

DER FEALTER



3/00

		Details bei:
März		
02.- 04.	Melsungen	Jürgen Mothes
April		
21.-22.	Löffelcup Alfsee RL-Faktor 1.2	Berthold
28. - 1.05.	Les Sables d`Olonne/Frongreisch	Blockman
28. - 29.	Wasserburg RL-Faktor 1.2	Tim
Mai		
12.- 13.	Aasee Special RL-Faktor 1.0	Sekretär
26.- 25.	Bederkesa I RL-Faktor 1.0	Regattaman
Juni		
09.-10.	Klassenmeister Ratzeburg RL-Faktor 1.4	Regattaman
16.-17.	Altnau/Bodensee RL-Faktor 1.0	Tim
Juli		
07.- 08.	Brombachsee RL-Faktor 1.0	Regattaman
?	Wasserburg RL-Faktor 1.2	Tim
August		
31.07. - 05.	Euro in Dänemark RL-Faktor 1.5	Regattaman
25.- 26.	Rotterdam	Regattaman
31.- 2.09.	Schweizer Meister/Rorschach/Bodensee RL-Faktor 1.4	Tim
?	Müggelsee/Berlin	Blockman
September		
01.- 02.	Bederkesa II RL-Faktor 1.2	Regattaman
22.- 23.	Alfsee Herbst RL-Faktor 1.2	Berthold
22.- 23.	Hermanscup Maas	Hans Hirtz
?	WM in Japan RL-Faktor 1.6	Regattaman
?	Wittensee RL-Faktor 1.2	Regattaman
Oktober		
?	Eisarsch-Training Alfsee	Berthold
?	Xantener Herbst RL-Faktor 1.0	Regattaman

Dreieck-Wurst-Dreieck

Die Termine	02
Rein Raus	06
Kontrolletti an der Maas	
Sale&Lease Back	10
Ultimatives Alfsee-Wetter	
Starwars	14
Joe greift nach den Sternen	
On Bloc	18
Blockmans Erzählungen	

Dies & Das

Vereinsmeierei	04
Einladung zur JHV	
Rangliste	05
Der Wasserdichte See	16
Alles muß raus	31
Die letzten Angebote	

Technik

Schnell	22
Phillip misst	
Rasen auf Flügeln/Windrushll/Neuform ..	24
Die nächste Generation	
Micromoth	30

Einladung zur Jahreshauptversammlung

des Deutschen Moth Verbandes
Ort: JHB Melsungen, Zeit: 03.03.2001, 20.00h

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Genehmigung des Protokolls der JHV 2000
3. Entlastung des Kassenwarts
4. Berichte des Vorstandes
5. Informationen zu den internationale Regatten 2001
 - EM in Horsens - WM in Japan
 - Proberegatta in Les Sables' Olonne (Frankreich)
6. Anträge von Mitgliedern
7. Verschiedenes

Saison 2001

Wegen anhaltender Überbeschäftigung eines Teils der Red. mit redaktionsfremden Tätigkeiten (Broterwerb) ist der Winter-Falter fast zum Frühlingboten geworden. Sorry.

Die kommende Saison ist vollgepackt. Also wählen wir aus:

Norden:

Alfsee: Bitte zeitig melden! Später Termin, warmes Wasser. Herbst: Wieder im Verein mit der Seemeisterschaft.

Aasee: Speciale in der vierten Saison. Wer nicht kommt, lernt nicht das richtige Mothsegeln kennen.

Bederkesa: Leider sind im Hafenschlamm Schwermetalle gefunden

worden; Dieser müsste sondermülldeponiert werden - zu teuer. Also wird nicht gebaggert. Das sieht nach einer weiteren bederkesalosen Saison aus. Schade.

KM beim BSC in Ratzeburg: Da stimmt alles: Drumherum und Revier sind sehr geeignet. Ich zähle auf massenhafte südliche Beteiligung.

Euro: Joachim hat sich die Hand abtelefoniert, um die Organisation auf den rechten Weg zu bringen. Honorieren durch Mitmachen!

Rotterdam: Woll'n wir's nochmal wissen?

DER FALTER

Berlin: Blocki tut und macht, um die Hauptstadt mottensalonfähig zu machen. Hinfahren, mitmischen.

Maas: Leider Überschneidung mit Alfsee.

Süden:

Hang loose rund um den Bodensee:

Wasserburg: sicher wieder ein Schwerpunkt. Macht eine Rangliste draus!

Altnau: Andere Seeseite und traditionelles Mothrevier. Nix wie hin.

Rorschach: gleich nebenan wird der Schweizermeister ausgeguckt. Die anderen schweizer Termine bei Tim.

Brombachsee: same procedure as last year: Freitag bis Samstag mit den Monas.

Rangliste 2000 DMV

1.	Tim Steinlein	GER1020	Duvoisin	80.8
2.	Sven Kloppenburg	GER1011	Skippy	55.91
3.	Phillip Meurer	GER1017	Frizz	45.16
4.	Christian Kirchner	GER1010	Axt4	40.86
5.	Joachim Hülsmeier	GER1004	L`berger	40.53
6.	Nicolas v.Kampen	GER1005	Duvoisin	36.56
7.	Dirk Koepe	GER1026	Duvoisin	34.41
8.	Michael Giergsdies	GER1024	OneOff	30.11
10.	Burkhard Staabs	GER1007	Skippy	19.35
11.	Berthold Neutze	GER1018	Frizz	17.2
12.	Nils Warnken	GER1021	Axe4	15.05
13.	Christoph Staabs	GER 986	Kerchner	12.9
14.	Heiko Müller	GER1000	Bühler	10.75
15.	Andreas Gronarz	G975	Quattro	8.6
16.	Andreas Block	G960	Magnum III	6.45

