modell yacht info

Vereinigung der Modellyachtsegler e.V.

8. Ausgabe

Mitglied im Deutschen Segler-Verband

September 1986

Molenplastofee in Spaarnwoude Bantock-Walicki Foto T.Koornhof

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

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

Liebe Segelfreunde,

wenn ich heute im Zusammenhang mit dem Verzicht auf eine erneute Kandidatur für mein augenblickliches Amt in diesem Blättchen, welches ja mittlerweile einen deutlich erweiterten Leserkreis hat, einige Gedanken wiedergebe, dann liegt das daran, daß die Welt der Segler, die wie wir ein bißchen zwischen den Blöcken steht, auch für unsere Nachbarn von Interesse ist.

Modellsegeln muß Spaß machen! Meine größte Freude ist es, aus der Hektik eines Startgefummels in halbwegs aussichtsreicher Position freizukommen, um dann an der ersten Marke vielleicht das befreiende Gefühl, das einem die Führungsposition für einen kurzen Augenblick gibt, genießen zu können. Aber auch die darauf folgenden taktischen Tricks, vor allem, wenn sie erfolgreich sind, tragen viel zu diesem Spaß bei.

Um all das auf dem Wasser genießen zu können, braucht man "Gegner" -besser Freunde -, je mehr und je geschicktere, desto besser!
Die Organisation der Seyler ist eine zwingende Folge dieser Wünsche.

Die Erkenntnis einer Reihe von uns, daß auf dem Wasser nicht alles in Ordnung ist, führte zur Gründung der VdMYS. Uns fehlten die guten "Gegner" aus den Nachbarstaaten, vor allem des Westens und Nordens (betrachtet aus der Bundesrepublik Deutschland).
Dann erlebte ich eine andere Freude: Man konnte zusehen, wie das zarte Pflänzchen,gedüngt durch das Engagement einiger Freunde,wuchs.
Die Dinge entwickelten sich Schritt für Schritt in die von dem Gründerkreis VdMYS gewünschte Richtung. Eigentlich ging alles ganz unspektakulär und ohne große Stürme vonstatten, die irgendwelche Schneisen in die Welt dieser Pflänzchen schlagen könnten.

Heute spüre ich, daß mir bein Ziehen der Fäden in der Organisation ein bißchen die Meldungen fehlen, die man am besten an den Wochenenden am Wasser erhält. Daß ich zu wenig am Wasser war, liegt sicher nicht an diesem Amt; es kann mit bescheidenem Aufwand gut ausgefüllt werden. So sollte ich mich heute auf das Düngen unseres Pflänzchens beschränken und darauf hinarbeiten, wieder mehr die Freuden des Segelns am Wasser genießen zu können.

Ich wünsche allen bis zu unserer nächsten gemeinsamen Startkreuz

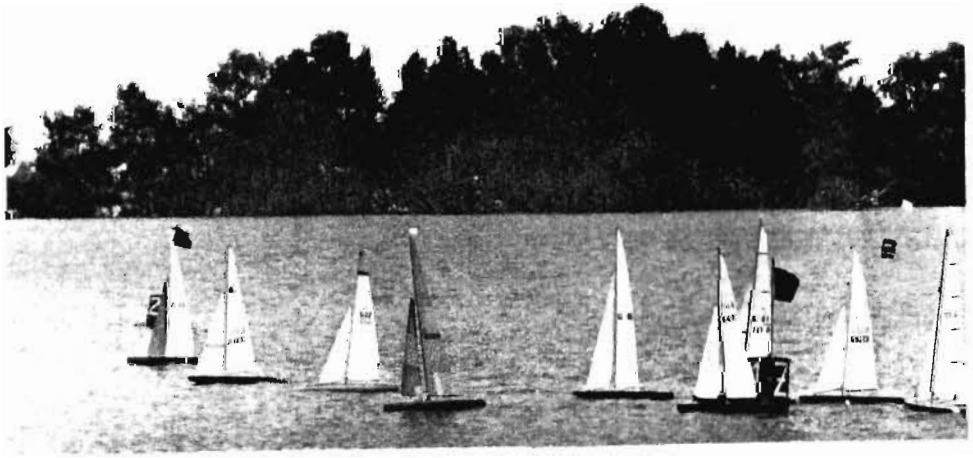
Mast- und Schotbruch

Peter Ebel

DSV Ranglistenregatta im Landeshafen von Wörth

Die Südpfalz scheint ein Garant für windige Regatten zu sein. So war es auch am 7. und 8. Juni 1986. Die von Mitgliedern des "Sturmvogel" Rheinzabern durchgeführte Regatte wurde in den Klassen R 10rater und R-Marblehead ausgetragen. Bei den Tenratern gab es 16 Starter, aber nur 7 Segler, die diese Regatta beendeten. Der Sturm setzte fast allen Teilnehmern sehr zu und man hatte seine Probleme, zumal die meisten Segler immer noch meinen, bei Tenratern braucht man nur einen Satz Segel. Der überlegene Sieger der Regatta, Janosz Walicki G6 war mit seinen Hemdsegeln bestens gerüstet. Gerhard Schmitt G61 und Heinz Büsgen G 16 belegten die nächsten Plätze.

Als die Regatta der Klasse Marblehead begann, wehte es immer noch mächtig. Dadurch entschlossen sich einige Segler erst gar nicht, ihr Boot ins Wasser zu setzen. Trotzdem waren noch 38 Yachten am Start. Die Einteilungsläufe wurden am Samstag bis zum Abend durchgezogen und ich glaube, alle waren froh, denn es hatte den ganzen Tag geregnet. Die Gruppen hatten sich nach gewohnter Art gebildet. Ohne Regen und etwas weniger Wind wurden sonntags die Wettbewerbe fortgesetzt und nach 5 Wertungsläufen leider etwas früh beendet. Kurze Zeit danach ging es zur Siegerehrung in das schöne Clubhaus des dort ansässigen Segelclubs. DSV-Segelobmann Gerd Mentges ehrte Janosz Walicki als Sieger, Zweiter wurde Philipp Sol F 2099 aus Bischheim, der punktgleich mit Heinz Büsgen lag. Dem Organisator Walter Piel und seinen Helfern sei hier vielen Dank für diese Veranstaltung auf dem neuen Regattagelände gesagt.

