

X-79

News 2003 / 2004



Inhalt

<i>Liebe X-79 Seglerinnen und Segler !</i>	3
<i>Jahresrückblick</i>	5
<i>MAIOR 2003</i>	6
<i>I. Jagen vor dem Start</i>	11
<i>Dänische Meisterschaft 03 in Kerteminde!</i>	12
<i>II. Frühstart, und was dann?</i>	19
<i>III. Ein Unglück kommt selten allein</i>	19
<i>Elbe-Damm / Väterchen Frost</i>	20
<i>Sundcup 2003</i>	21
<i>Deutschland Cup 2003</i>	25
<i>Deutschland-Cup Sieger</i>	30
<i>„Känguruh-Pokal“ 2003</i>	30
<i>Dänische Meister</i>	31
<i>Sanduhr 2003</i>	32
<i>Rangliste 2003</i>	34
<i>Ranglistenregatten 2004</i>	35
<i>Marktplatz</i>	36
<i>Und alles weitere . . .</i>	36

Vorwort

Liebe X-79 Seglerinnen und Segler !



**Molepils die 1.
Sönke@Väterchen Frost
Foto: Tobias Korte**

Der gesamte Vorstand der X-79 Klassenvereinigung wünscht euch ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr 2004. Wie immer zu den Jahreswechselln, ist es an der Zeit einen kritischen Rückblick auf das vergangene Jahr zu werfen. Da so was wohl meist zum Ende des alten Jahres erfolgt ist jetzt bereits zu spät dafür. Pech gehabt. Aber wir haben ja auch noch eine Hauptversammlung auf der über das eine (oder andere) gesprochen, diskutiert, gestritten oder/und beschlossen werden kann. Die Hauptversammlung der X-79 KV soll (hat, falls das Heft nicht rechtzeitig fertig wird) am 31.01.2004 in den Räumen des Hamburger Segel-Clubs statt(ge)fi(u)nden.

Für die vor uns liegende Saison sind viele Dinge zu besprechen und auf den Weg zu bringen. An dieser Stelle sei nur auf die Ranglistenregatten und deren Faktoren hingewiesen. Hier besteht aus unser Sicht Handlungsbedarf, um die Attraktivität einiger Regatten zu stärken. Ferner gilt es, die Bootseigner auf die Bahnen zu locken, die bislang aus verschiedensten Gründen nicht zu sehen waren, um als Klasse in einer entsprechenden Größe wahrgenommen zu werden. Diese Größe ist aus Sicht der Sponsorengewinnung, als auch zur Steigerung der Attraktivität der Klasse an sich, notwendig. Da, wo viele Teilnehmer sind, zieht es auch weitere und neue Leute an. Die Sponsorengewinnung ist für die Durchführung von Einzelevents dringend erforderlich, da die Kosten kaum mehr allein über die Meldegeelder zu decken sind (zumal nicht mit 14 Teilnehmern ;-)).

Aus diesem Grunde hat sich der Vorstand auch für die Flensburger Frühjahrswoche als Termin für den Deutschland Cup entschieden. Wir sind der übereinstimmenden Meinung, dass wir im Rahmen eines größeren Events alle

Vorwort

Chancen haben uns als Klasse vernünftig zu präsentieren und wahrgenommen zu werden. Sei es über die bloße Teilnehmerzahl, über guten Sport oder auch über rauschende Land-Events. Eine weitere Rolle bei der Entscheidung für Flensburg hat natürlich auch die Nähe zu Dänemark gespielt.

Wir sind von einigen Leuten auf die Erscheinungsfrequenz der KV Hefte angesprochen worden. Es wurde kritisiert, dass es früher zwei Hefte im Jahr gab und heute nur noch einmal im Jahr etwas versandt wird. Natürlich können wir gerne zur Jahresmitte ein paar weiße Seiten Papier versenden. FAZIT: Was fehlt sind Inhalte! Jedes Mitglied der Klassenvereinigung ist gerne eingeladen, sich an der Erstellung des Heftes - oder der Hefte - mit Ideen und Inhalten zu beteiligen. Auch Reiseberichte von Touren X-79 sind uns gerne willkommen. Natürlich ist auch das Internet eine Kommunikations-plattform derer wir uns immer stärker bedienen. Aus diesem Grunde ist z.B. auch die Heftanzahl reduziert worden. Aber auch für die Inhalte im Internet ist die Mitarbeit der KV-Mitglieder notwendig.

Aus meiner persönlichen Sicht gibt es noch folgende Dinge anzusprechen. Wie bereits im Internet veröffentlicht, stehe ich für eine weitere Amtszeit aus familiärer und beruflicher Sicht nicht mehr zur Verfügung. Dies heißt aber nicht, dass ein Nachfolger gänzlich allein gelassen wird mit den anstehenden Aufgaben. Ich hoffe, dass sich aus dem Kreis der KV-Mitglieder jemand finden lässt, der diese Aufgabe übernimmt und sie fortsetzt, damit die X-79 Klasse mit dem notwendigen Einsatz geführt wird.

Wir wünschen euch allen eine schöne Winterzeit und hoffen, dass die Arbeiten an den Booten sich in Grenzen halten. Wenn nicht, viel Spaß beim werkeln und bis bald auf dem Wasser.

Viele Grüße
Sönke Westphal



Regatten

Jahresrückblick



BabyX@maior

2003 liegt hinter uns, eine traumhafte Saison mit gigantischem Wetter und tollen Rennen.

Sextanten, Keine Hektik, Planlos, TinkX und BabyX (astreiner Spinnaker Jungs!) waren 2003 neu dabei. Molepils sei dank, lernt man in unserer Klasse die Crews schnell kennen und sofort helfen die „Altgedienten“ mit Ratschlägen und Tips für die Neulinge.

2004 sollte es uns gelingen die Meldezahlen wieder nach oben zu bringen. Der Deutschland Cup in Flensburg wird viele deutsche und dänische Schiffe anlocken (ist auch wieder dänische Rangliste). Maior entwickelt sich zum X79-Highlight (2003 schon 20 Schiffe).

Ab 2004 soll es einen Preis für den besten Neueinsteiger in die Rangliste geben um noch mehr Nachwuchsboote auf die Bahn zu bekommen. Das Frühjahrstraining im Mönkeberg sollte unbedingt wiederholt werden und im Herbst auf der Alster trainierten sonntags ebenfalls regelmäßig X-79. Gute Aussichten für 2004.

Teilnahmezahlen Ranglistenrennen

Olaf (Heftmacher)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Maior	11	15	19	20	20	?
Elbe-Damm	10	19		10	14	?
Dän. Meisterschaft	34	36		32	29	?
Sundcup		16	19	14	9	?
Deutschland-Cup	29	27	24	34	14	?
Sanduhr		17	12	14	13	?
Väterchen Frost		8	13	13	14	?

Regatta

MAIOR 2003

Von Crew MaMa's petit GER 361

Maior unsere aller erste ernstzunehmende Ranglistenregatta begann mit der Vorbereitung in Mönkeberg unter der Federführung von Rolf Meister und seinem Team.

Nach dem Kranen in Laboe und Maststellen in Mönkeberg ging es dann wirklich los. Etwa 7 X'en waren ange-reist. Auf uns warteten alle Arten von Manöver. Wenden und Schifften auf Kommando, Tonnenmanöver und eigentlich auch Starts mit anschließenden kurzen fleetraces. Leider machte uns der fehlende Wind einen Strich durch die Rechnung und wir mussten am späten Nachmittag abbrechen.

Am Sonntag folgte dann das komplette Kontrastprogramm. Sehr böiger Wind mit guten 6 Bft. und schweren Drehern hat uns das Segeln nicht gerade leicht gemacht. Schot-, Segel- und Blockbrüche blieben da leider nicht aus. Doch auch dieses Training hat (zumindest uns) neue Erfahrungen gebracht die auf der einen oder anderen Veranstaltung noch von Nutzen sein werden. Parallel wurde in diesem Zuge gleich eine Selektion der guten und schlechten Bauteile am Schiff durchgeführt von denen wir alle wiederum profitieren können. Glücklicherweise ist (hoffen wir) kein Personenschaden entstanden und das Material kann man ja glücklicherweise ersetzen.

Nach unserer Meinung war es eine sehr gelungene Veranstaltung nicht zuletzt wegen der super Organisation (gut vorbereitetes sinnvolles Programm, Begleitboot, Molepils,...). Leider war der Wind am Samstag nur sehr schwach,



***Molepils die 2.
Danke Rolf – dürfen wir
2004 wieder kommen?***

MAIOR

so dass die Synchronmanöver aufgrund der geringen Fahrt im Schiff und der hohen Manöverfrequenz manches mal schwer fielen.

Wenn wir von der Leistung an die Dänen herankommen wollen, sollte so eine Veranstaltung zur regelmäßigen Einrichtung werden. Nicht nur zu den großen Regatten sondern schönööön regelmäßig – Wir wären, wenn wir es einrichten können, auf jeden Fall dabei! Nochmals Dank an Rolf und sein Gefolge!!!



Freu !

Der 1. Mai war eigentlich als weiterer Trainings und Angleichtag gedacht, doch leider wurde uns von ganz oben wiederum ein Strich durch die Rechnung gemacht. Der Wind war Mittags noch stärker als am Sonntag zuvor und heftigste Regenschauer gab es als Sahnehäubchen obendrauf. Also warteten wir bis gegen Abend ein Auslaufen Richtung Schilksee möglich war. Wir sind dann in Spitzen mit über 11 Knoten Fahrt unter Groß und Genoa 3 aus der Förde „geflogen“. An Training geschweige denn Angleichen war nicht zu denken.

Freitag 2. Mai, das Wetter hatte sich glücklicherweise beruhigt, Sonnenschein und eine leichte SW Brise verhießen tolle Regattabedingungen. Beim Start der 1. Wettfahrt erwischten wir einen mittelmäßigen Start, konnten uns aber durch unseren erstaunlicher Weise guten speed befreien und belegten am Ende einen guten 5. Rang. Das war ein Auftakt nach Maß!