Wenn jetzt noch zwei reinfahren, ist der Parkplatz voll!

oder:

Die Tücken der elektronischen Zugangskontrollen

Eigentlich wollten wir so zum Spaß auf den Maas-Seen (Baggerlöcher) eine Yardstickregatta segeln, aber das herausragendste Ereignis dieses Events war das Rein- und Rauskommen mit den Autos. Berthold war als erster da, wie der reingekommen ist in das Hochsicherheitsgelände des Yachthafens in Ophoven (Belgien), weiß ich gar nicht, wahrscheinlich ganz legal. Legal bedeutet, daß man eine von Hafenmeister ausgegebenen 4-stelligen Nummer in ein Tastenfeld eingibt, worauf sich ein massives Schiebetor mit Anti-Drüberkletterzacken öffnet und dann noch eine Schranke hochgeht, die recht flott hinter dem Auto wieder schließt (Induktionsschleifen und Lichtschranken regeln das) und ganz brav hineinfährt. Daß man drin ist, weiß der Computer des ausgeklügelten Systems, weil man ja seine Nummer draußen eingegeben hat, nicht drinnen.

Als ich kam, war mir das alles noch nicht klar und ich bin einfach fix hinter einem anderen Auto hinterhergefahren, wie wir das vom Alsee gewohnt sind. Das war natürlich ein grober Fehler, denn so kann der Computer einen ja nicht registrieren. Das wurde mir klar, als ich abends mit einer richtigen legalen Nummer wieder rauswollte - ging nicht, denn ich

war nicht drin, das ist man erst, wenn man von draußen den Code eingegeben hat. Mit meiner Nummer ist Richard Knol dann tagsüber mal rausgefahren, wobei mir nicht klar ist, wie er das gemacht hat, denn er war ja auch nicht richtig reingekommen und mit dieser Nummer konnte man ja nur reinfahren und nicht raus. Lustig wurde es danach, als er dann doch tatsächlich regulär reingekommen ist, womit ich ja abends auch hätte rauskommen können müssen, da er/ich/die Nummer ja jetzt drin war, was aber doch nicht ging, weil wohl schon ein anderer mit dieser Nummer inzwischen raus war, ohne wieder reinzukommen. Ob der Computer mittlerweile noch wußte, wer nun alles drin war, ist mir schleierhaft.

Als wir am Sonntag schließlich abreisen wollten, bekamen wir nach dem Chaos des vorangegangenen Tages ganz frische neue Nummern, die aber (oh Schreck) die gleichen waren, die am Samstag und am Sonntagmorgen schon mehr oder weniger nicht funktioniert hatten. Der Trick mit dem man dann rausfahren können sollte, war ganz einfach. Man fuhr mit dem Auto zum Hochsicherheitstor und stieg aus. Daneben war ein Fußgängerzu-

DER FALTER

gang, bei dem man zum Rausgehen einen Knopf drücken mußte. Daraufhin öffnete sich eine einzelne Gittertüre und man betrat eine voll vergitterte Zelle, die sich blitzartig wieder verschloß - Panik. In dieser Zelle war ein Knopf, um sich wieder zu befreien, indem die äußere Gefängistüre aufging. Nun war ich draußen, mein Auto drinnen und ich sah ein größeres Problem auf mich zukommen. Weil ich ja virtuell nicht drinnen war, machte ich also das Tor von außen auf,

ging zu Fuß (mein Auto war ja drinnen) wieder rein (zum Glück funktionierte das wenigstens) und konnte, weil mein Auto ja nun wirklich (real und virtuell) drinnen war, auch von innen wieder mit dem Code herausfahren. Berthold stand dahinter und sah sich das Spiel an, aber bevor er auch diese virtuell-real-Prozedur absolvierte, startete er lieber fix durch und klebte sich an meine Stoßstange, um rauszufahren, ohne jemals drin gewesen zu sein. [Hier irrt der Autor: Ich war



DER FALTER

drin, sowohl legal, als auch real, als auch virtuell! d.Red.]

Fazit: es gibt an der Maas einen Jachthafen mit einem Parkplatz, auf dem mit Sicherheit einige Autos zuviel oder zuwenig sind, aber garantiert niemals die richtige Anzahl!

Zu guter letzt aber dann doch noch ein paar Fakten über die Regatta. Obwohl Hans und Berthold kräftig die Trommel gerührt hatten, gab es aber (ob des Wetters ?) doch recht viele Absagen, so daß sich nur ein Häuflein von 4 Unverzagten einfand. Der Samstag empfing uns, wie vom Wetterbericht vorhergesagt, mit Regen und böigem Wind bis 5. Richard schaffte es nur, des Wegs zum Start vor dem Wind zurückzulegen und suchte nach 30 Kenterungen (eigene Aussage) Zuflucht am Strand, wo wir unsere Slipwagen hatten. Ich bin zwar bis zum Startschiff gekommen und hab mit das Spiel einige Zeit angeguckt, aber dann aus Vernunft- oder auch anderen Gründen den Rückweg angetreten. So blieben nur zwei Boote für die ersten zwei Läufe übrig: Hans mit der Scow und Berthold mit dem Skiff. An einem dieser Läufe hatte die Wettfahrtleitung Hans erstmal disqualifiziert, weil sie meinte, er hätte eine Runde ausgelassen, was aber gar nicht stimmte, denn er war tatsächlich vor Berthold, der uner-

kannt einige Zeit am Ufer verbracht hatte, um den Niederholer zu flicken oder was auch immer kaputt war. Zwischenzeitlich hörte es auch mal auf zu regnen, aber das hatte wahrscheinlich nur den Grund, daß Petrus neues Wasser holen mußte, denn danach ging es wieder kräftig weiter mit der Süßwasserduche.

