America's Cup in New York keine Frage, wo der monströse Kelch, der heute im Royal Perth Yacht Club steht, nach dem Betriebsunfall vom 26. September 1983 wieder seinen Platz finden wird: "Der America's Cup gehört zurück hierher", befand William Buckley bei der Taufe des zweiten Trainings-Bootes des "America II"-Syndikats. Und zwar "nicht nur zurück nach Amerika, sondern zurück in jenen netten, kleinen bescheidenen Raum ... in der 44. Straße, denn ohne ihn sind wir hier sehr einsam".



Allgemeiner österreichischer
SCHIFFS - MODELLBAU VERBAND

Sekretariat - Dorothea Schmidt
1230, Wien-Fröhlichg 21-23/1/5

ACHENSEE

12. - 14. 9.'86

Veranstalter	A Ö S M V	
Termin	12 - 14. Sept. 1986	
Ort	ACHENSEE - TIROL (Seespitz)	
Klasse	F 5 - M	
Programm	12.9.86/ Fr	Registrierung bis 14 Uhr, anschließend Eröffnung und Beginn des Freundschaftswettbewerbes - open end
	13.9.86/ Sa	9 Uhr Fortsetzung des Bewerbes - open end
	ca 20 Uhr -	Treffen aller Sportfreunde zu einem gemütlichen Abend
	14.9.86/ So	9 Uhr - Fortsetzung der Regatta, sowie Bekanntgabe, wieviele Läufe noch gefahren werden. Anschließend - Siegerehrung

ÄNDERUNGEN SIND DEM VERANSTALTER VORBEHALTEN

Bei der Regatta sind die NAVIGA-Regeln gültig.

Startgebühr: ÖS 70,-- oder DM 10,--
Protestgebühr ÖS 100,-- oder DM 15,--

Diese Anmeldung senden Sie bitte bis 31.8.86 an die Adresse:

Dorothea Schmidt
Sekretariat des AÖSMV

Fröhlichgasse 21-23/1/5
A 1230, Wien

12. Wolfgangsee-Regatta 1986

Wieder ist eine Segelwoche vorbei, die alles brachte: Frust und Lust. Der Reihe nach:

1. Klasse 10 R

Von der Teilnehmerzahl her ideal. 19 alte Kämpen traten an und in drei Gruppen wurde das neue italienische System ausprobiert.
Dieses System ist vereinfacht ausgedrückt eine Mischung zwischen "jeder gegen jeden" und "Flottensystem".
Vorteil: Einsparung der Qualifikationsläufe.
Nachteil: Auch in schlechteren Gruppen werden niedrige Punktzahlen erzielt, die Endresultate rücken enger zusammen.

Eingeteilt wird per Los. Die erste Gruppeneinteilung ist also eine Mischung aus verschieden starken Fahrern. Die ersten beiden jeder Gruppe bilden die nächste Gruppe A, die dritten und vierten = Gruppe B, die fünften und sechsten = Gruppe C usw. Dieses Spiel wiederholt sich ständig mit dem Ergebnis, daß in jedem 2. Lauf eine starke Gruppe A zusammenkommt, im Lauf darauf ist diese wieder durcheinandergewirbelt. Gewertet wird nach dem olympischen System 0, 3, 5, 7 usw.
Wie gesagt, das System hat Stärken und Schwächen. Auf jeden Fall sind auch hier am Schluß die besten Fahrer wieder vorne.

Die besten 10 bei den 10 Ratern waren:

1.	**Walicki** Janusz	G 6	9,0 Punkte
2.	**Lupart** Helmut	Z 82	38,9 Punkte
3.	**Stigler** Dr. Robert	A 136	51,1 Punkte
4.	**Schmitt** Gerhard	G 61	52,8 Punkte
5.	**Etzel** Hermann	D 20	57,7 Punkte
6.	**Koller** Manfred	A 96	85,7 Punkte
7.	**Büsgen** Heinz	G 16	61,1 Punkte
8.	**Mentges** Gerhard	G 1	61,4 Punkte
9.	**Budde** Winfried	G 95	70,8 Punkte
10.	**Voelz** Günter	G 42	74,8 Punkte