Die 2. Wettfahrt war durch sehr unterschiedliche Windverhältnisse gekennzeichnet. Mal war links mal rechts der Wind, zu welcher Seite sollte man also fahren? Wir entschieden uns für rechts und waren damit gut bedient. Auf dem ersten down winder war noch alles o.k. auf dem zweiten allerdings hatte wohl jemand den Stecker aus der Windmaschine gezogen, es herrschte nur noch ein laues Lüftchen. Kurz vor dem Ziel (die Dänen waren schon wieder ein paar Schiffslängen vor) schlief der Wind nahezu gänzlich

MAIOR

ein. Jetzt begannen die Diskussionen wie man diese Situation am besten übersteht. Die Dänen fuhren extrem nach rechts obwohl das Ziel eigentlich links lag, zudem waren sie für uns schon deutlich über die layline zum Ziel. Sollte das Ziel evtl. verlegt worden sein? Wieder Diskussionen, blättern in den Segelvorschriften und Studieren der Bahnen. Dann war klar das es doch das Ziel war was wir sahen und schiffeten Richtung Ziel.

Der nun folgende Winddreher zwang die Dänen zur Genoa um hoch am Wind Richtung Ziel zu fahren. Wir konnten durch anspitzen dies vermeiden und fuhren so in der zweiten Wettfahrt den Sieg ein. – Danke nach Dänemark, immer weiter so!

Nach unserem Zieldurchgang schief der Wind dann gänzlich ein und drehte um 180°. Dies hatte zur Folge, dass die letzten aus unserem Start erst ca. 1,5 Stunden später über die Linie gingen. Es blieb also viel Zeit für „social events“, Bier und Corny gingen wie geschnitten Brot.

Die dunklen Wolken im Osten verhießen nichts gutes uns ließen in Verbindung mit dem gedrehten Wind auf ein Gewitter schließen, was glücklicher Weise jedoch nicht zutraf und einen Start der 3. Wettfahrt bei etwa 4 Bft. ermöglichten. Unser Start war schlecht, so dass wir erst mit „Verzögerung“ an die Kreuz gingen. An der ersten Bahnmarke hatten wir uns dann auch noch „ein wenig“ mit der Höhe verschätzt, das folgende Hochstellen an der Tonne

Molepils die 3.



Ein paar Pils später . . .

MAIOR

kostete weitere bittere Plätze. Am Ende stand dann der 10 Platz fest, unser Streicher wie wir hofften – doch es kam noch bitterer.

Samstag 3. Mai. Die Wetterprognose traf ausgerechnet an diesem Wochenende mal zu. Starker Wind mit ca. 6-7 Bft. aus SW gemischt mit Schauern hätte eine Klassenwettfahrt eigentlich unmöglich gemacht. Nicht jedoch beim KYC, der seine Wettfahrten zwar in Bezug auf den Ausrüstung und Segelführung nach den Klassenbestimmungen segelt, sie jedoch nicht nach den Klassenvorschriften (13m/s) Durchführt. Der Teufel steckt halt immer im Detail Olaf!

Die nächste Überraschung dann am Start, alle 6 Klassen auf einer Bahn. Damit aber noch nicht genug. Das ausgelegte Up and Down hatte auf der Lee-Seite ein gate und dieses lag genau über der Startlinie! Die Folgen sind bei den geschilderten Windverhältnissen und Schiffen von 7 bis >25m Länge bestimmt für jeden „Normalo“ denkbar.

Unser Motto für diesen Tag hieß: ÜBERLEBEN und keinen Schaden riskieren. Start war o.k. die Kreuz war mit einer 8 Jahre alten Fock und (im nachhinein) falscher Einstellung eher „bescheiden“. Mit großem Interesse verfolgten wir jedoch die anderen Starts auf dem Spi-Gang. Schnell war klar das aufgrund der vielen GAU's (Eulen und Patenthasen) ein Spi-Manöver mit großen Risiken und wenig Vorteilen verbunden wäre. Die Gefahr von abschießenden Schiffen versenkt zu werden war für uns einfach zu hoch.

Es ging also nur unter Groß und ausgebäumter Genoa 3 (das Star Boot lässt grüßen) zum Lee-Faß. Wir waren wenn überhaupt nur wenig langsamer als die die den Spi gezogen haben. Am Lee-Faß dann wieder eine schwierige Entscheidung: Fährt man links raus, hat freien Wind und muss sich später eine Lücke durch die Spi-Fahrer suchen oder fährt man rechts raus und fährt von Schütte zu Schütte. Wir versuchten links und hatten Glück. Es ergab sich eine Lücke und wir konnten ohne zu viel Höhe zu verlieren durchschlüpfen. Allerdings waren die die vorher hinter uns waren nun vor uns, schei.....benkleister! Die nächste Kreuz also nach rechts raus. An dieser überschlugen sich dann die Ereignisse. Erst verlor eine dänische X voraus in Luv



Nej nej, da war nicht viel mehr als 13 m/s.

MAIOR

vermutlich den Steuermann, dann „übersah“ uns ein auf Bb-Wind segelnder deutscher (wir waren auf Stb-Wind) und wir konnten eine harte Kollision (die mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zum Versenken geführt hätte) nur mit äußerster Mühe verhindern.

Hab' ich da eigentlich eine Befreiung durch einen Vollkreis nach der Berührung gesehen? Ich hoffe trotzdem das nichts beschädigt wurde. Glücklicherweise haben wir ja dieses schöne Kunststoffrohr auf der Fußreling.

Am Ende stand ein 11. Platz zu Buche und damit schon der „zweite mögliche Streicher“. Für uns war damit (wie auch für ein paar andere) der Tag beendet und wir fuhren in den Hafen ohne an der zweiten Wettfahrt des Tages teilzunehmen.

4. Mai 3. Wettfahrttag, und auch hier traf die Wetterprognose zu. Es waren tatsächlich die gemeldeten SW 3-4 Bft. in Verbindung mit strahlendem Sonnenschein. Beste Voraussetzungen für einen krönenden Abschluss der ersten Regatta des Jahres. Wir starteten in der Mitte der Linie in der Hoffnung uns nach dem Start schnell frei segeln zu können. Dieser Plan ging auf und wir waren erstes Schiff am Luv-Fass dicht gefolgt vom Beduin und einem Dänen. Am Lee-Faß dann wieder die Diskussion: linke oder rechte gate Seite. Die Entscheidung fiel auf die rechte und damit die falsche Seite, denn Beduin und auch der Däne fuhren zur anderen (besseren) Seite und waren am Luv-Faß deutlich vorn. Auf dem folgenden Vorwinder gab's dann auch noch Probleme mit dem Spi (das Genoa-Fall lag um das Spi-Geschirr herum), so dass Beduin einen ungefährdeten Sieg einfuhr, noch vor dem Dänen – Glückwunsch Rolf und Crew!

Soviel zu den Regatten, leider können wir als die „Frischlinge“ in der Klasse nichts zu den Mole-Pils Veranstaltungen sagen, da wir aus Unwissendheit nicht daran teilgenommen haben. Wir geloben Besserung und freuen uns auf die nächste Veranstaltung auf der Elbe hoffentlich als einen ähnlich netten event.

Crew MaMa's petit
GER 361

1	Mama Flux
2	Margaux
3	Circeline
4	ClassiX
5	Festina
6	MaMa's petit
7	New York New York
8	Circus Maximus
9	Havhexen
10	Beduin
11	X-Forward
12	INconsulting
13	Ragnarök
14	Keep Smiling
15	eConnex
16	Toni Express
17	Emilie
18	SchwuppDiWupp
19	Baby-X

Endergebnis MAIOR

Hagens Regelquiz

I. Jagen vor dem Start

Zur allgemeinen Erbauung habe ich einige Fragen zu den Wettfahrtregeln zusammengestellt. Wer mit den vorgeschlagenen Lösungen nicht einverstanden ist, soll einen geharnischten Leserbrief schreiben. Dann haben wir schon den ersten Beitrag für das nächste Heft :-)

Sachverhalt

In der Zeit zwischen Ankündigungssignal und Startsignal segelt das Boot BABARRAS mit Wind von Backbord auf einem Kurs, der es vor dem Bug des Bootes SIGGI passieren lässt, das sich mit Wind von Steuerbord nähert. SIGGI fällt ab, so dass die Boote sich auf einem Kollisionskurs befinden. Daraufhin fällt BABARRAS ebenfalls ab, um sich weiter freizuhalten. Gleichzeitig fällt SIGGI noch weiter ab, wodurch die Gefahr einer Kollision bestehen bleibt. Um die unmittelbar drohende Bootsberührung zu vermeiden fällt BABARRAS sofort bis auf einen Vor-dem-Wind-Kurs ab, worauf SIGGI hinter dem Heck von BABARRAS passieren kann, ohne den Kurs ändern zu müssen. BABARRAS protestiert mit der Begründung, SIGGI habe nicht genügend Raum zum freihalten gegeben.

Entscheidung

Der Protest wird abgewiesen. Da beide Boote während des Vorfalls den Wind von entgegengesetzter Seite hatten war BABARRAS mit Wind von Backbord durch Regel 10 verpflichtet, sich freizuhalten. Der Verpflichtung ist das Boot nachgekommen. Weil es dazu trotz der Kursänderung von SIGGI in der Lage war hat SIGGI nicht gegen Regel 16.1 verstoßen. Obwohl BABARRAS sofort auf die fortdauernde Kursänderung von SIGGI reagieren musste hat SIGGI nicht gegen Regel 16.2 verstoßen, denn die Regel 16.2 tritt erst nach dem Startsignal in Kraft.

Regatten

Dänische Meisterschaft 03 in Kerteminde!