Abends gab es dann Gulaschsuppe, Bier und Pizza vom "MGSC im MSV", der diesen Hermanns-Cup ausrichtete, und wir verholten uns alle nach Hause, weil die Campinglust konnte nicht so recht aufkommen. Am Sonntag waren wir dann wieder hochmotiviert angerückt, aber kaum waren wir vollzählig, fing es auch wieder an zu regnen. Der Wind war milde (3, abnehmend auf 1) und wir empfanden es als äußerst angenehm, daß das Wasser des Baggerlochs (ein echtes Baggerloch, in dem fast mehr Bagger als Jollen rumschwammen) wärmer war, als das, was Petrus uns als Nachschlag von gestern gönnte. Als es endlich aufhörte zu regnen, hatten wir unsere Boote schon eingepackt und waren auf dem Weg zur Siegerehrung. Bei diesem Lauf war die Reihenfolge, wie es eigentlich auch zu erwarten war: Schmaltier vor Quattro vor Scow.

Noch'n Fazit: Ein Revier, was leicht zu erreichen ist (für mich)



Milleniumsbuffet

oder: geliehenes Boot macht auch schön tot

Die Ausreden werden auch immer abenteuerlicher: Nils konnte nicht kommen, weil er am Sonnabend



Upps!

um 8:47 erschrocken festgestellt hat, daß er für einen Weg mit dem Auto von Aachen an den Alfsee schon ein bißchen spät dran ist, und Christian rief am Freitag abend an, daß er seinen schönen Angell-Kohlemast am Basketballkorb seiner Kinder zertrümmert hat. Ja, gibt's denn so was? Wer den Schaden hat spottet jeder Beschreibung. Dabei gab es Freitag gar keinen Fisch, Christian, du hättest ruhig kommen können! Die jüngste Alfsee-Tradition; nämlich mit einer ganzen Gruppe von Mothies schlüssellos und verwirrt vor dem Ferienhaus von Jürgen zu stehen gab es diesmal aber wieder sehr zuverlässig. Am Abend nichts zu Essen gab es auch, dafür haben dann Dirk, Flori und ich die örtliche

* Regenbogen bitte selber ausmalen



Abendversorgung der Gegend kennengelernt: nix Pizzeria, nix Imbiss, kaum Tanke. Wolfram hatte aus Anlass der Geburt seines Stammhalters (nicht sehr p.c!) eine Flasche Abbeizer (46%) mitgebracht, der leider den Lack von Jürgens Kautschisch (Reform!) etwas in Mitleidenschaft gezogen hat. Das haben wir erst am nächsten Morgen entdeckt, sonst hätten wir bestimmt schon abends unseren Irrtum bemerkt und nicht so viel davon getrunken. Sonst abends das Übliche. Am Sonnabend wie bereits beim Löffelkap versprochen, Sonne und gut Wind, schade für alle, die zu blöd waren zu kommen!!!! Beim Segeln gestört haben lediglich die vielen tiefliegenden Hub-schrauber und die Luvtonne, die wiederum weit, weit hinten in der

Ecke gelegen hat und außerdem eigentlich nicht so richtig in Luv??? Die neue Wettfahrtleitung hat auch in ihrem zweiten Anlauf die Ergebnisliste etwas durcheinander gebracht, vielleicht sollten wir im Frühjahr ein eigenes Zieldurchgangsprotokoll führen. Zugegeben, bei einer zweistelligen Teilnehmerzahl ist es auch nicht mehr ganz einfach, die Übersicht im Feld zu behalten! Geteilt haben wir uns die Bahn mit ALLEN anderen, die parallel ihre Seemeisterschaft abgehalten haben, so war immer viel los und wegen des Windes auch immer was zu sehen. Positiver Nebeneffekt war auch, dass die Wettfahrtleiter immer fleißig die Zieldurchgangslisten notiert haben, so können wir die Zeiten vergleichen. Z.B. stellt der erstaunte Studiosus fest,

dass Wolfram H. (Name von der Red. geändert) [Hä? die richtige Red.] in der dritten Wettfahrt 22 Minuten nach Sven ins Ziel gekommen ist. Was war los, gebadet? Aber Wolfram H. wurde weiter vom Pech verfolgt: Obwohl ihn die Zieldurchgangsliste im vierten Lauf mit einer Top Zeit aufführt (unter den ersten sechs Athleten) wird ihm diese hervorragende Platzierung aberkannt und Wolfram H. als dnf gewertet. Traurig, traurig... Aber wenden wir uns erfreulicheren Dingen zu: Die Münstersche Jungblutgang aus Dirk (inzwischen auch schon nicht mehr so taufrisch), Philip (das Wahlkielschwein) und Flo dominierte die Rennen 2 - 4 auf den Plätzen 2 - 4. Auf Platz 1, wie immer Sven, allerdings zog er

nicht mehr so einsam seine Runden: einmal hatte ihn Dirk fast, kurzzeitig war er sogar vorbei, einmal Phillip. Wir fragen uns alle: Was war los, wollte Sven nur einmal aus der Nähe betrachten, wie die Jugend von heute segelt? Da hätte er doch auch etwas Gas geben können und sie überrunden. War der falsche Gang eingelegt, klemmte das Getriebe? Zur dritten Wettfahrt am Sonnabend wollte ich, unfit wie immer, und im eben verkauften aber zurückgeliehenen Boot (sale-and-lease-back-Verfahren, der letzte Schrei in der Wirtschaft, man muss eben mit der Zeit gehen!) schon gar nicht mehr antreten, so fertig war ich schon nach der Startkreuz der ersten Wettfahrt gewesen, aber

eine Pause mit Tee und Kuchen (Super-Auswahl, Seemeisterschaft sei Dank!) [und Androhung körperlicher Gewalt seitens eines Mitkonkurrenten! d,Red.] hat das dann doch wieder ins Lot gebracht und mich wieder ins Boot. Abends gab es das große Jubiläums-Millenniums-Seemeisterschafts- Buffet, das kaum zu übertreffen war. Wir sind der Mei-