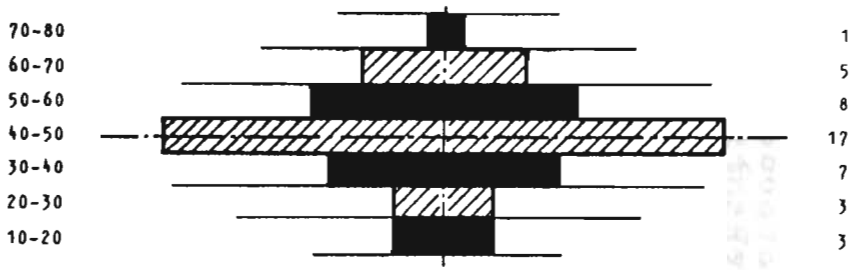


Ergebnisliste der M-Klasse an der Ranglistenregatta beim RKC Wörth

1.	G 6	Walicki Janusz	6.0
2.	F 2099	Sol Philippe	21.0
3.	G 16	Büsgen Heinz	21.0
4.	G 74	Blessin Hubert	26.0
5.	G 61	Schmitt Gerhard	30.0
6.	G 4	Kardatzki Hermann	31.0
7.	G 22	Lauschmann Kurt	36.0
8.	G 47	Krüll Wolfgang	36.75
9.	G 323	van Helms Jonny	54.0
10.	G 545	Schröder Klaus	57.0
11.	G 757	Meysemeyer Gerhard	59.0
12.	G 25	Asselborn Heinz-G.	73.0
13.	Z 23	Uttinger Werner	77.0
14.	G 1	Mentges Gerd	79.0
15.	G 193	Langer Ivan	80.0
16.	G 20	Etzel Hermann	82.0
17.	G 48	Münch Sigi	86.0
18.	G 523	Stasch Günter	89.0
19.	Z 89	Ottersbach Kerlheinz	96.0
20.	G 56	Warwel Manfred	96.0
21.	G 487	Mylius Helmut	99.0
22.	G 180	Henning Didi	101.0
23.	Z 99	Weder Sigi	105.0
24.	F 2234	Meslet Pierre	112.0
25.	G 98	Gödderz Günter	115.0
26.	G 326	Geraedts Joachim	127.0
27.	G 92	Kopp Rene	138.0
28.	F 1109	Zimmer Claude	144.0
29.	G 73	Vanidour R.T.	145.0
30.	G 29	Masuch Werner	148.0
31.	G 620	Bison Hubert	150.0
32.	G 84	Starklauf Herbert	155.0
33.	G 710	Zeller Artur	162.0
34.	G 86	Gernert Peter	163.0
35.	G 539	Wagner Horst	166.0
36.	G 85	Frisch Heinrich	171.0
37.	F 2332	Sibon Michel	174.0
38.	G 32	Ladwig Arno	184.0

Ergebnisliste der 10R-Regatta

1	G 6	Janusz Walicki	3,75 Punkte
2	G 61	Gerhard Schmitt	14,00
3	G 16	Heinz Buesgen	15,00
4	G 74	Hubert Blessin	16,00
5	Z 23	Werner Uttinger	29,00
6	F 737	Roland Haenel	32,00
7	G 84	Herbert Starklauf	37,00



STATISTIK, die hat viel für sich.
Gesetzt den Fall, man zeichnet sich
die Pyramide aller Leben,
setzt die Jahrzehnte noch daneben,
sucht Mitte dann und Gleichgewicht,
und schließlich hat man Übersicht:

Die Basis, wie man sieht, ist klein!
Man müßte nochmal zwanzig sein!
Statistik-Fachleut´ stört das kaum,
sie geben der Erfahrung Raum:
Als Basis werden kurzerhand
die Vierzigjährigen erkannt!

Nachdem der Teilungs-Strich gezogen
erscheint das Bild sehr ausgewogen.
Es rechnet dann der Herr Verwalter
noch schnell heraus das Durchschnitts-Alter.
Und schau! Wer hätte das gedacht:
Der Club ´s auf Fünfundvierzig bracht´!

Nun endlich lächelt alles froh
in dem statistischen Büro . . . .
Indes - - wer es genau betracht´,
sich mancherlei Gedanken macht. H.-G.

Aufstellung nach 44 bekannten
Geburtsdaten (von insges. 48)

Ein Traum - Boot
mit geringst-benetzter Oberfläche,
mit feiner
Wulstbugwölbung, runder Kimm,
hochglanz-lackiert,
poliert, perfekt getakelt --
ist manch ein
Yacht - Modell, und gut im Trimm.

"Was hat in unserm INFO
solch ein Bild zu suchen?"
fragt hin- und
hergerissen sich der Mann.
Es soll Versuch
sein, einmal zu verbuchen,
daß Hobby mit
Verzicht einhergehn kann.

Im Land der
unbegrenzten Möglichkeiten,
da gibt es
Modelsailors, wie wir alle sind.
Mal ehrlich :
Wie sich doch die Bilder gleichen!
Und es bestätigt sich:
Im Manne steckt das Kind.

Die Abbildung fand Hans-Georg
in den Newsletters Spring 1983
der "American Model Yachting Association"

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

IMYRU :

Waehrend der WM in Fleetwood fand eine Generalversammlung (General Meeting) der IMYRU statt. Dort wurde unter anderem beschlossen , den von den einzelnen Verbaenden abzufuehrenden Grundbetrag auf 1,- DM pro gemeldetem Boot zu erhoehen.

Bei den anstehenden Wahlen wurde Herr Horst Kroenke zum Vorstandsmitglied der IMYRU (Member of Permanent Comitee) gewaehlt.

Gerhard Mentges wurde vom neu gewaehlten Permanent Comitee zum Mitglied der Technischen Komission (Technical Comitee) berufen.

Waehrend der WM in Fleetwood wurde von den dort anwesenden deutschen Seglern der Fragebogen (Questionaire) zur Neufassung der M-Boot Vermessungsregeln besprochen. Es zeigte sich, dass die vom Obmann vorgeschlagenen Beantwortungen die Zustimmung der meisten Segler findet. Ausserdem wurde der sehr umfangreiche in Englisch abgefasste Fragebogen auch noch an einige Ortsgruppen zur Stellungsnahme verschickt.