Die dänische Meisterschaft 2003 begann eigentlich ja schon in 2002. Nachdem wir die deutsche Meisterschaft mit einer sehr respektablen Platzierung beendet hatten, fing ich an, so ziemlich jede Regatta Olaf zu nerven. „Hätten wir mal auch die dänische Meisterschaft gesegelt, dann könnten wir jetzt vielleicht ganz vorne dabei sein“ hab ich immer gesagt. Olaf lies das kalt. „Du hast ja nen Knall“ sagte er. Das letzte mal, als ich auf der dänischen Meisterschaft war, bin ich auf dem 25. Platz gelandet“. Das waren Olafs Worte. Naja.....ich meinte nur, dass das ja im Jahr 2000 war und er da sein Boot noch nicht kannte. Jetzt hat er ja ne gute Crew und solle sich mal lieber der Verantwortung zu stellen.

Entscheiden wollte Olaf sich aber erst, wenn wir die ersten beiden Ranglisten in diesem Jahr gut segeln. Das hat ja zum Glück geklappt. Ich also weiter genervt. „Olaf sieh zu“....sagte ich immer wieder. „Wenn wir unter die ersten 10 kommen gibt's bestimmt über 100 Punkte für die Rangliste“ Ich war ganz besessen von dem Gedanken. Über 100 Punkte kann man ja nur auf den Meisterschaften bekommen. Also müsse man ja die dänische Meisterschaft mitsegeln, damit einem die Chance nicht entgeht. So langsam hatte ich Olaf in meinen Bann gezogen. Er begriff langsam, was ich meinte. Ich bin der Meinung man müsse seine Ziele immer ein wenig höher stecken, als man realistisch



***Viel Text, wenig Bilder –
schweren Herzens ändere
ich das Layout für diesen
Artikel. Der Heftmacher***

Dänische Meisterschaft

erreichen kann. Irgendwann schafft man es dann auch. Olaf versucht mich immer zu bremsen.....das gelingt ihm allerdings nicht immer. Vom Termin her lag die dänische Meisterschaft allerdings sehr ungünstig. Olaf und Karlo mussten Ersatz für die Firma finden, Christian musste seinen Laden für die Zeit dicht machen und ich hatte zum Glück gerade Urlaub. Die Jungs waren also überzeugt und irgendwie haben die ihre Termschwierigkeiten dann auch hinkommen. Das Boot haben Olaf und unser immer noch lädiertes Vordeck André (segeln ist hart) am Wochenende vor der Regatta auf dem Seeweg überführt. Ich hab´s mir derzeit auf Mallorca bequem gemacht.

Am Mittwoch bin ich dann gegen 23:00 Uhr in Hamburg gelandet. Olaf und Christian waren schon längst in Kerteminde und haben fleißig Unterwasserschiff geschliffen. Karlo kam auch sehr Spät mit Trailer aus Heiligenhafen angebrettert. Ich schmiss mich in meinen Bulli und gab ordentlich gas. Gegen 2:00 Uhr nachts war ich dann auch in Kerteminde. Morgens um 7:00 Uhr war leider schon wieder aufstehen. 29 Boote waren am Start. Um unser Ziel, über 100 Punkte zu bekommen zu erreichen, mussten wir mind. den 9. Platz erreichen. Das wird schwer. Olaf trödelte mal wieder den ganzen morgen rum, sodass wir erst recht spät aus dem Hafen kamen. Olaf erzählte den ganzen Tag was von irgendeinem tierischen Strom der aus der Bucht setzen sollte. Aus Kerteminde fließt tatsächlich irgend eine Art von Fluss oder so. Aber dass da 2,5 Meilen weiter draußen noch so viel von zu spüren sein soll? Ich weiß ja nicht.

Um 10:00 Uhr gingen wir bei mittleren

Winden unseren Start an. Wir starteten irgendwo in der Mitte und hatten oben und unten alles frei. Ein guter Start. Leider wurde er abgebrochen. Gesamttrückruf. Der nächste Start war mit „Black Flag“. Wir waren wohl ein wenig zu Vorsichtig und verpatzen den Start gewaltig. Sowohl über, als auch unter uns war alles voller Boote. Ich hätte kotzen können. Dann sahen wir ein Schlauchboot vor dem Feld mit der Badehose wedelnd vor uns herfahren. Gott sei Dank, Startverschiebung. Aber wieso nach dem Start? Später stellte sich heraus, dass die Startverschiebung kurz vorm Start gezogen wurde und nur eine X-79 das bemerkt hatte. Dafür bekamen Sie am Abend eine Spischoot als Belohnung. Auch nicht schlecht. Der dritte Start, ebenfalls mit Black Flag wurde dann aber regulär gestartet. Mittlerweile war es 10:35 Uhr. Wir sind relativ weit rechts gestartet und ganz gut weggekommen. Die Kreuz war auch ganz passabel. Speed und Höhe waren in Ordnung. Meiner Meinung nach, sind wir aber zu weit rechts rüber gefahren, was den Nachteil hatte, dass der Backbordbuggang zur Luvtonne ständig von irgendwelchen Booten, die sich in Luv drüber legten in die Grütze ging. So mussten wir noch mal wenden und lühten uns dann irgendwie zur Luvtonne. Die Platzierung war nicht so besonders prickelnd. Wir waren vierter oder fünfter Deutscher. Havhexen ging als erste um die Luvtonne. Wow. Circus Maximus auch nicht weit weg und New York New York war auch vorn zu sehen. Wir entschieden uns schön tief der Leetonne zu nähern. Havhexen konnte sich eine Weile vorne halten, musste aber wohl irgendwie Ärger

Dänische Meisterschaft

gehabt haben und machte **ordnungsgemäß eine 720 Grad Drehung**. Hierbei sei gesagt, dass sich da einige Skipper eine Scheibe von abschneiden könnten. Es kommt viel zu oft in der Klasse vor, dass Regelverstöße nicht mit Kringeln beglichen werden. Während der Wettfahrt konnten wir uns noch um einige Plätze verbessern und wurden im Ziel als zehntes Boot gewertet. Circus Maximus machte einen grandiosen vierten Platz, New York New York einen siebten. Bedouin wurde achtzehntes Boot. Der zweite Start fand um 12:20 Uhr statt. Unser Start war total verkorkst. Wir starteten viel zu spät, dazu noch in der Mitte und hatten die Halbe Kreuz irgendwelche Abwinde. Es war zum verzweifeln. Der Wind hatte es auch nicht gut mit uns gemeint und ging volles Rohr auf rechts. Wir waren leider auf der linken Seite, weil wir meinten, dass der Wind über den Tag verteilt nach links drehen sollte. Das war allerdings ein Trugschluss, was wir nach der Wettfahrt erleben durften. Wir beendeten Die Wettfahrt als achtzehntes Boot. Unser zum Glück schlechtestes Ergebnis. Wir waren ziemlich enttäuscht. Vor allem, weil Bedouin auf Platz 6, New York auf 11 und Havhexen auf 15 gelandet waren. Aber nun gut. Es sind ja erst 2 Wettfahrten gesegelt. Die dritte Wettfahrt lies lange auf sich warten. Aus der Ferne sah man ein gewitterähnliches Gebilde langsam herannahen. Der Wind begann über ca. 2,5 Stunden verteilt sich um 180 Grad nach rechts und dann wieder langsam zurück zu drehen. Zwischendurch kam noch ein schöner Regenschauer. Tolles Wetter. Um 16:19 Uhr wurde die 3te Wettfahrt angeschossen. Insgesamt hat diese Wettfahrt auch

hauptsächlich auf der rechten Seite stattgefunden. Havhexen hat zum dritten mal hintereinander einen guten Start erwischt und war wieder an der Luvtonne vorn dabei. Leider verholten sie sich über die Wettfahrt verteilt bis auf den 16. Platz. Wir beendeten die Wettfahrt wenig spektakulär auf dem 13. Platz. Einen Platz vorher kam Circus Maximus durchs Ziel. Bedouin landete auf den 17. Platz und New York hat wohl völlig in die Grütze gegriffen und wurde dreiundzwanzigster. Am Ende des ersten Tages wurde Circus Maximus bester Deutscher, Bedouin, New York und wir waren Punktgleich, ein paar Plätze dahinter. Die Organisation der Dänen war super. Sobald man in den Hafen kam, gab es Molepils in hell und dunkel vom Fass und eine, wenn auch falsche, Ergebnisliste in die Hand gedrückt. Leider fanden alle Mitteilungen der dortigen Funktionäre ausschließlich in dänisch statt, sodass wir unseren KV-Dänen „Hagen“ ständig um Übersetzung bitten mussten.

Der zweite Tag lief wesentlich besser und entsprach eher unseren Erwartungen. Es wurden Dreiecke ausgelegt und wir starteten pünktlich um 10:00 Uhr. Wir hatten einen super Start und konnten unseren Speed voll umsetzen. An der Luvtonne waren wir erster. Ganz dicht gefolgt von 3 Dänen. New York New York war leider auch nicht weit weg. Die Elvström hatte ihr Manöver etwas schneller im Griff und nahm uns so sehr schnell den Wind aus den Segeln und setzte sich vor uns. Auf dem spitzen Gang zur Tonne 2 konnten wir uns allerdings wieder ganz dicht ransegeln. Die Jungs auf der Elvström wurden ganz nervös und brüllten uns an, dass wir keine Scheiße