DER FALTER

nung, das war Spitze!!! Danach, wie gesagt, Abbeizer, die zweite Auflage, allerdings unter weit größerer Zurückhaltung. Die Schotten wissen schon, warum sie das Zeugs exportieren!
Sonntag (nur) noch ein ein-Lauf, war auch ganz gut Wind, aber nach der Nachtruhe kein Problem mehr. Wir wollten noch einen weitere, aber die Wettfahrtleitung nicht, schade, Pause, Winterschlaf, aus! Chrrrrrrrr....

Ach ja, die Ergebnisse:

1. Sven Skippy
2. Dirk Duvoisin
3. Burkhard Skippy
4. Phillip Frizz 1
5. Joachim Landenberger
6. Florian Axt
7. Berthold Frizz 2
8. Wolfram Axt
9. Richard Punktig
10. Andreas Quattro

Was sagt uns das? 1. Skippy ist das schnellste Design (Platz 1,3). 2. Die Leute, die Axt oder Frizz segeln, sollten sich überlegen auf Skippy umzusteigen. 3. Vierohrantrieb verbraucht zu viel Leistung (Quattro) 4. Über die südländischen rassigen Exoten (Duv.) kann wie immer in der Statistik wegen zu kleiner Erhebungen nichts zuverlässiges ausgesagt werden. Also RISIKO.....

Burkh (leihweise GER-1007)

Danke Jan-Bernd!

Rangliste:

1.	GER 1011	Sven Kloppenburg	3
2.	GER 1026	Dirk Koepe	7
3.	GER 1007	Burkhard Staabs	10
4.	GER 1017	Philipp Meurer	10
5.	GER 1004	Joachim Hülsmeier	14
6.	GER 1028	Florian Kemper	14
7.	GER 1018	Berthold Neutze	17
8.	GER 1003	Wolfram Hettkamp	20
9.	GER 975	Andreas Gronarz	32
10.	NED 162	Richard Knoll	36
11.	GER 1021	Nils Warnken	36
12.	GER 1010	Christian Kirchner	36



Yardstick-Kreismeister-Ratzeburg 2000 Wer hat Angst vorm großen Star?

Es war am 16./17. September und es war das verregneteste Wochenende des ganzen Jahres und es war in Buchholz und es war wenig Wind und es war Kreismeister - Zeit: das norddeutsche Motten - Kernteam, verstärkt um unseren Sekretär, stellte mit 5 Booten die stärkste Klasse der diesjährigen Meisterschaft Kreis Herzogtum Lauenburg, das ist doch etwas...

Aber inzwischen ist die Adventszeit herein"gebroschen", hier sitze ich nun bei Kerzenschein, und versuche ir-

gendwie einen faszinierenden Regattabericht zu entwerfen. Irgendwie fällt's schon ein bisschen schwer, sich an alle Einzelheiten zu erinnern...(Früher anfangen! d.Red.) Anyway:

Eingeladen hatte unser Freund Jens und wie es so seine Art ist, ohne viel Gewese die Meldungen usw. klargemacht. Inzwischen sind wir in Buchholz beim dortigen Club und auf dem Campingplatz gerngesehene Gäste und das Revier ist für insgesamt gute Segelbedingungen ja auch hinreichend bekannt. Ich weiss noch, dass das Auftakeln eine nasse An-

gelegenheit war, grau das Wetter, schlammig der Takelplatz, kühl die Temps - kurz und gut: es war wunderbar. Am Samstag wurden 2 Wettfahrten gesegelt, alles wirkt herrlich improvisiert, der Startpram verlernt das Schwimmen nicht und 22 Regatta - Boote, gut gemischt die Klassen, machten sich auf den Weg. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass auch diverse Dickschiffe mit eigenem Start vertreten waren, aber so richtig sportlich wirkte deren Segelei irgendwie nicht. Damit ich aber wieder-



kommen darf, soll hier der heroische Einsatz von Vater Block, als auch das Intermezzo von Manue Block (jawohl) ausdrücklich lobend erwähnt werden.

Nun, irgendwann war Start, so richtig toll waren meine Starts mal wieder nicht, die von Sven wie immer vorbildlich, und die Segel der Stars waren mir einfach zu groß. Bei aller Sympathie für weisse Segel(jawohl - so wie früher), wenn man das Pech hat in deren Abdeckung zu geraten, kann man die Brotstulle auspacken, die Pause lohnt sich richtig. Nach ein paar Schlägen waren

DER FALTER

also 2 der 3 gestarteten Stars meist vorn, zeitweise gut aufgemischt von unserem Lokalmatador Sven: in der 1.ten Wettfahrt hat er sie gepackt (Yardstick Star 97, wir wie üblich 107). Bedingt durch die leichten Winde hatten die Stars natürlich Vorteile, es geht aber die Sage, dass GER 1011(Sven) bei Mittelwind den Kreismeister sicher nach Hause führt... Ergebnis erster Lauf: Sven, 2x Star, Dirk, Jo, Andreas(9., wow!), Jens(21., o.k., testing new boat).