Der Fragebogen wird von den einzelnen Dachverbaenden bis zum 15. September an den Leiter der Technischen Komission Jan Demo zurueckgeschickt. Anschliesssend wird das Ergebnis ausgewertet und mit der Naviga (Hans Kukula) sowie innerhalb der Technischen Komission diskutiert. Das daraus resultierende Ergebnis wird auf Seiten der IMYRU dem Permanent Comitee im Januar 87 zur Verabschiedung vorgelegt. Durch die Mitgliedschaft sowohl im Technical- als auch im Permanent Comittee hat der DSV jetzt die Moeglichkeit diese wichtige Entscheidung mit zu beeinflussen.

Im Sommer 1987 werden zwei sehr interessante internationale Meisterschaften der IMYRU stattfinden. Zum einen die 10-Rater Weltmeisterschaft in Goeteborg in Schweden (Anfang August 87) und zum anderen die M Europameisterschaft in der Naehe von Hertogenbosch in den Niederlanden (Juni 87). Gerade letztere ist, weil leicht erreichbar, fuer bundesdeutsche Modellsegler sehr interessant.

Im Rhythmus der alle 2 Jahre stattfindenden M-Boot Weltmeisterschaften hat sich fuer 1990 Spanien beworben und zwar mit Las Palmas (Tenerife) als Austragungsort.

Zu den fuer 1987 geplanten Wettbewerben werden in der naechsten Ausgabe der "Modell-Yacht-Info" weitere Informationen gegeben.

DSV/OBMANN :

Fuer die oben erwaehnten Europa- und Weltmeisterschaften werden wie zur WM in Fleetwood wieder diejenigen Segler qualifiziert sein, die einen entsprechenden Ranglistenplatz erreicht haben. Fuer die M-Europameisterschaften in den Niederlanden gelten die Durchfuehrungsbestimmungen fuer Ranglistenregatten vom 5. Juli 1985. In dieser Ausgabe noch einmal veroeffentlicht.

Die Durchfuehrungsbestimmungen entsprechen weitgehend den auch fuer die WM 88 gueltigen Bestimmungen. Anders ist der Wertungszeitraum von 12 Monaten jahresuebergreifend (WM 88 : 2 Jahre), sowie der Streichmodus.

ALS WERTUNGSREGATTEN GELTEN JEDOCH DIE GLEICHEN REGATTEN WIE FUER DIE WM 88 IN BERLIN.

Der aktuelle Stand beider Ranglisten ist in diesem Heft zu finden.

Fuer die 10-Rater Weltmeisterschaft wird der DSV aller Wahrscheinlichkeit nach ein Kontingent an Teilnehmern zugeteilt bekommen, welches von uns nicht ausgeschoepft werden wird. Das grosse Kontingent liegt im wesentlichen an der relativ zu den anderen Verbaenden grossen gemeldeten Anzahl von deutschen 10-Ratern an die IMYRU.

Trotzdem wird AB SOFORT AUCH EINE 10-RATER RANGLISTE gefuehrt, fuer die die gleichen Durchfuehrungsbestimmungen gelten, wie fuer die M-Boote. Als Wertungsregatten gelten alle 10-Rater Regatten, die DSV-Segler besuchen koennen. Abgesehen von den DSV 10-Rater Regatten also auch alle Nauticus 10-Rater Regatten, da es bisher keinen DSV 10-Rater Segler gibt, der nicht auch Mitglied des Nauticus waere. Im uebrigen ist es mittlerweile allgemeine Praxis, Segler beider Verbaende auf allen Regatten zuzulassen. In die 10-Rater Ranglistenwertung werden alle Regatten ab Beginn des Jahres 1986 aufgenommen.

In dieser Ausgabe der "Modell-Yacht-Info" ist eine Muster-Segelanweisung veroeffentlicht, die allen Veranstaltern von Regatten als Vorschlag dienen soll.

Die Juli Regatta in Hoersten wurde nach dieser Segelanweisung gesegelt. Sie enthaelt Bestandteile, die von der WM in Fleetwood uebernommen wurden, da sie sich als sehr zweckmaessig erwiesen haben und des weiteren internationale Praxis sind. Dazu gehoert die 3-Minuten-Regel oder auch das Ueberfahren der Startlinie vor dem Start. Die Punktzahl bei verlorenem Protest gilt bei Anwendung des italienischen Systems, welches in Hoersten sehr erfolgreich gesegelt wurde.

Zusaetzlich zu der in Hoersten verteilten Segelanweisung wurde noch der Punkt aufgenommen, dass immer die ersten 3 Segler des vorhergehenden Laufes automatisch als Schiedsrichter fuer den nachfolgenden Lauf eingeteilt sind. Diese Regelung