Die Boote:

1. **Walicki:** Ein brandneuer 10 Rater. Ich meine, eine verlängerte Form seines M-Bootes Skalpel, Spantenriss, also ziemlich rund, Technik absolut identisch. Neuentwickeltes Hemdsegel (ein Gedicht!) an drehbarem C-Mast. Dieser Mast ist ebenfalls von Janusz selbst gefertigt, Form ähnlich des früheren Alu-Masten in Tropfenform, allerdings nach oben komisch zulaufend. Extrem stabil bei geringem Gewicht, braucht keine zusätzliche Verstagung. Alles Weltklasse.

2. **Lupart:** Der Weltmeister-10er wiegt 7,8 kg und fühlt sich bei etwas mehr Wind wohler. Helmut wird irgendwann auch neue Segel machen.

3. **Dr. Stigler:** Ebenfalls Lupart-10er. Etwas leichter als das Boot von H. Lupart und sehr gut getrimmt. Hätte vom Potential her weiter vorne sein können.

4. **Schmitt:** Modifizierter Mentges-10er (Karneol) von H. Piel (Glasfaser-Rumpf). Boot wird bei mehr Wind zunehmend besser (Gleiteigenschaften).

5. **Etzel:** Lupart-10er wie 2 + 3. Hatte Probleme mit Protesten.

6. **Koller:** Neues Boot aus USA. Ziemlich schlank (Länge BONE?) mit langer LWL. Braucht viel Wind.

7. **Büsgen:** Alter, langer Lupart 10 Rater. Abgespeckt auf ein Minimum und gut im Trimm. Sehr gutes Ergebnis für die leichten Windverhältnisse, wahrscheinlich auch aufgrund der sehr guten Segel.

8. **Mentges:** Eigenbau-10 Rater (Karneol). Es handelt sich um den relativ schweren Prototyp. Im übrigen S. 4.

9. **Budde:** S. 7

10. **Voelz:** französisches Boot. Wird mit der Zeit sicher noch besser, falls die Nauticus-Segler und Funktionäre dem gestreßten Segelobmann Zeit zum Optimieren lassen.

II. Klasse X

Das "Interessanteste" war nicht auf dem Wasser zu sehen, sondern bei einem Abendgespräch mit dem Naviga-Generalsekretär und Segelobmann Hans Kukula zu hören. Fast alle waren sich einig, daß kein Modellbauer 3 Klassen unterhalten kann, da die Xer auch keinen größeren Anreiz zum Bauen eines speziellen Bootes bieten. Man nimmt halt seinen ausrangierten 10er oder sein altes M, geht die "Tendenz" in "Klasse sterben lassen".

Als Vorschläge zur nächsten Wolfgangsee-Regatta kamen Aussagen wie "lieber zugusten der 10er einen Tag länger segeln". Da bereits die 10 R-Boote bei der Naviga und der IMYRU ein Schattendasein führen, ist es in der Tat überlegenswert, ob durch Wegfall der X die 10 R-Situation nicht verbessert werden könnte.

Peter Brands brachte einen wunderschön anzuschauenden Trimaran mit und wurde ... Vorletzer! Also auch von seiten der Mehrrumpfboote keine Impulse. Allerdings muß man sagen, ein solches Boot ist noch schwieriger in den Griff zu bekommen und schön bauen allein genügt halt auch da nicht. Meine Vorstellungen von so einem Trimaran wären, um mithalten zu können:

- Mittelrumpf lang und schmal
- Schwimmer lang und schmal und im Winkel von 15 Grad angestellt
- Schwimmer so konzipiert, daß sich dynamischer Auftrieb ergibt
- Gesamtgewicht 2,5 - 3 kg, davon 1 - 1,5 kg Ballast

- gute Segel (logisch! ... aber bei keinem Modell-Mehrrumpfboot, das ich gesehen habe bisher, realisiert!!!)