Zum Nachmittag wurde das Wetter etwas freundlicher, aber von Sonne keine Spur. So'n Quatsch auch, wer braucht Sonne, Segler brauchen Wind - eben. War aber nicht, zum Nachmittag kam die Abendflaute (glaube ich jedenfalls) und Ergebnis war entsprechend: 2x Star, Sven, Dirk, Jo, Andreas(8., wow!), Jens (siehe oben).

Kommen wir zum Entscheiden, zum Feiern: Abends war beim Campingwirt ein Zelt aufgestellt worden, die Zapfanlage installiert, und draussen prasselte der Regen. Gemütlich war's, die Stimmung locker, das Bier war köstlich, Ausklang im Caravan der Blocks, alles roger - sag ich doch, nach Buchholz zum Segeln fährt man nie umsonst.

Am Sonntag immer noch keine Sonne, der Durchbruch schien aber langsam nahe... Seglerisch

immer noch kein knacke Wind, also waren die Stars wieder vorn. Ergebnis vorn wie in Lauf 2, Dirk macht sich gut mit seinem neuen Teil, nur Andreas hat Verzicht geübt. Ein Gast aus Berlin hat seinen Klassiker probegesegelt und schließlich auch gekauft, dafür hat man vollstes Verständnis. Angesichts der Plazierung wird mancher fragen, was war mit den anderen... Nun, es gab Laser (Yardstick 113), Contender (105), Soling (100), Tempest (100), H-Jolle (97) im Feld. Allerdings seglerisch wohl eher durchschnittlich, waren halt hinten... In Buchholz haben die Motten mal wieder etwas für die PR getan, immerhin waren bei dieser Yartstick auch viele Jugendliche und mögl. Nachwuchs dabei. Insgesamt war's für mich ein netter Ausklang der Saison. Wär' schön, wenn wir im nächsten Jahr wieder etwas in Buchholz auf die Beine stellen könnten. Revier, Club, Launch und Camping haben durchaus hÜheren Zuspruch verdient... In diesem Sinne, kommt gut durch den Winter.

Joachim

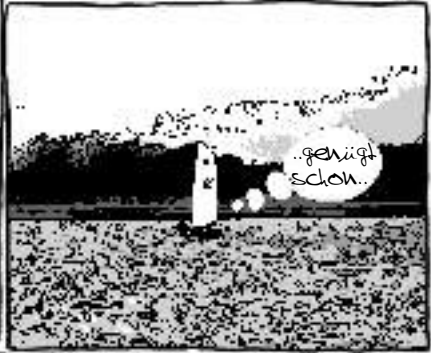
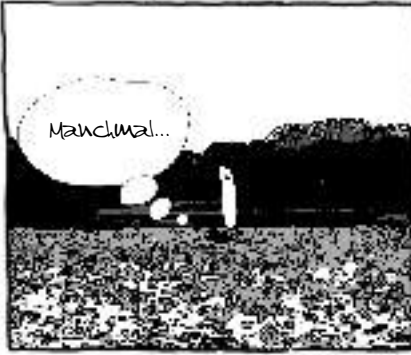
Gesamtergebnis:

1. 7262 Toedt Star 5 P.
2. 6882 Horstmann Star 6 P.
3. 1011 Sven 7 P.
4. 1026 Dirk 12 P.
5. 1004 Joachim 15 P.
13. 960 Andreas 40 P.
21. 1022 Jens 63 P.

DER FALTER

Der Wasserdichte See Des Benny Carmichel

von IADALUS



DER FALTER



On Bloc

Die III von der Schwankstelle

+8/99+ Euro

Zur Euro auf wundersame Weise auferstanden, begleitet mich die rote Magnum ebenso stabil wie flott über die Sneeker Rallyestrecke.

+15-16/4/00+ Alfsee:

Sonntag muss man mitgesegelt haben, Klasse!

+1-4/6+ RZ-See:

Himmelfahrtstraining bei Top-Bedingungen, dann Vereinsrennen YS/~15 Boote mit Flauwind: Race 1: Dirk rollt das Feld in meisterlicher Weise von hinten auf. Sneek ist überwunden, er ist der kommende Mann. Race 2: Vom Start weg setzen sich 4 Motten ab. Schönes Bild. Packende Bojenkämpfe im Breitbootbereich. Race 3: Auch bei Jens platzt der Knoten: Er stößt mit seiner Mk in das Feld der vorher gestarteten A-Cats vor. Bunkenberg wird vor Schreck Weltmeister. Der Präsi tauft Jens in Berndbühlerzwo um, so motiviert kauft der daraufhin Dirks Axt. Results: 1Dirk 2Jo 3Jens 4Blockman

+11-12/6+ Brombachsee ohne Wind

+ 24-25/6+ Bederkesa:

Ich stoße am Samstagabend dazu, meine Mk ist bereits aufgeriggt, Danke Jungs! Obwohl sich die befahrbare Wasserschicht des Sees durch heftigste Nachtregen auf 2 cm verdoppelt hat, steckt Jo wg des schmalen Rumpfes nicht nur im Schlamm, sondern nach einem Race auch auf. Jens meldet Ausfall wg. Montezumas Rache, kein Wunder bei der Brühe. Der Meister zeigt vorausschauend seine Breityacht und bei frischen Winden Höhe und Speed an der Kreuz. Raumschots hole ich kräftig auf, tja, mit weniger Rocker als die Womble rutscht die Mk auf Schlick besser. Es gibt haufenweise Rennen, daher: 1Sven 2Blockman 3Jo 4Jens