gewaehrleistet, dass fuer jeden Lauf mit Sicherheit Schiedsrichter eingeteilt sind und ausserdem braucht der Veranstalter nicht staendig fuer neue Schiedsrichter zu sorgen.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~ W I C H T I G ~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Weiterhin ist in diesem Heft ein REGISTRIERUNGSFORMULAR fuer M und 10-Rater Yachten enthalten, in das jeder Segler bitte ALLE in seinem Besitz befindlichen YACHTEN EINTRAEGT, die er zum Einsatz bringen koennte, unabhaengig davon, ob er dies in der naechsten Zeit plant oder nicht. Damit soll eine verbesserte Grundlage fuer die Meldung der registrierten Yachten an die IMYRU geschaffen werden. Bekannterweise richten sich die Teilnehmerkontingente auf internationalen Meisterschaften der IMYRU nach der Anzahl der von den jeweiligen Verbaenden gemeldeten Yachten. Die ausgefuellten Formulare bitte ich moeglichst schnell an die angegebene Adresse zu schicken.

~~~~~~

MODELLSEGELOBMANN
G. MENTGES

RANGLISTE DES DSV STAND 1.8.86

- Wertungszeitraum vom 1.8.1985 bis zum 1.8.1986
- 5 Regatten im Wertungszeitraum, demnach 2 Streichmoeglichkeiten
- Regattaorte: Langenselbold (L) Woerth (W)
  Muenchen (M) Hoersten (H)
  Berlin (B)

NAME	REGATTEN	ERREICHTE PUNKTZAHL								GESAMT	PLATZ
		L	M	B	W	H	-	-	-		
WALICKI	4	~~92~~	94	-	100	100				294	1
KARDATZKI	3	100	100	-	87	-				287	2
LAUSCHMANN	3	96	-	97	84	-				277	3
SCHMIDT	4	85	~~83~~	-	90	88				263	4
KRUELL	3	88	-	-	81	86				255	5
MENTGES	4	81	69	-	~~86~~	95				245	6
WARWEL	3	73	88	-	48	-				209	7
MEISEMEYER	3	54	-	-	71	78				203	8
BUESGEN	3	4	-	-	97	98				199	9
STASCH G.	3	62	81	-	52	-				195	10
ASSELBORN	3	67	56	-	68	-				193	11
ETZEL	3	58	56	-	58	-				172	12
MASUCH	3	50	75	-	26	-				151	13
PIEL A.	3	35	31	-	-	70				136	14
GOEDDERZ GUE.	3	23	-	33	39	-				95	15
FRISCH	3	46	25	-	6	-				77	16
KROENKE	3	19	-	9	-	44				72	17

****

DURCHFUEHRUNGSBESTIMMUNG FUER RANGLISTENREGATTEN

VON MODELLSEGELYACHTEN VOM 5. JULI 1985

Inhaltsverzeichnis

1. Rangliste des DSV

1.1 Allgemeines

1.2 Veroeffentlichung der Regattatermine

1.3 Wertungszeitraum

1.4 Streichresultate

1.5 Punktevergabe

1.6 Fuehrung der Rangliste

1.7 Internationale Meisterschaften

1 RANGLISTE DES DSV

1.1 Allgemeines

Fuer den Bereich des DSV wird eine Rangliste gefuehrt, mit dem Ziel den Leistungsstand der Segler festzuhalten. Ausser der von einer solchen Liste ausgehenden Motivation zur Verbesserung der eigenen Leistung, dient die Rangliste auch als Qualifikationsgrundlage fuer internationale Meisterschaften.

Diese Durchfuehrungsbestimmungen gelten sowohl fuer die Marblehead als auch fuer die 10-Rater Modellyachtklassen.

1.2 Veroeffentlichung Der Regattatermine

Zu Beginn einer jeden Saison werden diejenigen Regatten, welche als Ranglistenregatten zaehlen, bekanntgegeben.

1.3 Wertungszeitraum

Der Wertungszeitraum, der in der Rangliste erfassten Regatten, erstreckt sich ueber einen Zeitraum von 12 Monaten, er ist also jahresuebergreifend. Damit wird ein moeglichst aktueller Stand der Rangliste erreicht.

Die Mindestanzahl der zu wertenden Regatten betraegt jedoch 3 , auch wenn in einen Wertungszeitraum keine 3 Regatten stattgefunden haben sollten. In einem solchen Fall verlaengert sich der Wertungszeitraum.

Fuer die Meldung zu einer internationalen Meisterschaft ist der Stand der Rangliste 21 Tage vor Meldeschluss zu dieser Veranstaltung massgebend.

1.4 Streichresultate

Werden in einem Wertungszeitraum mehr als 3 Regatten gesegelt, dann wird eine bestimmte Anzahl an Regatten als Streichresultate gewertet.

Es gilt:

Bei 4	Ranglistenregatten	:	1	Streichresultat(e)
" 5	"	:	2	"
" 6	"	:	2	"
" 7	"	:	3	"
" 8	"	:	4	"
" 9	"	:	5	"
" 10	"	:	6	"
" 11	"	:	6	"

Ausnahmen von dieser Regelung kann der Modellsegelausschuss beschliessen.

1.5 Punktevergabe

a) Aus den Ergebnissen einer Regatta wird die Ranglistenpunktzahl nach folgender Formel ermittelt:

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

Beispiel:

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

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

$$= 88.57$$

$$= 89 \text{ PUNKTE}$$

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

c) Die in die RL-Punkte-Formel eingehende Teilnehmerzahl beruecksichtigt alle Teilnehmer an der jeweiligen Regatta, unabhaengig von Nationalitaet und Verbandszugehoerigkeit.

d) Nach der angegebenen Formel gibt es fuer einen ersten Platz immer 100 Punkte. Die weiteren Punktzahlen werden im Verhaeltnis zur Gesamt teil nehmerzahl 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				

1.6 Fuehrung Der Rangliste

Die Ergebnisse der einzelnen Ranglistenregatten werden dem DSV gemeldet. Das Fuehren der Rangliste, sowie deren Ver oeffentlichung in regelmaessigen Intervallen, ist Aufgabe des jeweiligen Segelobmanns.