Die ersten 10 der X-Klasse:

1.	**Lupart** Helmut	Z 92	22,75 Punkte
2.	**Stigler** Hermann	A 153	54,75 Punkte
3.	**Etzel** Hermann	G 20	55,25 Punkte
4.	**Schmitt** Gerhard	G 61	62,5 Punkte
5.	**Kukula** Hans	A 28	101,0 Punkte
6.	**Frisch** Heinrich	G 85	134,0 Punkte
7.	**Melan** Friedrich	A 22	137,0 Punkte
8.	**Krüger** Heinz	D 300	138,0 Punkte
9.	**Helms** John von	D 325	141,0 Punkte
10.	**Ries** Friedrich	G 8	155,0 Punkte

III. Klasse M

An 4 Tagen konnte nur bei wenig Wind bis Flaute gefahren werden. An einem Tag herrschte absolute Windstille und außer der abendlichen Wanderregatta war nicht ein Lauf.

So hat es sich angeboten, die Schiffe näher unter die Lupe zu nehmen, was sich in nachstehender Tabelle niederschlug.

Ein interessanter Aspekt: Die Boote waren nochmals leichter geworden, weniger Ballast wurde durch einen längeren Kiel kompensiert (s. Tabelle 2).

Da man bei Flaute viel Zeit zum Überlegen hat, kam mir noch ein Gedanke: Obwohl es von Wulicki-Booten nur so wimmelte, waren die Besitzer mehr oder weniger auf den von früher her bekannten Plätzen. Kommt es doch nicht nur auf das Boot an? An was liegt es, daß Janusz mit seinem Boot immer ganz vorne ist, die anderen oftmals unter ferner liefen??? Die Gedanken seien bitte entschuldigt; es war Flaute, das wirkt sich auch auf die Hirnströme aus.

Eine weitere Beurteilung von Booten und Skipper möchte ich mir ersparen, da die Regatta einfach zu wenig gefordert hat. Bleibt zu hoffen, daß einige der 68 M-Teilnehmer durch die Tatsache von nur 5 Läufen in 4 Tagen so frustriert sind, daß

sich das Feld zum nächsten Jahr auf natürliche Weise auf Normalmaß reduziert. Sonst müßte man dem Veranstalter empfehlen, sich zu überlegen, wie man auf ca. 40 Teilnehmer limitiert. Das wird nicht einfach sein, denn aufgrund der von mir schon in früheren Ausführungen erwähnten vorbildlichen Rahmenbedingungen und mustergültigen Organisation seitens der Veranstalter-Familie Kukula hat die Wolfgangsee-Regatta magische Anziehungskraft.

G. Schmitt

VERGLEICH 1985 : 1986

BASIS WOLFGANGSEEREGATTA, Plazierung 1 – 18

	1985	1986	Veränderung %
KIELLÄNGE cm ⌀	36	37,5	+4,2 %
BALLAST kg ⌀	3,42	3,23	– 5,6 %
GESAMTGEWICHT kg ⌀	5,51	5,27	– 4,4 %