machen sollten. Das wollten wir auch gar nicht, weil bereits die InConsulting direkt hinter uns auftauchte und wir unsere Position lieber sichern wollten. Nachdem wir der Elvstöm bestimmt 3 mal klarmachten, das sie doch bloß losfahren solle und wir gar nicht vor haben, eine Innenposition zu erzwingen beruhigten sie sich auch wieder. Es folgte eine Spitz auf Spitz Halse. In Consulting war ganz nah dran und fuhr ein wenig höher. Wir versuchten zu verteidigen. Was aber dann geschah hatte mit Segeln nicht mehr viel am Hut. Zunächst knallte es gewaltig und der Spinnackerbaum ging um einen halben Meter nach unten. Der Haneport für den Topnant war gerissen. Scheiße. Es brach zum Glück keine Panik an Bord aus. Wir entschieden uns, das Problem auf der Kreuz zu lösen, da wir alles an Gewicht auf der Kante brauchten. Eine halbe Minute später kam es allerdings noch dicker. Die Baberholershot konnte den Belastungen nicht stand halten und flog auseinander. Der Spinnackerbaum schnellte nach oben und der Spi verabschiedete sich nach Lee und riss den Kahn fast um. Während Christian den Spi einsammelte riss Karlo zeitgleich die Genua hoch. Durch diesen Materialbruch mussten wir weitere 4 Boote durchlassen, bis wir an der Leetonne waren. Den Baberholer hatten Karlo und Christian noch während der kurzen Zeit zur Leetonne repariert. Die Reparatur des Spibaumhaneports dauerte allerdings noch einen langen steuerbordbuggang. Die verlorenen Plätze konnten wir leider nicht wieder zurückgewinnen, was uns sehr geärgert hatte. Wir beendeten die Wettfahrt mit einem sechsten Platz und ärgerten uns, da ohne Bruch noch

wesentlich mehr drin gewesen wäre. New York New York hat die Situation genutzt und fuhr einen respektablen zweiten Platz ein. Bedouin kam als siebter hinter uns rein und Circus verkorkste die Wettfahrt mit einem 22. Platz. Die zweite Wettfahrt schien unseren Bruch noch um einiges zu übertreffen. Festina musste die Wettfahrt abbrechen, da Ihnen der Bolzen vom Pütting, welcher das Oberwant mit dem Deck verbindet, unter Deck gebrochen war. Die Folge war ein kapitaler Mastbruch. Das Wochenende für Oomke und seine Crew war gelaufen. Insgesamt war die Wettfahrt für uns eher durchwachsen. Wir starteten durchschnittlich und fuhren mal wieder auf die falsche Seite, nach links. Als 13tes Boot wurden wir im Ziel gewertet. New York New York schien einen genialen Tag gehabt zu haben. Sie fuhren auf den dritten Platz und sicherten sich damit eine gute Ausgangsposition für eine vordere Gesamtplatzierung. Bedouin war mit einem 9ten Platz, gefolgt von Havhexen leider auch vor uns. Schade. Die dritte Wettfahrt war, was den Wind anging relativ konstant. Wir starteten wieder über Rechts und verließen uns auch auf diese Seite. Das ganze Wochenende war es meist über Rechts besser, weshalb sie ab sofort für unsere Lieblingsseite erkoren wurde. Sofern man sich während der Wettfahrt daran hielt, rechts zu bleiben, konnte man seine Platzierung gut halten. Wir wurden sechstes Boot, einen Platz davor Bedouin und New York kam als 10tes Boot ins Ziel. New York New York hatte sich mit etwas Vorsprung auf den besten deutschen verbessert. Bedouin und wir dahinter, ganz dicht beisammen. Der dritte Tag sollte darüber entscheiden,

Dänische Meisterschaft

wer von uns dreien als bester Deutscher nach Hause fährt.

Der dritte Tag war ein Tag an dem man so richtig weinen konnte. Sowohl aus Enttäuschung, als auch aus Freude. Es sollten 2 Wettfahrten gesegelt werden. Wir hatten ein gutes Gefühl. Über die Tage hatten wir unseren Dampfer immer besser in die Gänge bekommen. Mal sehen was drin war. Der Start war genial. Wir starteten wieder ganz rechts und hatten super viel Glück. Es tummelte sich so ziemlich alles auf der rechten Seite, was Rang und Namen hatte. Bedouin, Margaux und Havhexen hatten sich gegenseitig über die Starttonne, die klugerweise ca. 20 Meter vom Startschiff entfernt war, gedrückt. Sie mussten noch mal einen Anlauf nehmen. Wir konnten kurz vorher mit viel Speed in Lee durchfahren und waren genau bei null mit voller Fahrt an der Linie. Mama Flux und Elvström in Lee von uns. Als ich nach hinten schaute, sah ich, dass Bedouin und Havhexen auch beim zweiten Anlauf wieder von Margaux über die Tonne gedrückt wurden. Wir entschieden uns zusammen mit Mama Flux und Elvström auf die rechte Seite zu fahren. (Es sollte der schlimmste Fehler gewesen sein, den wir hätten jemals machen können). Beim dritten Anlauf (ca. 1 Minute nach dem regulären Start) fuhren dann auch Havhexen und Bedouin über die Linie. Diese Gruppe fuhr auf die linke Seite. Unser Speed war super. Der Dampfer lief wie Hölle. Ca. Mitte der Kreuz kam mir Übelkeit hoch. Ich hätte fast kotzen müssen. Nicht nur ich, sondern auch den anderen 3 Jungs fiel die Kinnlade runter. Bis eben lagen wir noch fast in Führung und ohne das wir es bemerkt hatten,

muss auf der linken Seite ein unglaublicher Dreher gewesen sein. Havehexen, Margaux und Bedouin kreuzten ca. 200 Meter vor uns mit Backbordbug auf. Große Diskussionen kamen an Bord auf. Das wir das nicht bemerkt hatten. Katastrophal. Bei Mama Flux und Elvström muss es ähnliche Diskussionen gegeben haben. Scheiße, Scheiße, Scheiße. Egal, dann fahren wir jetzt den Rest der Kreuz soweit links wie möglich. Unverständlicherweise fuhren einige derjenigen, die links so unglaublich viele Plätze gut gemacht hatten den Rest der Kreuz relativ weit rechts. So konnten wir zum Glück (zwischenzeitlich waren wir ja fast ganz hinten) noch einige Plätze wieder gut machen. An der Luvtonne waren wir wieder vor Havhexen. Den Spikurs konnte man fast direkt fahren und die nächsten Kreuzen wollten wir gerne links fahren. Schade war nur, das der Rest des Feldes die gleiche Idee hatte. So musste man ständig weiter nach rechts kreuzen, weil sich immer und immer wieder ein Dampfer über uns gelegt hatte. Das ist halt der Nachteil, wenn man weiter hinten im Feld segelt. Durch die ganze Wenderei war auch an die Verbesserung der Platzierung kaum zu denken. Wir beendeten die Wettfahrt mit einem 17. Platz. Ärgerlich. Eine Platzierung unter den ersten 10 Booten war gegessen. Verärgert waren wir nur, weil wir mit unserem sehr guten Start alle Möglichkeiten gehabt hatten ganz nach vorne zu fahren. Aber Blindheit wird eben bestraft. New York wurde elfter, Bedouin fünfzehnter und Havhexen zwanzigster. Auch Mama Flux und Elvström mussten sich mit einem zwölften und vierzehnten Platz zufrieden geben.

Dänische Meisterschaft

Die zweite Wettfahrt war aber zum Glück Balsam auf die Seele. Eines war klar, auch wenn das ganze Wochenende rechts prima war, heute war es die absolut falsche Seite. Wir starteten relativ weit links und machten einen ewig langen Schlag nach links. Excape und Mama Flux in Lee von uns. Excape relativ weit vor. InConsulting konnte die Höhe nicht mitgehen und wendete. Als Excape auf der Anliegelinie wendete, fuhren wir noch ein wenig weiter und wendeten noch bevor Sie uns passierten. Der Wind hatte wunderbare Linksdreher, weshalb wir bis zur Luvtonne weiter fahren konnten. Margaux musste noch zweimal wenden, wie sie immer wieder in unsere Schütte fielen. Es war unbeschreiblich. Der Kahn lief rasend schnell und hoch. Wir kamen als erstes Boot an der Luvtonne an. Dicht gefolgt von Excape, Mama Flux und Margaux. Der Spi verdrehte sich leider beim setzen, was zu einer kleinen Sanduhr führte. Wir konnten Sie aber schnell lösen. Dadurch dass der Wind eben mehr über links kam, konnte man ein langes Backbordbug Bein runter zur Tonne segeln. Mit zwei kleinen Halsen, ganz am Ende kamen wir an der Leetonne an. Die Position konnten wir zu unserem Erstaunen gut halten. Wie es aber eben mal so ist, wenn man ganz vorne unter Druck gerät, kam es, dass wir beim Spi bergen über die Spischot fuhren. Die Spischot verfring sich aber unglücklicherweise im Ruderblatt, sodass Olaf nur noch geradeaus steuern konnte. Wir konnten lange nicht die volle Höhe fahren und die Dänen nutzten Ihre Chance. Ich ging nach Lee und versuchte die Spischot zu lösen. Sie bewegte sich keinen Millimeter. Ich nahm

die Schot weiter nach vorne und zog wie ein Weltmeister. Kein einziger Millimeter. Sie saß fest. Ich begann zu verzweifeln. Da sind wir endlich mal wieder ganz vorne und schon bauen wir nur noch GAUS. Ich ging auf die Luvseite und versuchte von dort zu ziehen. Kein Millimeter. Dann Schrie ich, „Olaf, versuch wie blöde am Ruder zu rütteln, vielleicht bewegt sich dann was“. Die Rettung nahte. Bei jedem Ruck am Ruder, kam die Schot um ein paar Zentimeter raus. Wir schnitten den Schekel von der Schot ab und zogen Sie Stück für Stück raus. Endlich konnten wir wieder auf Kurs gehen. Es waren bestimmt 5 Minuten vergangen. Alle aus dem vorderen Feld waren noch auf Backbordbug. Und nun begann das unglaubliche. Die 3 Dänen waren bereits deutlich über uns. Wir gingen wieder hoch an den Wind und gaben Gas. Wir lühten uns immer höher und höher, bis wir wieder auf gleicher Höhe zu den anderen waren. Wir wendeten und fuhren Richtung Luvtonne. Mama Flux und Margaux fuhren noch ein wenig weiter und wendeten ca. 50 Meter über uns. Wir waren tatsächlich immer noch Erster. Wir konnten es kaum fassen. Durch die ständigen Linksdreher konnten wir fast die Luvtonne anliegen. Margaux musste noch zweimal wenden, weil sie unsere Höhe komischerweise nicht halten konnten. Mama Flux folgte uns etwas langsamer. Als wir an der Luvtonne waren, glaubten wir unseren Augen nicht. Wir hatten unseren Vorsprung sogar noch ausbauen können. Ab jetzt hatten wir gemerkt, dass wir die Wettfahrt tatsächlich gewinnen können. Irgendwie passte alles zusammen. Der Spikurs brachte keine Veränderungen und wir

Dänische Meisterschaft

gingen als Erster um die Leetonne. Diesmal ohne Probleme. Die letzte Kreuz fuhren wir wieder bis auf Anschlag nach links und konnten nach der Wende die Luvtonne anliegen. An den Positionen änderte sich nichts mehr. Wir fuhren unseren Sieg nach Hause, Mama Flux dahinter, gefolgt von Margaux. Bedouin folgte auf dem 5ten Platz und New York verpatzte die Wettfahrt mit einem sechzehnten Platz.