1.7 Internationale Meisterschaften

Der Ausschuss Modellsegeln des DSV kann Teilnehmer zu Internationalen Meisterschaften delegieren.

"URSACHEN UND KONSEQUENZEN" von G. Mentges

Das Abschneiden der deutschen Mannschaft in Fleetwood ist sicherlich als ziemlich durftig zu bezeichnen. Will man jedoch fór die Zukunft aus dieser WM lernen, dann sollte man eine nüchterne Analyse machen und sich nicht durch Dinge verblenden lassen, die zu Hause vielleicht richtig sind, international aber eben nicht.

Da war zum Beispiel die Startkreuz in Fleetwood. Nicht sonderlich lang - vielleicht etwa 60 m - aber absolut rennentscheidend. Wer beim Runden der ersten Tonne im Mittelfeld lag, blieb dann auch dort. Ausserdem kann ich mich nicht erinnern (1 - 2 Ausnahmen sind möglich), dass irgend ein deutscher Segler einmal erstes Schiff an der ersten Tonne war.

Die Ursachen dafür konnen nur sein:

1. - zu wenig Bootsgeschwindigkeit auf der Kreuz.
2. - schlechte Startposition (fast jeder deutsche Teilnehmer hatte irgendwann einen Protest schon vor Abzaehlen der Startminute).
3. - miserable Taktik auf der Kreuz.

zu 1)

Die schnellsten Schiffe auf der Kreuz waren eindeutig die französischen Schiffe. Dabei hatten sie in der Regel weder bessere Segel, noch bessere Trimmöglichkeiten, noch bessere Beschläge. Der wesentliche Unterschied lag in dem bedeutend höheren Bleigewicht. Jahan zum Beispiel hatte ein reines Bleigewicht von 4250 g !!!

Das so viel mehr Stabilitat einfach auch mehr Geschwindigkeit bedeutet ist naturlich keine Neuheit, aber offensichtlich in Deutschland, wo viele Super-Leichtgewichte entstanden, indem man zusätzlich auch das Bleigewicht reduzierte, in Vergessenheit geraten. Bei uns hat das eben auch oft gut funktioniert, weil entweder kein Wind war, oder weil es eben alle so gemacht haben.

Wer jedoch glaubte mit 4 Kilo Blei bei wenig Wind keine Chance zu haben, auch der wurde in Fleetwood eines besseren belehrt, wo die ersten 3 Tage kaum Wind war, die Franzosen aber trotzdem vorne lagen.

- Konsequenz:

Weiterhin so leicht wie möglich bauen, aber Schiffe, die 4 Kilo Blei tragen konnen.

Die schlechten Startpositionen, die von den Deutschen allgemein belegt wurden, hatten ihre Ursache hauptsächlich in mangelndem Training und zu wenig Erfahrung. Erfahrung auch mit der Art und Weise bei der kleinsten Beruhrung zu Protestieren und zwar schon während der Startminute. Will man in Zukunft hier Verbesserungen erreichen, dann muss darauf geachtet werden, dass :

1. Schon vom Start an konsequent die Wettfahrtregeln beachtet werden.

2. Die Startlinie so ausgelegt wird, dass nicht eine Seite bevorteilt ist. Dies kann man zum Beispiel erreichen, indem man eine Startboje im See fest plaziert und das andere Ende der Startlinie an Land mit einem Flaggenstock markiert, der je nach Windrichtung versetzt wird.

3. Auch dem letzten endlich begreiflich zu machen, dass es an den Starttonnen keine bevorrechtigte Innenposition an den Bojen gibt.

zu 3)

Die miserable, rennentscheidende Start-Kreuztaktik ist sicherlich am schwierigsten zu Verbessern und zwar ganz einfach deshalb, weil wir in Deutschland zu wenig gleich schnelle Schiffe haben. Meistens hat man eben keine grossen Probleme auf der ersten Kreuz, weil entweder Janosz ohnehin schon weg ist, man selbst ziemlich schnell war, einige arg langsame Schiffe in der Gruppe segeln oder - nicht zu vergessen - weil eben ein ganzer Haufen sich schon auf der Startlinie verhangen hat. Nichts desto trotz sollte man immer versuchen seine Kreuzschläge so einzuteilen, dass man auf Backbordbug oder wie es nach den neuesten Regeln heisst "Mit Wind von Steuerbord" zur ersten Tonne kommt.

Soviel zu den drei Punkten Startkreuz. Aber es gab auch noch andere Erkenntnisse, die sich fur die Zukunft umsetzen lassen.

Zum Beispiel Schotführung: Gummies zum Straffhalten der Schot sind einfach unter wirklich harten Bedingungen vollkommen unbrauchbar. Nachdem mir einmal eine Wicklung von der Trommel abgesprungen war, ohne dass das Gummi gerissen wäre, passierte mir dies doch glatt noch ein zweites Mal, nachdem ich schon zwei Gummies angebracht hatte. Offensichtlich klebt die Schot bei viel Wasser so stark auf dem Deck und die Gummies leiern so stark aus, dass so etwas vorkommen kann. Also weg damit und Umlaufschot, die dann aber mit dem kürzesten möglichen Weg, denn man glaubt gar nicht, wie weit sich die Schot bei 7 - 8 Windstärken - bei denen in Fleetwood wunderbar gesegelt wurde - noch dehnt, und schon ist die Höhe am Wind wieder "im Eimer".

Zu den Beschlägen: 84 M-Boote und vielleicht 5 mit einem richtigen Fockbeschlag , davon 3 Deutsche. Unter den ersten 20 kein Fockbeschlag. Warum soll man sich also mit diesem Aufwand herumschlagen, vor allen Dingen beim Segelwechseln, wenn man ohnehin keinen Vorteil hat. Ich werde meine heiss geliebten Fockbeschläge in die ewigen Jagdgründe schicken.