+8/7+ RZ-See:

Jens' Breit- und Schmalboot im Wechsel

+15-16/7+ Wittensee

YS/~22Boote: Nach je 5h Autobahn stutzen wir: 2 Köhleschmaltiere liegen verwaist an Land, beim eigenen Verein könnte man doch wenigstens mitsegeln, oder? Bestes Wetter, Kängurustart, Flauwind für mich und büschen mehr für Jo, der vorne zu Höchstleistung aufläuft, aus Angst, von Stammer (RS600) eingeholt zu

DER FALTER

werden. Mit meinem Altboot hau ich hinten ordentlich dazwischen. Fazit: Anerkennendes Nicken und viel Spaß beim WSCW

+EuroTravemünde+

Bei mir ist der Wurm drin, vielmehr der Hals dick und ich bringe nur ein Race zu Ende. Dafür geben meine Sparringpartner alles: Jens fährt mächtig Speed gegen die Europe und Jo liegt deutlich vor David. Dirk ist begeistert von seiner Neuanschaffung

+16-17/9+ RZ-See

YS/~25 Boote: Samstag Regen, Sonntags probesegelt Michael die Mk. Ein Naturtalent, das wir dieses Jahr auf den genannten Regattabahnen begrüßen dürfen. Fazit: Motivation (siehe Wittensee), Spaß (1 Jahr lang) und manchmal auch Erfolg (siehe Schlamm-schlacht) sind unabhängig von der Bootsbreite!

Danke Mk III für wohl 25 spaßige Läufe!!

PS.: David und meine Ex-Axt warten auf uns in Les Sables d'Olonne (siehe Kalender)!

Andreas B.



Der Lange

GPSchwindigkeit



Kurz nach der EM hatte ich Gelegenheit, mal Messungen zur absoluten Geschwindigkeit durchzuführen: Mit einigen Mitbewohnern und Kommilitonen ging es zum Schönberger Strand "Brasilien", schon außerhalb der Kieler Förde; mein Möttle war noch auf dem Autodach, und dank der zahlreichen Helfer ging das Aufbauen dort sehr zügig. Einer meiner Wohnheimskollegen nun besitzt einen dieser unglaublichen GPS- Handempfänger, den wir dann mit großzügig Klebe-

band an der Pinne befestigten; auf Geschwindigkeitsanzeige gestellt konnte ich ihn dort relativ gut ablesen, außerdem war er nicht so im Weg. Die Wetterbedingungen waren relativ moderat: während Kiel-Leuchtturm in 35m Höhe noch gute 4 bis knappe 5 Windstärken maß, kamen bei uns unten nur mehr knappe 4 an, Tendenz etwas abnehmend; die Windrichtung war ziemlich genau West, also etwa parallel zur Küste. Waren die Wellen in Strandnähe zwar kurz aber nur mäßig hoch,

DER FALTER

erreichten sie mit zunehmenden Abstand doch die gleiche Höhe wie in Travemünde, waren dabei aber kürzer und steiler. Ich denke, daß man den Meßergebnissen eines GPS-Empfängers auf einem kleinen Boot bei kabbeligem Wasser doch mehr trauen darf, als denen eines Speedometers, wie es Frederic hat; - besonders nach der Rücknahme der künstlichen Genauigkeitsverschlechterung und bei den kurzen Meßintervallen der Position (wie kurz genau, hab ich vergessen). Wenn man beschleunigte, merkte man das dann auch an der fast ohne merklichen Zeitverlust angezeigten Geschwindigkeitserhöhung.

Meßergebnisse: Die Durchschnittsgeschwindigkeit raumschots lag bei etwa 12,5 kn, wenn ich eine Welle ungünstig nahm oder mich eine überholte, reduzierte sich das ganze auf etwa 10,5 - 11,5kn, umgekehrt erreichte ich die Welle hinunter relativ häufig und konstant 13,5 kn und mehr; die höchste gemessene Geschwindigkeit betrug 14,4 kn. An der Kreuz gingen die Werte dann natürlich rapide abwärts und bewegten sich zwischen 4 und 5 kn. Ich könnte mir vorstellen, daß bei glatterem Wasser raumschots durchaus noch einiges drin ist, wir werden die Messungen bei geeigneter Gelegenheit auf dem Wittenensee fortsetzen.

Phillip



Rasen auf Flügeln* Endlich wahr!

Nachdem sich der Pulverdampf verzogen hat, wird es Zeit für ein erstes Fazit wg. Tragflügeln.

Wie bekannt setzte Brett Burvill bei der WM 2000 in Perth (s. letzte Ausgabe) so genannte PIV-Foils ein (nach dem Entwickler Mark Pivac). Ihr Einsatz war eine Sensation, die weltweit Beachtung fand.

Tim und Nigel Oswald brachten erste Exemplare davon mit nach Europa; Frederic Duvoisin

kaufte Ian Wards Monofoil. Wir warteten alle gespannt auf den Einsatz in Travemünde.

Leider wurde aus dem geplanten Spektakel nicht viel; Tim und Fredi zelebrierten ein Demonstrationsegeln, in den Wettfahrten wurden die Objekte der Begierde wegen Windmangels jedoch nicht eingesetzt.

Die kontrovers geführte Debatte

anlässlich der Euro-AGM hatte bekanntlich zum Ergebnis, daß wir die Entwicklung abwarten wollen.