Wir waren überglücklich. Karlo verschenkte gleich unsere Flasche Sherry an Mama Flux, weil wir vor Ihnen bleiben durften. Das Pils hat, obwohl es warm war, wunderbar geschmeckt. Es war eine gute Entschädigung für die insgesamt sehr unbeständige Serie. New York New York konnte durch seine guten Ergebnisse am zweiten Tag die Serie als bester Deutscher mit einem 7ten Platz beenden.



Bedouin landete einen Punkt vor uns auf dem 10 Platz und stahl uns somit unser selbst gestecktes Ziel von einer Platzierung unter den ersten 10 Booten. Wir wurden 11ter und waren trotzdem sehr zufrieden, weil uns vom besten Deutschen (New York New York) nur 6 Punkte trennten. Wir hatten 2 Wettfahrten verpatzt und mussten dafür Jan Holtzmann, Rolf Meister und deren Crews den Vortritt lassen.

Die dänische Meisterschaft dieses Jahr war eine super Veranstaltung mit schwierigen Windverhältnissen und durchschnittlichem Wetter. Die Dänen haben mal wieder die Plätze 1-6 für sich gebucht, das Frühstück war typisch dänisch spartanisch und die Preise auch entsprechend der Nationalitäten verteilt. Die Crew von New York New York bekam T-Shirts und die folgende dänische Mannschaft einen Satz Schwimmwesten.....

Wir freuen uns auf den Deutschlandcup auf dem Mühlenberger Loch und hoffen, dass wenigstens hier auch mal ein Deutscher auf den vorderen Plätzen zu finden ist. Also Jungs.....strengt euch an.

Andreas (GER-467 C·L·A·S·S·I·X)

PS: Entschuldigt bitte die Länge und die Rechtschreibung des Textes.....es hat mich keiner gebremst. :-)

Hagens Regelquiz

II. Frühstart, und was dann?

Sachverhalt

Vor dem Startsignal, bei dem die Runde-ein-Ende Regel 30.1 gilt, nähert sich das Boot BABARRAS mit Wind von Backbord hoch am Wind der Startlinie, um zu starten. Raumschots kommt ihm mit Wind von Steuerbord das Boot SIGGI entgegen, das offensichtlich zu früh gestartet war und versucht, von der Bahnseite auf die Vorstartseite der Startlinie zu gelangen. Wer hat Wegerecht?

Entscheidung

Die beiden Boote haben in der geschilderten Situation den Wind von entgegengesetzten Seiten und Regel 10 verlangt von BABARRAS sich freizuhalten. Wenn es SIGGI nicht gelingt, vor dem Startsignal vollständig auf die Vorstartseite der Startlinie zu gelangen, dann tritt mit dem Startsignal Regel 20 in Kraft und SIGGI muss sich freihalten.

III. Ein Unglück kommt selten allein

Sachverhalt

Das Boot BABARRAS ist mit Wind von Steuerbord hoch am Wind gestartet und hat dabei die Backbord-Startlinienbegrenzungsbahnmarke berührt. Um sich wegen des Regelverstoßes zu entlasten beginnt es eine 360°-Drehung mit einer Wende. Nachdem es den Bug gewechselt hat gerät es auf einen Kollisionskurs mit dem Boot SIGGI, das beim Startsignal auf der Bahnseite der Startlinie war und nun mit Wind von Steuerbord auf die andere Seite der Startlinie zurückkehren will. Welches Boot muss sich freihalten?

- a) Weil noch keines der Boote regelkonform gestartet ist, gelten die Wettfahrtregeln noch nicht und keines muss sich freihalten.
- b) BABARRAS mit Wind von Backbord muss sich von SIGGI mit Wind von Steuerbord freihalten.
- c) SIGGI muss sich freihalten, solange es noch nicht auf die Vorstartseite der Startlinie zurückgekehrt und korrekt gestartet ist.
- d) SIGGI muss sich von BABARRAS freihalten und BABARRAS muss sich von SIGGI freihalten.

Entscheidung

Richtig ist Antwort d. Solange bis es vollständig hinter die Startlinie zurückgekehrt ist verlangt Regel 20 von SIGGI, sich von allen Booten freizuhalten, die nicht hinter die Startlinie zurückkehren und solange es eine Strafdrehung ausführt verlangt Regel 20 von BABARRAS, sich von allen Booten freizuhalten, die keine Strafdrehung ausführen.

Regatten

Elbe-Damm / Väterchen Frost



Was meint Ihr wohl, warum Classix zwei mal zweiter geworden ist? Damit wir nicht schreiben müssen! Und nun sitze ich hier mit 'ner leeren Seite. Nee nee nee. Das muß sich ändern.

Der Heftmacher

Festina

3. Platz Elbe-Damm

1	New York New York
2	ClassiX
3	Festina
4	MaMa's petit
5	Nae To Dan
6	Circus Maximus
7	Greyhound
8	Next step to paradise
9	mäd Mäx
10	X-Forward
11	??
12	Havhexen
13	??
14	Ragnarök

NewYork NewYork

3. Platz Väterchen Frost

1	Sextanten
2	ClassiX
3	New York New York
4	Festina
5	Circus Maximus
6	Greyhound
7	MaMa's petit
8	Alster-X-Team
9	Keep Smiling
10	Havhexen
11	Ragnarök
12	Toni Express
13	Keine Hektik
14	??

Sundcup 2003



Heike keeps smiling!

Von „Keep Smiling“–Crew GER 142 (Ingo, Jens, Heike, Wolfgang)

Bericht vom Sundcup, 12./13.07.2003

Nach dem bekannt reichhaltigen Frühstück im Clubhaus liefen wir gespannt aus. Gespannt vor allem auf die Wind- und Wellenbedingungen, die uns bei W-NW 5-6 im Fehmarnsund erwarten würden. Olaf (Classix) meinte beim Frühstück, es könne nicht so schlimm sein, da der Wind doch ablandig wehen würde. Entgegen der Meinung des lokalen Experten war es doch ziemlich huckelig draußen. Am meisten überrascht waren wir jedoch von der Position des Startschiffes. „Entweder sind die total bescheuert und haben keine Ahnung oder da stimmt was nicht..?!“ Letzteres traf (natürlich) zu. Was war geschehen? Beim Rausfahren versagte der Motor, leider direkt neben der Untiefentonne und dem Sand „Schabernack“. Nichts ging mehr und sie mussten ankern. Vorweg an dieser Stelle: Die Besatzung des Startschiffes hat den Motor erst am Abend wieder in Gang bekommen, doch dann ließ sich der Anker nicht bergen. Die Besatzung (5 Erwachsene, 1 Kind) blieb schließlich die ganze Nacht draußen, wobei Karlo sie mit einem Pizza-Bring-Service versorgte, und am Sonntag lag die Linie genauso wie Samstag. Ich hätte bei den Wellen die ganze Nacht nicht draußen verbringen wollen..., Respekt.

Für den Start bedeutete das: Startschiff in Lee (mal was neues) und wenn man toll in Lee wegkommt ist man gezwungen nach wenigen Metern zu wenden, wollte man nicht unsanfte Bekanntschaft mit der Untiefe machen. Dadurch waren Extremschläge nach links schon mal aus dem Taktikköfferchen gestrichen.

Zu den Rennen: Die Bahn bestand aus drei Up/Down-Kursen (die am ersten Tag etwas länger waren als gewöhn-

Sundcup

lich, da eigentlich das Startschiff noch etwas in Richtung Luv-Tonne hätte motoren sollen...), Ziel war nach dem dritten Downwind-gang. Außer Classix und Speedy fuhren im ersten Rennen alle Fock (die Fock von Classix war noch beim Segelmacher – und wir dachten, die haben gar keine ;-)). Wir mussten erst mal die Wellen, Fockeinstellung und die richtige Seite „finden“. Platz 5 am Ende, obwohl wir bei abflauenden Winden zwischendurch auf Genua gewechselt hatten.

Im zweiten Rennen wieder Fock. Wir beharkten uns mit Speedy um Platz drei. Plötzlich hat Speedy beim zweiten Downwind eine nett anzuschauende Patenthalse mit anschließendem Sonnenschuss. Wir ziehen davon. Kurz vor der Leetonne wollten wir es aber wieder spannend machen und kopieren das „Manöver“ von Speedy direkt vor den Augen des Startschiffes (die Patenthalse haben wir allerdings dabei weggelassen). Unter Deck flog sogar die Rohrkoje samt Anker durchs Schiff... Na toll! Ich hoffe, die Startschiffbesatzung konnte unseren (hoffentlich sauberen) Kiel betrachten? Mit ausgerauschter Spisshot und „Knotenspi“ gehen wir auf die Kreuz, wo leider keine Zeit blieb, unsere Baustelle zu beseitigen. Offensichtlich ging es Speedy ähnlich, denn nach einer spannenden Kreuz gingen wir im Abstand von zwei Längen vor Speedy zum letzten Mal ums Luvfass. Wir waren tatsächlich trotz Chaos drittes Schiff. Doch weder bei uns noch bei der Speedy-Crew ging ein Spi hoch. Beide fuhren nur mit Fock bzw. Genua Richtung Ziel, mit Hochdruck an den „Aufräumarbeiten“ arbeitend. Leider war die Speedy-Crew etwas schneller und sie zogen ca. 1 Min vor uns den Spi. Diese Minute und eine Privatwelle (wo kann man die buchen?), die ihnen einen Dauersurf von ca. 12kn verschaffte, reichten für Speedy für Platz drei, wir auf Platz vier.