Im Übrigen sind wir Deutsche und dabei denke ich auch an diejenigen, die nicht in Fleetwood waren, bei der Erstellung und Verarbeitung unserer Beschläge absolute Weltspitze. Aber ein Beschlag kann eben nicht mehr als gut und zuverlässig funktionieren, schneller wird ein Schiff durch polierte Beschlage eben nie !!!

P.S. : Ich werde meine Beschlage trotzdem weiterhin polieren.

Konsequenz aus dem gesagten: Eine sauber ausgeführte Pendelfock, vielleicht noch mit Trimmöglichkeit, ist leicht herzustellen, funktioniert auch auf Vor-Wind-Kurs gut und reicht eben vollkommen aus.

Zu Kielflosse und Ruder : Ich habe die Flosse des neuen Weltmeisters einmal nachgemessen, sie hatte eine Länge ohne Blei von 38 cm, also relativ normal, eher körzer als üblich. Die Form in der Seitenansicht ähnelt in der oberen Halfte stark den Walicki-Flossen (bei allen Franzosen) - aber keiner will zugeben, dass sie das dort abgeschaut haben- und läuft in der unteren Halfte elliptisch zu auf etwa 5 cm Flossentiefe.

Die Ruder der meisten Teilnehmer waren im Gegensatz zu den Deutschen wesentlich grösser, ob dies notwendig und sinnvoll ist kann ich nicht beantworten. Das grössere Ruder hat eine grosse benetzte Oberfläche (nachteilig) aber erlaubt das Schiff mit kleineren Ausschlägen zu steuern.

Zu den Rümpfen : Rumpfformen sind wichtig, aber nicht entscheidend. Wichtig ist, dass das Gesamtkonzept stimmt, das heisst viel Blei eben nur unter einem Rumpf, der dies auch ordentlich trägt, ohne wie eine bleierne Ente im Wasser zu liegen. Unter den ersten 10 waren mindestens 6 gründlich unterschiedliche Rumpfformen, dabei überwogen die französischen Schiffe mit grosser Breite (30 cm) , aber auch eine sehr schmales Schiff, wie das von Torvald Klem (Platz 7) mit 20 cm . Bei starkem Wind und damit auch ziemlich hohen Wellen zeigt sich im Übrigen, dass zu wenig Freibord zu einem ständigen Schlagen der Baume gegen die Wellen führt und damit der Stand der Segel verlorengeht.

Soweit zu meinen wichtigsten Erfahrungen aus der WM in Fleetwood. Natürlich ist es letzten Endes so, dass jeder Segler seine eigenen Erfahrungen machen muss. Ich werde deshalb versuchen, die Anzahl der teinahmeberechtigten Segler in den nächsten Jahren nach Möglichkeit so zu steigern, dass viele Modellsegler internationale Erfahrungen sammeln können.

RANGLISTE DES DSV + NAUTICUS FUER DIE WM 88 IN BERLIN

In dieser Rangliste werden alle Teilnehmer an Wertungsregatten erfasst. Solange die vorgesehene Mindestanzahl von 6 Regatten in 2 Jahren noch nicht erreicht ist, gibt es keine Streichresultate. Die Auflistung erfolgt entsprechend der erreichten Punktzahl, jeweils fuer Segler mit gleicher Anzahl an besuchten Regatten.

Regattaorte: Berlin (B)
Woerth (W)
Hoersten (H)

NAME	REGATTEN	ERREICHTE PUNKTZAHL B	W	H	K	L	-	-	-	GESAMT	PLATZ
WALICKI	2	-	100	100						200	1
BUESGEN	2	-	97	98						195	2
LAUSCHMANN	2	97	84	-						181	3
SCHMIDT	2	-	90	88						178	4
DREYER	2	91	-	84	10.	8.				175	5
KRUELL	2	-	81	86	50	89			306	167	6
NEUBERT	2	82	-	81						163	7
ASMUSSEN N.	2	70	-	93						163	7
MENTGES	2	-	65	95						160	9
SCHROEDER K.	2	-	74	79						153	10
BOELTER	2	88	-	65						153	10
MEYSEMEYER	2	-	71	78	3.	7.			329	149	12
SARNES	2	79	-	67	89	91				146	13
RUTETZKI	2	85	-	60						145	14
LEWALD	2	52	-	91						143	15
V. HELMS	2	-	77	63						140	16
OLDEKOP	2	48	-	72						120	17
HOFFMANN	2	76	-	40						116	18
ASMUSSEN F.	2	73	-	42						115	19
LEDER	2	55	-	53						108	20
FRANZEN	2	61	-	35						96	21
GOEDDERZ GUE.	2	33	39	-						72	22
KROENKE	2	9	-	44						53	23
BIELEFELD	2	18	-	5						23	24
DOTTI M.	1	100	-	-						100	1
NIEWEG	1	94	-	-						94	2
BLESSIN	1	-	94	-						94	2
KARDATZKI	1	-	87	-						87	4
BUDDE	1	-	-	74						74	5
PIEL A.	1	-	-	70						70	6
ASSELBORN	1	-	68	-						68	7
GOEDDERZ GI.	1	67	-	-						67	8
DOTTI O.	1	64	-	-						64	9
LANGER	1	-	61	-						61	10
ETZEL	1	-	58	-						58	11

LUNK	1	58	-	-	58	11
VOELZ	1	-	-	58	58	11
HAYNES	1	-	-	56	56	14
MUENCH	1	-	-	55	55	15
STASCH	1	-	52	-	52	16
LUEBKE	1	-	-	51	51	17
BECK	1	-	-	49	49	18
WARWEL	1	-	48	-	48	19
HOFFMEISTER N.	1	-	-	47	47	20
MYLIUS	1	-	45	-	45	21
DIETZEL	1	45	-	-	45	21
HENNING	1	-	42	-	42	23
STOCK	1	42	-	-	42	23
REIMANN	1	39	-	-	39	24
RUNKEL	1	-	-	37	37	25
WICHERN	1		-	36	36	26
GER[illegible]TS	1	-	35	-	35	27
ETT[illegible]O	1	-	-	33	33	28
KOPP	1	-	32	-	32	29
DETTMANN	1	30	-	-	30	30
HOFFMEISTER U.	1	-	-	30	30	30
VANIDOUR	1	-	29	-	29	32
KRING	1	-	-	28	28	33
KORFF	1	27	-	-	27	34
PUDEL	1	-	-	26	26	35
MASUCH	1	-	26	-	26	35
EHMER	1	24	-	-	24	37
RETTMER	1	-	-	23	23	38
BISON	1	-	23	-	23	38
BEHREND	1	-	-	21	21	40
ZANDER	1	21	-	-	21	40
PIEL W.	1	-	-	19	19	42
BECKE	1	-	-	16	16	43
ZELLER	1	-	16	-	16	43