Also richteten sich wieder alle Augen auf Australien, wo anlässlich der Nationals 2001 einiges zu erwarten sein sollte. Pustekuchen: nur Garth Illet hatte seine Anhängsel mit, setzte sie aber nicht ein. Alles andere lief wie gewohnt: Mark siegte ganz konventionell vor Christo-

pher usw.

War's das nun?

Während in Süddeutschland und der Schweiz Tim, Martin und Frederic zumindest im Besitz von Tragflügeln sind (und damit segeln, wenn auch nicht in Wettfahrten), näherten wir uns in Norddeutschland der Sache mehr

* So charakterisiert dieses berühmte deutsche Yachtmagazin Motten auf Tragflügeln

DER FALTER

von der theoretischen Seite, was den Vorteil hat, unnötige Kosten und Blamagen zu sparen. Eine dieser Überlegungen ist, daß die PIV-Foil-Geometrie nichts taugt. Zum einen ist die Flughöhensteuerung über Verringerung der Auftriebsfläche durch Austauschen der J-Foils nicht effektiv genug (wovon alle, die es versucht haben, berichten). Zum anderen erscheint der Ansatz von Mark Pivac (der kein Mothsegler ist), zusätzliche Querstabilität qua weit auseinanderliegender Tragflügel unmottig; wer fragt schon nach Querstabilität angesichts einer Rumpfbreite von 330 mm? Tim erzählte, daß man raumschots nicht ausreiten könne, ohne einen Schleudersturz zu riskieren; was soviel heißt, daß ich Querstabilität durch Ausreitmoment durch Querstabilität durch in Lee schwimmender Tragflügel ersetzt habe. Mit dem Nachteil, in Luv noch einen mitzuschleppen. Also das alte Katarrhmaran-Problem: was soll der Luvschwimmer, wenn er nicht schwimmt? Eine Lösung ist der T-Foil unterm Rumpf, was ja Ian Ward als einsamer (und leiser) Rufer in der Wüste schon Jahre vorher propagiert und ausgeführt hatte (siehe Fredi). Möglicherweise werden wir bei den neuen Frizzen einen zusätzlichen Schwertkasten vorlich des Mastes einbauen, um in der Richtung weiter zu entwickeln.

Auch die Westaustralier hatten im Laufe des Jahres die Probleme lokalisiert und mit umfangreichen Modifikationen reagiert (siehe Christians Bericht nächste Seite). Zum einen wurde der erwünschte Auftrieb durch T-Foils effektiver als vorher erzeugt; zum anderen wurde eine geregelte Höhensteuerung eingebaut (siehe Christains Skizze). Außerdem montierte man die Tragflügel drehbar, sodaß das Handling verbessert wurde (so, wie es uns Martin Zäh gezeigt hat).

Das es noch anders gehen kann, zeigt die modifizierte Axt von Garth Illet (siehe weiter hinten). Auch die Illet-Brüder hatten bemängelt, daß der Auftriebsschwerpunkt der Foils arg weit achtern liegt. Voran-Pfeilung der J-Foils in Verbindung mit einem senkrechten Flügeln unterm Bug bringt eine stabile Geometrie mit weit vorn liegendem Schwerpunkt, jedoch den Nachteil eines weiteren, oberflächendurchstoßenden Bauteils, was die benetzte Oberfläche (und damit vor allem die Abhebegeschwindigkeit) erhöht. Die Bilder zeigen nichtdestotrotz hohe Geschwindigkeiten bei relativ geringer Wellenbildung auch schon bei Mittelwetter.

Berthold

DER FALTER



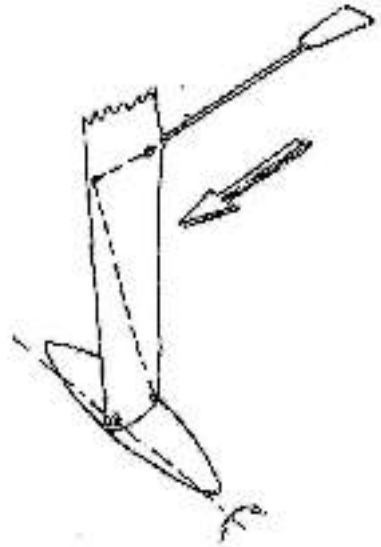
Die Vakuumpumpe brummt beruhigend vor sich hin und es ist Zeit für den

gemütlichen Teil des Winterabends. Da waren doch noch die Hochglanz (Segel)-magazine, die schon seit Monaten ungelesen in irgendwelchen Ecken verstauben. Tatsächlich findet sich in der Novemberausgabe der Seahorse ein Artikel über die australische Foilermotte. Marc Pivac berichtet da über seine Weiterentwicklung. Hier nun ein Übersetzungsversuch:

In Perth segelt ein 14 Footer, der mit Foils ausgerüstet ist. An der Kreuz ist die Geschwindigkeit vergleichbar mit der Konkurrenz, raumschots ist das Boot unschlagbar schnell und dominiert das Feld, wenn alles unter Kontrolle ist. Bei zunehmender Geschwindigkeit gestaltet sich die Bootskontrolle als etwas schwierig, das Segelverhalten wird hier als besonders interessant beschrieben. Zur Zeit wird an der Weiterentwicklung gearbeitet und diese wird geheim gehalten. Paul Bieker hat ganz gute Resultate mit seinem Hydrofoil 14 Footer während der Weltmeisterschaft ersegelt. Seine einstellbare Ruder T-Foil-Konfigu-

ration erreicht ca. 20 kg Lift und führt laut Theorie zu einer virtuellen Verlängerung der Wasserlinie.