17. WOLFGANGSEE-REGATTA MAI 1986 KLASSE M

Rang	Start-Nr.	Pos.	NAME	Boot	Bemerkung z. Boot	Kiellänge cm	Ballast (Antiballast) kg	Gewicht tot. kg	Mast Ausführung	Mast Material	Segel Prinzip	Segel Material	Segel Besitzer	Winsch	Trimmmöglichkeit
1	G 4	4	KARDATZKI	Eigenbau	extrem schmal "Unding"	37	2,6	3,6	– Ringe – Wend	C	– Ringe – Wend	Mylar	eigen	Whirlwind	–
2	G 6	4	SCHMITT G.	Lupart	Anja XVIa	38	3,4	5,3	Ringe	C	Ringe	Dacron	"	Jackson	Kniehöhenspannung Vorstagspannung
3	G 6	5	WALICKI	Eigenbau	Skalpel	39	3,7	5,6	Teleskop drehbar	C	Wend	Mylar	"	Whirlwind	Kniehöhenspannung Vorstag-Fußtritt
4	G 37	24	LUPART	Eigenbau	Anja XVIb	40	3,5	5,8	–"–	C	Keep	Dacron	"	"	Mast drehen
5	G 39	27	SCHNEIDERHEINZ	Nissen	Spantenriss ähnlich Skalpel	37	3,1	5,3	fest	Alu	Keep	"	"	"	Fock u. Groß je 1 Winsch
6	G 46	29	BÜSCHEN	Lupart	Anja XVIa	35	3,3	5,1	Ringe	C	Ringe	Mylar	"	"	–
7	G 1	29	MENTGES	Eigenbau		38	2,8	4,4	drehbar	C	Keep	"	"	"	–
8	A 653	32	SIGLER H.	Walicki	Skalpel	39	3,3	5,2	Ringe	C	Ringe	"	"	"	Achterstag-Spannung
9	A 28	34	KUKULA H.	Holly		35	3,4	5,2	"	C	"	Dacron	"	Graupner	Fockstag-Spannung
10	A 15	37	HOLLY	Eigenbau		37	3,6	5,4	drehbar	C	Keep	Mylar	"	Eigenbau	–
11	N 330	38	MOLTMANN J.	leider nicht notiert		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
12	G 359	41	HEYSEMEYER	Eigenbau	sehr schmal Boot ähnlich?	38	3	5	Ringe	C	Ringe	Dacron	Bankock	Whirlwind	–
13	G 64	42	EBEL	"		38	3,7	6,6	Ringe	C	"	"	eigen	Graupner	Dirk + Fock
14	Z 23	42	UTTINGER	"		36	2,9	6	drehbar	Alu	Keep	Dacron	Gruhl + eigen	Whirlwind	–
15	A 7	43	SCHMIDT K.	Holly		35	3,2	5,5	Keep	C	Keep	"	eigen	Robbe	Fock + Groß Niederholertrimm
16	G 47	43	KRÜLL	Eigenbau	sehr schmal Boot ähnlich?	38	3	4,8	Ringe	C	Ringe	"	Bankock	Whirlwind	–
17	A 134	48	SIGLER R.	Walicki	Skalpel	39	3,4	5,3	drehbar	C	Keep	"	eigen	"	Achterstag-Spannung
18	G 74	49	BLESSIN	Eigenbau		38	3,1	5,5	drehbar	C	Keep	"	eigen	"	Fock

ZU VERKAUFEN: TENRATER

Erfolgsrumpf des amtierenden DEUTSCHEN MEISTER's

Leichtbauweise in Kohle/Kevlar/Epoxy mit Deck und Flosse

Preis VB

zu erfragen 02236 - 48431 nach 18 h

VDMYS - Sticker - VDMYS - Sticker - VDMYS - Sticker - VDMYS - Sticker -

Unser Sticker ist fertig !
Der Betrieb unseres Clubfreundes G.Meysemeyer hat eine beachtenswerte Arbeit abgeliefert:
Der selbstklebende Sticker in Wimpelform, in frischen Farben gedruckt, macht einen tadellosen Eindruck und ist bestens geeignet, das Image der VDMYS zu fördern.
Um regen Gebrauch wird gebeten! Der Sticker wird bei allen VDMYS-Veranstaltungen zum Preise von DM 1,50 zu haben sein.

Sticker - VDMYS - Sticker - VDMYS - Sticker - VDMYS - Sticker - VDMYS -

»Was gibt's Neues bei HP«

Segel nach NAVIGA Bestimmungen

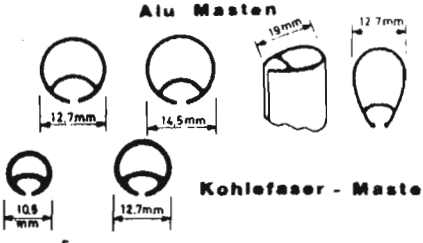
Segel nach IMYRU Bestimmungen

pekabe Modell-Yacht-Beschläge

KDH Yacht- Beschläge

Alle Teile sind ab Lager lieferbar
Weitere Informationen erhalten Sie durch unseren neuen Prospekt mit Preisliste entsprechend der Modellyachtbau (Liste anfordern gegen 4 DM in Briefmarken)

Alu Masten



Kohlefaser - Masten

HP Modellyachten + Zubehörteile

H. Piel
Raiffeisenstraße 13E
Telefon (07275) 2239
6744 Kandel

»Was gibt's Neues bei HP«