JUNGMANN	1	-	-	14	14	45
GERNERT	1	-	13	-	13	46
SCHROEDER M.	1	-	-	12	12	47
WAGNER	1	-	10	-	10	48
BASISTA	1	-	-	9	9	49
RIES F.K.	1	-	-	7	7	50
FRISCH	1	-	6	-	6	51
LADWIG	1	-	3	-	3	52

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

I N F O - Information

Nachdem unser INFO als geradezu unentbehrliches, jeweils willkommenes, sehnlich erwartetes, inzwischen sehr interessantes und recht umfangreiches Nachrichten-Organ der VDMYS gewissermaßen den Kinderschuhen entwuchs, bereits feste Seestiefel trägt, sich auch längst "vermehrte",(gemeint ist der erstaunliche Anstieg der Auflagenziffer), und auch außerhalb deutschen Landen gern gesehen und gelesen wird, soll an dieser Stelle

Erstens unserm Club-Freund Günter Gödderz einmal herzlich "Danke" gesagt werden dafür, daß er sich diese Aufgabe selbst stellte und in die Tat umsetzte !

Zweitens liegen mittlerweile über die anfallenden Kosten ausreichende Erfahrungen vor, sodaß nachstehende Gebührenordnung bekanntgemacht werden kann, undzwar mit dem Stand "September 1986":

A. Annoncen (pro INFO-Ausgabe)

1. Privat (z. B. Bootsverkäufe, Fachbuchverkäufe aus priv.Bestand,etc)
   Ganze Seite DM 15,- / Halbe Seite DM 8,- / Viertel Seite DM 4,-

2. Geschäftlich (Inserate von Händler- und Herstellerfirmen)
   Ganze Seite DM 30,- / Halbe Seite DM 16,- / Viertel Seite DM 8,-

B. Während jedem Club-Mitglied pro Ausgabe ein INFO-Heft kostenfrei zugesandt wird, soll zukünftig für ein Zweitstück, Drittstück, etc. je DM 1,50 zur Berechnung kommen (bei 4 Ausgaben jährlich insges. für Zweitstück DM 6,- f. Zweitstück und Drittstück DM 12,- usw.)

C. Interessenten, welche nicht der VDMYS angehören, können selbstverständlich gern unser INFO abonnieren:

Jahres-Abonnement (jährlich 4 Ausgaben)	Inland	DM 12,-
" " " " "	Ausland	DM 14,-

Zahlungen sind bitte grundsätzlich an das Vereins-Konto zu leiten:

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

Unserm INFO und seinem "Erzeuger" sei für jede neue Ausgabe allzeit ein "guter Start" gewünscht !

Im Auftrag des Vorstands

Der Schatzmeister

ERGEBNISLISTE DER WERTUNGSREGATTA IN HÖRSTEN AM 26.7.86

M - KLASSE

PLATZ	NAME	PUNKTZAHL	RL - PUNKTE
1	WALICKI	08	100
2	BÜSGEN	25.4	98
3	MENTGES	32	95
4	ASMUSSEN N.	38	93
5	LEWALD	38.4	91
6	SCHMIDT	39.7	88
X 7	KRÜLL	40.7	86
8	DREYER	42	84
9	NEUBERT	46.7	81
10	SCHRÖDER	50	79
X 11	MEYSEMEYER	53.4	78
12	BUDDE	54.4	74
13	OLDEKOOP	54.7	72
14	PIEL A.	54.7	70
15	SARNES	55.1	67
16	BÖLTER	55.4	65
17	V. HELMS	55.7	63
18	RUTETZKI	56.7	60
19	VOELZ	58.1	58
20	HAYNES	58.7	56
21	LEDER	59.7	53
22	LÜBKE	60.7	51
23	BECK	63	49
24	HOFFMEISTER N.	63.7	47
25	KRÖNKE	64.1	44
26	ASMUSSEN	64.4	42
27	HOFFMANN	65	40
28	RUNKEL	67.4	37
29	FRANZEN	68.4	35
30	ETTLING	71.4	33
31	HOFFMEISTER U.	71.7	30
32	KRING	74.7	28
33	PUDEL	77.7	26
34	RETTMER	79.4	23
35	BEHREND	83.0	21
36	PIEL W.	84.4	19
37	BECKE	85	16
38	JUNGMANN	85.7	14
39	SCHRÖDER M.	85.7	12
40	BASISTA	85.7	9
41	RIES	88	7
42	BIELEFELDT	89	5
43	KERKEWITZ	AUSFALL	-

Janosz Walicki gewann in Spaarnwoude/NL am 20./21. Sept. den Titel " Niederländischer Meister 1986"

Herzlichen Glückwunsch

Modell Yacht Info

M Y S L I

Ganz schön schon! Es geht voran, freut sich der MYSLI, schon fünf gemeinsame Ranglistenregatten oder auch Wertungsregatten, wie wohl der offizielle Sprachgebrauch ist. Und hier stolpert der MYSLI zum ersten Mal: Wieso soll eine Regatta, deren Ergebnisse dazu dienen sollen, eine Rangliste zu erstellen, nicht auch ebendiesen Namen tragen? Oder glauben die dafür Verantwortlichen, daß jemand, der, aus welchen Gründen auch immer, gegen eine Rangliste ist, eine Regatta besucht, nur weil sie Wertungsregatta heißt und nicht Ranglistenregatta? Wohl kaum! Vielmehr kann doch hierdurch der Eindruck entstehen, daß eine Wertungsregatta nur einem ganz bestimmten Zweck dient - in unserem Fall beispielsweise der Qualifikation zur gemeinsamen Weltmeisterschaft von NAVIGA und IMYRU 1988 in Berlin. Soweit der MYSLI sich erinnert, soll die Rangliste aber jederzeit verwendbar sein, also auch über den Zeitpunkt der WM hinaus.
Also - wenn eine Regatta eine Ranglistenregatta ist, dann soll sie auch so heißen - wettert der MYSLI !!!
Noch etwas: Ranglistenregatten sollten allen Mitgliedern von nauticus und DSV zugänglich sein! Und hier stolpert der MYSLI zum zweiten Mal: Wenn nämlich an einem Termin zwei Veranstaltungen stattfinden, so können diese nicht von allen Seglern besucht werden. Aktuelle Beispiele: 27./28.9.86 VdMYS-Ranglistenregatta in Langenselbold und Gruppenmeisterschaft der nauticus Landesgruppe Nord in Scharnebeck, 4./5.1o.86 Ranglistenregatten in Kassel und Wolfsburg, 12.1o.86 Ranglistenregatta in Leverkusen und Herbsttagung der nauticus Landesgruppe Mitte in Heusenstamm. Natürlich ist dies nicht allein von der VdMYS zu verantworten, und ganz sicher ist es auch nicht kurzfristig zu ändern. Es zeigt aber deutlich, daß sich noch nicht alle der Bedeutung der augenblicklichen Situation bewußt sind - und das geht uns alle an, ob DSV- oder nauticus-Mitglied.