Ergebnis nach dem 1. Tag: 1.Classix, 2. Sextanten, 3. Speedy, 4. mamas petit 5. Keep smiling 6. Alster-X 7. Ragnarøk 8. Next Step to.. 9. X-Forward (Bruch vor der zweiten Wettfahrt)



Wettfahrtleiter Karlo

Sundcup

2. Tag: Traumwetter, Wind 4-5, abnehmend, Sonne, warm. Trotz der oben erwähnten Brisanz mit der Untiefe in Lee fuhren wir wieder bewusst einen Leestart, klappte auch gut. Enges Feld bis zum letzten Down-Wind-Kurs. Wir sind an der Luvtonne fünfte, knapp hinter Speedy (3.) und Ragnarøk. Ragnarøk greift Speedy an, beide halsen knapp vor uns weg auf Steuerbordbug und beharken sich (kleiner



Luvkampf etc.). Wir bleiben auf Bb-Bug und lassen „die Kleine“ vor dem Wind direkt dem Ziel entgegensurfen. Und das tut den anderen beiden nicht so gut, schließlich überholen wir die Streithähne kurz vor dem Ziel... grins. Wir werden dritte, Speedy 4., Ragnarøk 5. Danke Jungs, Fortsetzung folgt (s.u.).

Beim zweiten Rennen des Tages klappt erst der zweite Start, im Ersten hatten wir es wohl alle

Hängen!

etwas zu eilig. Als ich beim Schuss das Startschiff peilen wollte, war es 1. hinter uns (kein gutes Zeichen) und 2. von diversen Segeln in Lee, teilweise etwas voraus verdeckt (auch kein gutes Zeichen...). Also Neustart. Die Kreuz lief ganz gut, zumal wir schon im dritten Rennen bemerkten, dass wohl die Steuerbordseite der Bahn diesmal besser war. Wir fahren konsequent nach rechts und sind drittes Schiff am Luvfass, knapp hinter den üblichen Verdächtigen (Classix und Sextanten) und mit gutem Abstand zum 4. Platz. Geht doch! Bis zum Ende der 3. Kreuz können wir mit den vorderen gut mithalten und sind weiterhin nur knapp hinter den beiden auf Platz drei. Die beiden ersten haben sich auf der dritten Kreuz ein nettes Matchrace mit packenden Wendeduellen geliefert. Und wir hatten den Logenplatz als Zuschauer und konnten die Unterschiede beim Wenden analysieren. Unser Abstand zum 4. ist beruhigend, es kann eigentlich nichts mehr passieren. Zumindest nicht nach hinten... Der letzte Downwind-Gang bedeutet für uns eine Wiederholung des dritten Rennens (mit neuen

Sundcup

Teilnehmern). Sextanten und Classix halsen vor uns weg auf Steuerbordbug, wir fahren weiter direkt auf das Ziel zu. Boatsspeed ist gut und wir schieben uns an Sextanten vorbei. Classix halst zurück auf Bb-bug und geht schließlich als erster mit ca. 2 Längen vor uns ins Ziel, wir sind tatsächlich vor Sextanten noch 2. geworden.

Schade, dass es keine fünfte Wettfahrt gab, in der wir unsere Serie 5-4-3-2- fortsetzen konnten ;-)). Insgesamt somit 3. und damit verantwortliche Schreiber dieses Berichtes... Die Endergebnisse gibt es unter: http://www.svh-ssch.de/regatta_ergebnisse/sundcup/sundcup.html

Fazit: Trotz des Missgeschicks des Startschiffes war es wieder mal eine gute Veranstaltung. Glückwunsch an Classix zum ersten Gesamtsieg!! Respekt vor Sextanten („neues“ Schiff mit erfahrenen X-Seglern: das kommt dabei heraus!) und danke dem Ausrichter für die tolle Organisation und das Rahmenprogramm (Frühstück, Grillen etc.).

Einziges Wermutstropfen: Zu wenig X`en am Start, da sich zwei Crews auf der X-99 WM in Norwegen tummelten (Respekt Jungs) oder viele eben im Urlaub waren bzw. noch erschöpft waren von der Dänischen ?

Daher unser Wunsch: Kommt alle zur DM ins Mühlenberger Loch (man kann da wirklich noch segeln) zum Ausrichter MSC, der sicher mit einer tollen Organisation und einem abwechslungsreichen Rahmenprogramm aufwartet.

***Bis zur DM im Mühlenberger Loch,
die „Keep Smiling“-Crew
(Ingo, Jens, Heike, Wolfgang)***

***Up and down –
völlig down!***



1	Classix
2	Sextanten
3	Keep Smiling
4	Speedy
5	MaMa's petit
6	X-Forward
7	Next step to paradise
8	Ragnarök
9	Alster-X-Team

Regatten

Deutschland Cup 2003



*Sailing in the city !
Foto Magnus Froböse*



*TinkX auf Fangfahrt
Foto Magnus Froböse*

Frei nach dem Motto „Wer zu spät berichtet, den bestraft die Klassenvereinigung – wer zu früh startet muß berichten ...“ wollen wir’s diesmal nicht schon wieder verträdeln (erinnert sich noch jemand an die Elbe Damm Regatta???)

Aber von vorn, solange die Erinnerung noch frisch ist. Zur Eröffnung am Mittwoch abend gibt’s riesige Fladen Grillfleisch für nur 2 Euro und Frei-Sekt, auch Bier kann man während der ganzen Tage zu vernünftigen Preisen erwerben. (Es geht also doch – nach dem letzten Deutschland Cup waren wir ins Grübeln gekommen, ob wir da die falschen Vorstellungen hatten, oder der Veranstalter...)

Am Donnerstag morgen begeben sich 14 (leider leider leider nur 14) Crews hochmotiviert ins Mühlenberger Loch – viele noch unter Motor, denn der Wind sieht eher mau aus, doch was zu einem pünktlichen Start fehlt, ist letztendlich das Wasser. Als es dann losgeht, beginnen wir die Serie mit unserem einzigen guten Start, schöner Wind, man kann mit alle Mann/Frau auf der Kante sitzen, alles läuft fluffig und als wir auf dem 2. Downwinder mit akzeptablem Vorsprung ans Faß kommen, liegt dort das Zielschiff. Das finden wir gut! Die Bahnverkürzung ist aber eine sinnvolle Entscheidung der Wettfahrtleitung, denn auf diese Weise schaffen wir bei ständig flauer werdendem Wind am ersten Tag insgesamt 3 Wettfahrten.

Die 2. starten wir aus Reihe 2 (oder 3 oder 4...) und fahren dann lieber rechts raus, obwohl die Tide ja noch mitläuft, als in ca. 13 Schütten zu hängen. Der Schlag erweist sich jedoch als goldig – am Luvfaß sind wir wieder mit im Spiel und können uns nach einigen taktischen Spielereien als 4. ins Ziel retten. Havhexen wird erster – Olen hat es leider noch nicht verlernt, wie das mit so einer 79 funktioniert.

Deutschland–Cup 2003

Und auch unsere Lieblingskonkurrenz ist vor uns auf dem 2. Platz. Aber die Veranstaltung ist ja noch jung...

Nach Piwi kann man die Uhr stellen – spätestens 5 Minuten nach dem letzten Zieldurchgang erfolgt die nächste Ankündigung. Die 3. Wettfahrt leidet sehr unter dem abflauenden Wind, die 2. Kreuz ist von Marcus mit dem Mickey-Maus-Heft unter Deck und allen weiteren Crewmitgliedern weit in Lee geprägt. Wir fahren hinter Havhexen und Classix im Schneckentempo rechts raus – da verändert sich gar nix. Hinter uns biegen einige nach links ab, das sieht trotz ablaufender Tide zwischenzeitlich ganz schön gefährlich aus und kostet ein paar graue Haare. Tatsächlich kommen wir am Luvfuß gleichzeitig mit Nae To Dan (irgendwo von Mitte Links) an und ein paar fiese Dreher rund ums Fuß bescheren uns eine Tonnensituation für's Regelquiz. Dann heißt es nur noch, schnellstmöglich unter Spi ins Ziel (und tunlichst nicht dran vorbei) zu treiben, wir bleiben an 4 Stelle.

Die Begleitboote sammeln schnell alle Teilnehmer ein, um sie in den Hafen zurückzuschleppen und holen sogar unsere Motoren vom Ponton ab, damit keiner mehr das Risiko eingehen muß, sich dort bei ablaufendem Wasser auf Schiet zu begeben. 3 Wettfahrten im Sack, aktueller Stand für uns 3. mit 9 Punkten nach Classix (6 Pkt.) und Havhexen (auch 9 – unglaublich, was ein neuer Vordeck so ausmacht)! So können wir uns beruhigt dem Rahmenprogramm überlassen. Zunächst in der Sonne sitzen und Bier trinken, dann ein leckeres „Late Lunch“, und dann geht's zur großen Hafenerundfahrt. Großes Schiff, alle haben bequem auf dem Oberdeck Platz, traumhafter Sonnenuntergang, ... Und zu guter Letzt gibt es noch auf der Terasse des MSC die Bilder des Tages – ein Video hervorragend gedreht von Tobias Korth und launig kommentiert von Peer „Hier sehen wir mal wieder die Startlinie 2 Minuten nach dem Schuß – langsam nähert sich das Feld – sag' doch mal einer den Steuerleuten, daß die Linie nicht beißt!!!“

Am nächsten Morgen geht's eine halbe Stunde später los, man kann also noch mehr Zeit bei dem hervorragenden Frühstück auf der Terasse des MSC verbringen – mein besonderer Favorit ist der knusprig gebratene Bacon – Marcus



Hier wurde wirklich an nichts gespart: Table–Dance auf dem Ausflugsdampfer!