Es gibt noch viel zu tun - ruft der MYSLI - packen wir's ein...

SEGELANWEISUNG :

ES GELTEN DIE WEGERECHTSREGELN DER IWB AUSGABE 85 - 88 MIT DEN ERGAENZUNGEN DER IMYRU.

INSBESONDERE:

- 4-LAENGEN-KREIS AN DEN BAHNMARKEN.
- BAHNMARKEN DUERFEN NICHT BERUEHRT WERDEN.
- DAS UEBERFAHREN DER STARTLINIE IST ZU JEDER ZEIT ERLAUBT. ZUR RUECKKEHR HINTER DIE STARTLINIE MUSS MAN NICHT UMBEDINGT AUSSEN UM DIE STARTMARKEN HERUMFAHREN.
- ES GIBT KEINE INNENPOSITION AN DER LUVWAERTIGEN STARTMARKE.
- DIE WEGERECHTSREGELN GELTEN AB 1 MINUTE VOR DEM START!!!
- BEI PROTEST VOR DEM STARTSIGNAL DUERFEN DIE 360 GRAD KREISE ERST NACH DEM STARTSIGNAL UND VOR DER STARTLINIE GEFAHREN WERDEN.
- BEI PROTEST KANN MAN SICH DURCH 2 VOLLKREISE ENTLASTEN. DIE UNMITTELBAR GEFAHREN WERDEN MUESSEN, ALSO NICHT IRGENDWO AUF DEM WEG BIS ZUR NAECHSTEN BAHNMARKE, ALLERDINGS OHNE IRGENDWELCHE IM RENNEN BEFINDLICHE BOOTE ZU BEHINDERN.
- WER BEI PROTEST GEGEN SICH KEINE VOLLKREISE FAEHRT, DASS HEISST DEN PROTEST NICHT ANERKENNT, MUSS UNMITTELBAR GEGENPROTEST EINLEGEN, DER NACH DEM LAUF VERHANDELT WIRD, FALLS DER PROTEST NICHT UNMITTELBAR VON DEN SCHIEDSRICHTERN ENTSCHIEDEN WERDEN KANN.
- WER EINE PROTESTVERHANDLUNG VERLIERT ERHAELT PUNKTE ENTSPRECHEND DER HOECHST MOEGLICHEN PUNKTZAHL IN EINER GRUPPE PLUS 1 PUNKT. DER FUER DIE EINTEILUNG AUF DIE NEUEN GRUPPEN MASSGEBLICHE EINLAUFPLATZ BLEIBT DAVON UNBERUEHRT.
- BEI EINEM KONTAKT ZWISCHEN ZWEI BOOTEN GEBEN DIE SCHIEDSRICHTER DIES UNMITTELBAR BEKANNT. DARAUFHIN MUESSTE EINES DER BEIDEN BOOTE PROTESTIEREN. GESCHIEHT DIES NICHT, DANN WERDEN NACH DEM RENNEN BEIDE BOOTE VON DEN SCHIEDSRICHTERN DISQUALIFIZIERT.
- WER UNVERSCHULDET DARAN GEHINDERT WIRD SEINEN LAUF ZU BEENDEN, Z. B. DURCH VERHAENGUNG MIT EINEM ANDEREN BOOT ODER NACHWEISLICHE FREQUENZSTOERUNGEN, KANN WIEDERGUTMACHUNG ENTSPRECHEND REGEL 69.2 VERLANGEN.
- DAS SCHIEDSGERICHT FUER PROTESTVERHANDLUNGEN SETZT SICH ZUSAMMEN AUS DEN HERREN : - XXXX
  - XXXXX
  - XXXXXX
- WETTFAHRTLEITER (OOD) IST XXXXXX .
- DIE DREI ERSTEN SEGLER EINES VORHERGEHENDEN LAUFES SIND AUTOMATISCH ALS SCHIEDSRICHTER FUER DEN NAECHSTEN LAUF EINGETEILT.
- NACHDEM DAS ERSTE BOOT DIE ZIELLINIE DURCHSEGELT HAT, TRITT DIE 3 MINUTEN-REGEL IN KRAFT, DASS HEISST ALLE BOOTE MUESSEN INNERHALB VON 3 MINUTEN DIE ZIELLINIE PASSIEREN. DIEJENIGEN SCHIFFE, DIE NICHT INNERHALB VON 3 MINUTEN DIE ZIELLINIE ERREICHEN, ERHALTEN EINE PLAZIERUNG ENTSPRECHEND IHRES BIS DAHIN ERSEGELTEN PLATZES. DIE ENTSCHEIDUNG DARUEBER TREFFEN DIE JEWEILIGEN SCHIEDSRICHTER.
- DIE MAXIMALE LAUFZEIT BETRAEGT 20 MINUTEN. IST EINE LAUF BIS DAHIN NICHT BEENDET, DANN WIRD ER ABGEBROCHEN.

V E R K A U F S - A N Z E I G E

x x x x x x x x x x x x x x x x

H i l f e , der Bücherschrank läuft über !

Sieben Jahrgänge der bekannt-guten und interessanten englischen Zeitschrift "MODEL BOATS" suchen einen Interessenten!

Neben vielen Themen und Abbildungen aus dem Schiffsmodellbau allgemein, findet der Modellsegler eine Übersicht des Geschehens bis etwa zu dem Zeitpunkt, als Chris Jackson begann, seine "News" herauszugeben.

Wer weiß zum Beispiel hier, daß in England erst im Jahre 1974 der erste Fernsteuer-Wettbewerb gesegelt wurde?

Jeder der angebotenen Jahrgänge 1972 - 1978 befindet sich im dunkelblauen Sammel-Einband. Jahreszahl und Aufschrift in Goldruck. Die Hefte sind bequem einzeln entnehmbar.

Preis-Idee : Pro Band DM 30,- Es ist beabsichtigt, die Sammlung komplett abzugeben, nicht Einzelbände.

Hans-Georg Schulz, 6301 Fernwald Tel. 0641 / 43558

F 5-M Ranglistenregatta in Leverkusen

Auf der diesjährigen trad. Herbstregatta des M-S-C "Neptun" e. V. am 12. Okt. können Wertungspunkte für die Rangliste errungen werden. Interessierte Segler außerhalb der Gruppe West, die wir mit unseren Ausschreibungen normalerweise nicht erreichen, fordern diese bitte von Bert Becker, Berliner Str, 51, 5090 Lev. 1 Tel. (0214) 93258

Internationale Anerkennung: Deutsche Segler im IMYRU- Committee

Auf der Generalversammlung der International Model Yacht Racing Union am 18. Juli 1986 in Fleetwood wurde Horst Krönke, Mitglied des Ausschusses Modellsegeln des Deutschen Segler-Verbandes, in das Permanent Committee gewählt.
Außerdem wurde Gerd Mentges (VdMYS), Obmann des Ausschusses Modellsegeln im DSV, in das Technical Committee berufen.
Ferner wurde beschlossen, die nächste Weltmeisterschaft der Modellsegler 1988 nach Berlin zu vergeben.
Damit fanden die Aktivitäten des neuen Modellsegelausschusses im DSV in kurzer Zeit eine internationale Anerkennung, die gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.