Deutschland-Cup 2003

und Bodo bekommen strahlende Augen ob des köstlichen Obstsalats. Wie gehabt müssen wir noch ein bißchen auf's Wasser warten – da entstehen wieder verschiedene hübsche Videoaufnahmen von 1.30 tiefen Stellen im Mühlo, deutlich markiert durch daraufliegende X79 mit 2-3 Leuten im Want hängend...



1,50 – 1,40 – ups!
Foto Magnus Froböse

Doch irgendwann hat Peer sie alle mit dem Gummischwein freigeschoben und das Vergnügen kann losgehen. Start ist so la-la (ich frage mich heute noch, wieso es bei nur so wenigen Schiffen immer so voll sein konnte auf der Startlinie, jedenfalls da, wo wir waren), erster am Faß diesmal Circus Maximus, gleich dahinter Izmir – Izmir, dann noch der eine oder andere, dann Festina – man muß ja noch Ziele haben. Doch es läuft blendend und so one by one verholen wir uns nach vorne. Ein wunderschönes Luvtonnen-Manöver bietet uns in der 3. Runde unser türkischer Landsmann, von Steuerbord kommend fährt er etwa eine Länge vor der Tonne um Haaresbreite bei uns vorne durch, wendet dann in Luv von uns und wir können sauber nebeneinander die Tonne runden. Dadurch sind wir dann auch

ganz vorne und können das bis ins Ziel halten. So darf es weitergehen, jedoch...

Ca. beim Ein-Minuten-Schuß des nächsten Starts sagt unser Steuermann: „Ich brauch' mal eben Marcus hier hinten.“ Die eine Backstagsklemme ist auseinandergefallen und hat sich dafür natürlich einen durchaus geeigneten Moment ausgesucht. 30 Sekunden hektisches Basteln und als wir wieder segeln können, sehen wir uns in einer absolut auswegslosen Position direkt am Ende der Startlinie, na, wenn's eh ein Frühstart werden soll, können wir lieber gleich los fahren und so kann am Abend leider keiner diesen Start auf dem Video verfolgen, denn 20 sec vor dem Schuß schiebt sich Festina dick und breit vor die Kamera. Peer, das hast Du nun von Deiner Weisheit mit der nicht-beißenden Startlinie, wir sind nämlich nicht die einzigen Verfrühten und nehmen erleichtert einen Gesamtrückruf zur

Deutschland-Cup 2003

Kenntnis. Dem folgt ein zweiter Gesamtrückruf (ich geb's zu, auch da gehörten wir nicht zu den Unbeteiligten) und den dritten Versuch bläst die Wettfahrtleitung kurz vor dem Start ab wegen „Wind-ist-jetzt-alle“. Wir warten noch eine Weile, die Wartezeit wird auf vielen Schiffen mit Badeeinlagen (freiwilligen, wie auch unfreiwilligen...) verkürzt. Doch der im Fahrwasser zu sehende Wind setzt sich nicht bis ins Loch hinein durch und so wird der Wettfahrttag beendet. Gut für uns, denn nun stehen wir an Stelle 1 in der Gesamtwertung. Freuen wir uns drüber, solange es währt – das es nicht für lange ist, zeigt dieser Bericht....

Es folgt ein in der Sonne vergammelter Nachmittag (das geplante Kutterruxen fällt aufgrund der Hitze lieber aus, das Risiko von Kreislaufkollapsen wäre zu groß) und erstaunlicherweise ist nach Einbruch der Dunkelheit die Terasse des MSC wieder prall gefüllt zur Videoshow – was sind wir doch alle für verkappte Filmstars. Aber der absolute Protagonist des heutigen Spielfilms ist unser Präsi und sein heldenhafter „wie-löse-ich-eine-Eieruhr-aus-dem-Spi“ Einsatz....

Der nächste Morgen läßt sich an wie gehabt – Super-Frühstück, Motoren ins Loch, Zweifeln, ob der Wind reichen wird, Ausloten der eigentlich mittlerweile bekannten besonders flachen Stellen, kleine Startverschiebung und los geht's. Festina wieder mitten im dicksten Gewühle (Mensch, Oomke!), eine kleine Berührung mit MaMa's Petit (sorry, Jungs), Start, 2 Kringel, und dann dürfen wir das Feld mal wieder von hinten aufrollen. Klappt diesmal nicht ganz so gut, es wird ein siebter draus, unser Streicher – hoffen wir, bis wir in der nächsten Wettfahrt unseren großartigen Start zu einem erneuten 1. durchziehen können, um dann zu erfahren, daß wir großartige 1 sec. zu früh gestartet sind.... das war's dann wohl. Schade, schade, schade. Eine kleine Entschädigung ist allerdings Olafs Gesicht, als wir auf Gegenkurs an Classix vorbeifahren, Marcus eben



Mühlo–Stilleben mit Circus–Maximus

1	Classix
2	Havhexen
3	Festina
4	New York New York
5	Nae To Dan
6	mäd Mäx
7	MaMa's petit
8	Circus Maximus
9	Keep Smiling
10	X-Forward
11	Ragnarök
12	Next step to Paradise
13	Tink X
14	Toni Express

Deutschland-Cup 2003



rüberhüpft, Olaf am Schlawittchen packt und ihn mit einem „Herzlichen Glückwunsch“ direkt von der Pinne in die Elbe befördert. Andy fliegt gleich noch hinterher und dann sammeln wir Marcus wieder ein und denken, das war’s.

Doch nein, Piwi schickt uns noch mal auf die Reise. Und das, obwohl Glücksspiele unter freiem Himmel doch eigentlich verboten sind! Am Luvfaß sind wir 13. (wirklich nicht unser Tag heute) doch beim fröhlichen Elbabtreiben unter Spi finden wir den goldenen Slot und sind mit unserem Bug an Ragnaröks Heck und ungefähr an Havhexens Mast 3. Aber alle anderen 11 Boote folgen innerhalb der nächs-



ten Minute oder so – die Zielrichter sind überrascht, daß sie es offenbar geschafft haben, die Boote in der richtigen Reihenfolge zu zeiten, zumindest sind keine Beschwerden eingegangen.

Das eigentlich geplante Harbour Race nach Wedel lassen wir aus Windmangel ausfallen, obwohl, wie am Tag zuvor, im Hauptstrom doch noch etwas mehr Bris’ ist als im Loch. Zurück geht’s für die meisten schnell mit Peer’s Gummischwein (das da 12 Leute draufpassen, halte ich allerdings immer noch für ein



Gerücht). Beim MSC wird gegrillt, Bier getrunken und das übliche Seglerpalaver abgehalten. Es folgt die Preisverteilung und der Meister wird (des kleinen Terriers zum Trotz) zünftig gehavnt – im wahrsten Sinne des Wortes: da leider gerade Niedrigwasser ist, landen die Classix-er zwar im Hafen, jedoch nicht im Wasser, sondern im Elbschlick. Shit happens - auch ein hübscher Anblick!

Fazit: Es ist klasse, was der MSC aus einem zugegebenermaßen eher zweitklassigen Revier für eine erstklassige Veranstaltung gemacht hat. Die Wettfahrtleitung war super, die Gastlichkeit des MSC ungeschlagen, und das Landprogramm das Beste der letzten Jahre. Wir hatten viel Spaß. Vielen Dank an den MSC!

Katrin und Oomke, GER 203, Festina

Regatten

Deutschland–Cup Sieger

Jahr	Verein	Nr.	Bootsname	Steuermann
1992	Flensburger Segel-Club	DEN-427	Faxe Kondi	Dan Lindquist-Pedersen
1993	Grömitzer Segel-Club	DEN-467	Faxe Kondi	Dan Lindquist-Pedersen
1994	Kieler Yacht Club	GER-3210	Sauzahn	Hubert Marady
1995	SV Flensburg	GER-3210	Sauzahn	Hubert Marady
1996	SV Heiligenhafen	GER-459	Bedouin	Rolf Meister
1997	Schilkseer Yacht-Club	DEN-465	Bil & Båd	Nils Villadsen
1998	Flensburger Segel-Club	GER-444	Schexbier	Niels Christian Schjoeth
1999	Burger Segler Vereinigung	DEN-413	Brynhilde	Søren Pehrsson
2000	Rostocker Seglerverein	DEN-465	Margaux	Nils Villadsen
2001	Lübecker Yacht Club	DEN-465	Margaux	Nils Villadsen
2002	Orthmüler Regatta Club	DEN-342	Rita	Thomas Sørensen
2003	Mühlenberger Segel-Club	GER-467	ClassiX	Olaf Eggers
2004	Flensborg Yacht Club	?	?	?

„Känguruh–Pokal“ 2003

	Boot	DC 2003	DC 2002	Steigerung
1	Havhexen	2	23	21
2	MädMax	6	19	13
3	Next Step To Paradise	12	25	13
4	X-Forward	10	20	10
5	Festina	3	12	9
6	Classix	1	8	7
7	Circus Maximus	8	15	7
8	NewYorkNewYork	4	10	6
9	Ragnarøk	11	17	6
10	Keep Smiling	9	14	5
11	ToniXPress	14	18	4
2002 nicht dabei				
12	Nae To Dan	5		
13	Mama's Petit	7		
14	TinkX	13		

Regatten

Dänische Meister

Jahr	Verein	Nr.	Bootsname	Steuermann
1988	Kaløvig Bådelaug	DEN 421	?	Finn Jeppesen
1989	Rungsted Kyst Sejlklub?	DEN-429	Grønært	Svend Christensen
1990	Sønderborg Yacht Club	DEN-427	Faxe Kondi	Dan L. Pedersen
1991	Århus	DEN-427	Faxe Kondi	Dan L. Pedersen
1992	Årøsund Bådelaug	DEN 413	Brynhilde	Søren Pehrsson
1993	Holbæk	DEN-467	Faxe Kondi	Dan L. Pedersen
1994	Fåborg Sejlklub	GER-284	Dreamteam	Claus Nehrig
1995	Helsingør Amatør Sejlklub	DEN-252	Lotus Software	Nils Villadsen
1996	Århus Sejlsport	DEN-413	Brynhilde	Søren Pehrsson
1997	Hellerup Sejlklub	DEN-413	Brynhilde	Søren Pehrsson
1998	Fredericia Sejlklub	DEN-413	Brynhilde	Søren Pehrsson
1999	Korsør Sejlklub	DEN-413	Brynhilde	Søren Pehrsson
2000	Fåborg Sejlklub	DEN-413	Brynhilde	Søren Pehrsson
2001	Sejlkлубben Lynæs	DEN-342	Xenorita	Thomas Sørensen
2002	Køge Sejlklub	DEN-376	Mama Flux	Søren Brask
2003	Kerteminde Sejlklub	DEN-165	Dagmar	Paul Natorp
2004	Hornbæk Bådeklub	?	?	?

Ok, diese Tabellen als kleine Einstimmung auf die Saison 2004. Da der Deutschland Cup in Flensburg ausgetragen wird, können wir wohl mit einer großen Beteiligung auch aus Dänemark rechnen. Das wird interessant!

Bei der dänischen Meisterschaft gibt es immer einen Känguruh-Pokal für das Boot mit der größten Steigerung im Vergleich zum Vorjahr. Eine tolle Sache, darum habe ich links einmal ausgerechnet, wer den Pokal bei uns gewonnen hätte. Glückwunsch an Olaf, Sönke und Co von der Havhexen.

Regatten

Sanduhr 2003

Zunaechst schickte sich die diesjaehrige Sanduhr an, den traditionellen Werten treu zu bleiben: Viel zu fruehes starten; wenig Wind; herrliches Wetter; sehr gutes Land- und See-management vom MSC; 3 Stunden Segeln auf dem Loch; und dann ab an den Tresen und versuchen, sich bis zum Abend auf den Beinen zu halten.

Doch dann musste ich feststellen, dass das Revier hier noch ganz andere Qualitaeten zu bieten hat, die einem Ostsee-verdorbenen Segler wie mir sonst sicherlich verschlossen geblieben waeren. Dieses Revier eignet sich wie vielleicht kaum ein anderes, um neue elementare Regatta-Techniken zu erlernen.

Die erste Lehrstunde bekamen wir auf dem dritten Rennen am Samstag.

Da fragt man sich doch, was die QT-line ist??? Lay-line hat man ja schon mal gehoert, aber QT-line??? Gaaanz einfach: Die QT-line ist die Quer-Trim-Linie! Will man z.B. ganz nach rechts raus segeln, so beobachtet man entweder das Echo (wenn man ganz vorne ist), oder ein vor einem auf dem anderen Bug fahrendes Boot (was zwar nicht so schonen, aber weniger nervenaufreibend ist). Falls bei dem quer fahrenden Schiff schon alle Mann in Lee sitzen und leichte Panik im Blick haben, so fahren sie schon auf der QT-line. Ein ueberfahren dieser Linie ist zwar nicht strafbar im Sinne der IWB, wird jedoch leicht einmal mit unfreiwilligem Einparken bezahlt.....

Zwei weitere Lehrstunden gab es dann am Sonntag:

Und das geht so: ca. 10 Minuten vor dem Start sucht man sich eine Startposition aus. Anm.: wir hatten z.B. 15 Meter leewaerts des Startschiffes gewaehlt. Dann faehrt



**Lehrstunde I Mühlo:
Kreuzen bis zu QT-line**

**Lehrstunde II Muehlo:
Starten ohne horizontale
Raumprobleme**

Sanduhr

man mit Schwung dahin, bis das Schiff im Elbschlick einparkt. Jetzt wartet man getrost auf den Start, um im letzten Moment die Segel dichtzuholen und mit gekraenktem Schiff loszufahren. Leider wird letzterer Abschluss des Manoevers jedoch in der Regel durch hinterlistiges Setzen von AP durch die Wettfahrtleitung unterbunden....

Lehrstunde III Muehlo: Grundseen oder der Salto im Loch

Ja es gibt sie doch: Wind und Schaumkronen auf dem Muehlo. Wenn man sich erst einmal an den Gedanken gewohnt hat, kommt es darauf an, mit der reichlich stubberigen Welle klar zu kommen; und da hatte ich schon gedacht, kleine stolperiege Wellen gaebe es nur auf der Ostsee.

Unsere Erfahrungen: zwei Salti. Der erste, als wir zu einer Schifte ansetzten. Ein schoener Chinese wie aus dem Lehrbuch. Olaf's Rat gefolgt und auf Parkstation den Baum umgepickt und weiter ging's auf dem anderen Bug. Ein super Tip - auch wenn man auf die Situation an sich verzichten sollte.

Der zweite war dann auch hohes Bein. Eine Alles oder Nichts Entscheidung. Der letzte Downwinder: 9-10 Knoten Fahrt; die Schifte steht an. Entweder bergen und mit laeppischen 6-7 Knoten versuchen, den zweiten Platz zu machen, oder alles in die Schifte setzen und vielleicht nochmal ganz vorne angreifen? Getreu dem Motto „wer Angst hat, bremst“ also die Schifte..... der Fuenfte Platz ist ja auch ganz nett.

Leider waren wir so mit unseren eigenen Lektionen beschaefigt, dass wir die meisten der sonstigen Lehrangebote auslassen mussten. Wie wir aber aus sicherer Quelle erfahren haben, hat z.B. New York - NewYork erfolgreich an dem Kurs „Wie ich mit zerrissenem Spinnaker meinen Windex verbiegen kann“ teilgenommen. Ausserdem gab es jede Menge Slalomkurse „Oooooops da liegt schon wieder eine

Jolle im Weg“, sowie Kurse in „Warum man den Spinnaker eigentlich doch gar nicht braucht“....

1	ClassiX
2	Havhexen
3	Festina
4	New York New York
5	Greyhound
6	X-Forward
7	Circus Maximus
8	Toni Express
9	Nae To Dan
10	MaMa's petit
11	Next step to paradise
12	??

Bodo (Festina)

Regatten

Rangliste 2003

<i>Rang</i>	<i>Segelnr.</i>	<i>Bootsname</i>	<i>RL Pkt.</i>
1	GER 467	ClassiX	122.22
2	DEN 376	Mama Flux	116.86
3	DEN 251	Circeline	114.86
4	DEN 465	Margaux	111.84
5	GER 431	New York New York	110.57
6	GER 344	Havhexen	109.21
7	GER 203	Festina	104.5
8	DEN 342	Inconsulting	85.76
9	GER 445	Nae To Dan	83.07
10	GER 361	MaMa's petit	78.82
11	GER 459	Bedouin	77.03
12	GER 365	Circus Maximus	71.82
13	DEN 401	Emilie	71.39
14	GER 142	Keep Smiling	64.02
15	GER 263	Greyhound	62.7
16	GER 328	X-Forward	52.49
17	GER 329	Ragnarök	39.39
18	GER 294	Next step to paradise	37.78
19	GER 3150	Toni Express	29.68
20	GER 337	Planlos	9.92
21	DEN 165	Dagmar	140
22	DEN 250	Excape	106.21
23	DEN 368	Ketchup	101.38
24	GER 340	Sextanten	94.44
25	SWE 172	??	86.9
26	DEN 232	Carmen Rosita	82.07
27	DEN 252	??	77.24
28	GER 421	mäd Mäx	72.32
29	DEN 348	Exocet	67.59
30	GER 129	Speedy	66.67



**Der Ranglisten-Macher:
Kai Fock**

Rangliste

31	DEN 241	??	62.76
32	DEN 413	??	53.1
33	DEN 339	??	48.28
34	DEN 373	Heidi Ho	43.45
35	DEN 335	Asterix	33.79
36	GER 274	Alster-X-Team	30.56
37	SWE 120	??	28.97
38	GER 219	??	28.57
39	GER 314	eConnex	26.32
40	GER 23	Tink X	20
41	DEN 191	??	14.48
42	GER 1871	Keine Hektik	14.29
43	GER 331	SchwuppDiWupp	10.53
44	DEN 28	??	9.66
45	GER 355	Baby-X	5.26
46	DEN 236	??	4.83

Ranglistenregatten 2004

<i>MAIOR</i>	<i>30.04. – 02.05.04</i>	<i>Kiel</i>
<i>Elbe–Damm</i>	<i>16.05. – 17.05.04</i>	<i>HH, Elbe</i>
<i>DeutschlandCup</i>	<i>20.05. – 23.05.04</i>	<i>Flensburg</i>
<i>Dän. Meisterschaft</i>	<i>01.07. – 04.07.04</i>	<i>Hornbæk</i>
<i>Sundcup</i>	<i>17.07. – 18.07.04</i>	<i>Heiligenhafen</i>
<i>Sanduhr</i>	<i>11.09. – 12.09.04</i>	<i>HH, Elbe</i>
<i>Väterchen Frost</i>	<i>06.11. – 07.11.04</i>	<i>HH, Alster</i>

Marktplatz

DVD DC 2003

Endlich ist sie da ! DVD mit den Bildern des Tages vom Deutschland Cup 2003. Inklusive Barkassenfahrt und all den dummen Texten.

Kosten 10 € je Stück zzgl. Porto.

Rugby-Shirts Deutschland-Cup 2002

Wer schon eins hat, weiss wie edel diese Teile sind. Also schnell bestellen solange der Vorrat noch reicht! Schwarz mit wollweißem Kragen, rotes X79-Logo, Größen L/XL/XXL für lächerliche 15 € zzgl. Porto.



Aufkleber

X-79 – nothing less

X-79 – are you tough enough

Solange der Vorrat reicht für 2 € zzgl. Porto

Bestellungen bitte an:

andreas.deubel@hanse.net

Und alles weitere . . .

findet Ihr wie immer unter www.x-79.de