Die Aussie Foilermotte WINDRUSH ist einigen Modifikationen unterzogen worden. Sie ist jetzt mit 3 T-Foils ausgerüstet (hier Tri-Foiler genannt). Das T-Foil Ruder ist gleich geblieben. Die vorderen Foils sind aber nun vertikal vorne an den Lägslrohren angebracht. Unter diesen Schwertern befinden sich kleine horizontale T-Foils. Diese kleinen Foils werden über einen gezo-

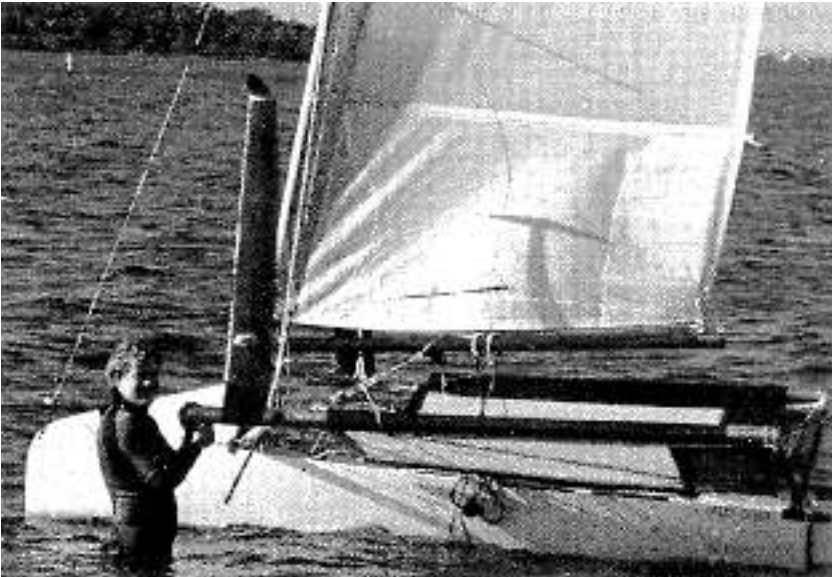


DER FALTER

genen Fühler angesteuert (siehe auch Skizze). Der Fühler schwimmt idalerweise auf der Wasseroberfläche. Taucht ein Schwert tiefer ein, wird das T-Foil so angesteuert, daß es mehr Auftrieb erzeugt. Umgekehrt erzeugt das angesteuerte Foil mehr Abtrieb beim Austausch des Schwertes. Das Flugverhalten auf raumen Kursen konnte gegenüber den Original PIV Foils verbessert weden. Als Weiterentwicklung des Tri-Foilers wird an ein angesteuertes Ruder-T-Foil nachgedacht. Zusätzlich befindet sich ein T-Foil-Ruder in der Entwicklung, an dem kleine Vorflügel angeordnet sind, die die Flughöhe kontollieren sollen.

Den Teil über das australische Winterwetter habe ich mir geklemmt. Beim ersten Blick auf die Bilder erkennt man auch nicht viel. Den interssantesten Teil der Foils kann man nicht sehen. Genauer betrachtet werfen die Foils jedoch einen Schatten auf das Segel. In der Skizze habe ich das, was ich darauf zu erkennen glaube mal gezeichnet. Leider sind, entgegen den Versprechungen, in den nachfolgenden Ausgaben der Seahorse keine weiteren Artikel über das Segelverhalten erschienen.

Christian



Neuform

Die nächste Generation



Diese Foil-Entwicklung hat vom ersten Tag an gut funktioniert, hat aber einige Fehler oder besser schlechte Charaktereigenschaften. Sie hebt bei etwa 8 - 10 Knoten Wind ab und kreuzt sehr gut bei 10 - 18 Knoten bei einem Winkel von 60 - 120 Grad zum Wind. Tiefer segeln ist ok bis zu 15 Knoten aber mehr Wind veranlasst die Foils plötzlich zu Auftriebsverlust und einem langsamen Nose-Diving; Der Auftriebsverlust ist nicht vorhersehbar und seine Gründe unbekannt. Amwindsegeln ist das Hauptproblem: das Boot muß etwas tiefer gesegelt werden (50 - 55 Grad) um abzuheben aber es ist dabei langsamer als ohne Foils. Zusammenfassend: Das Boot läuft raumschots fantastisch bei mitt-

lerem Wind, ist einfach und mit viel Spaß zu segeln, aber um die



Tonnen ist es nicht konkurrenzfähig...bis jetzt. Wir arbeiten noch an Verbesserungen.

Die Foils bestehen aus 6 Teilen:

1. das Ruder;
2. Eine Kappe, die am Bug mit 3 Schrauben am Rumpf befestigt ist;
3. + 4. Die Haupttragflügel, bestehend aus rechtem und linkem Teil; an der Bugkappe sind sie mit zwei Bolzen befestigt und am

DER FALTER

Rahmen mit Rohrstücken aufgesteckt.

5. + 6. nennen wir Befestigungsstreben, die an den Foils mit einer angeformten Aufnahme mittels eines Bolzen gesichert sind und für die Scheuerleisten passende Anformungen haben, die ebenfalls mittels Schrauben und Flügelmutter gesichert sind.

Wir brauchen etwa zehn Minuten, um alles zu montieren. Die V-Konfiguration vorne ist durch ihr Design selbstregulierend. Das Ruder-Foil besteht aus demselben Auftriebsprofil und sieht aus wie ein sehr langes, normales T-Foil-Ruder. Es ist ebenfalls selbstanstellend: je höher das Heck steigt, umso weniger Lift produziert es! Es gibt keine beweglichen Teile.

Es war ziemlich schwierig, die richtigen Winkel zu bestimmen und zu bauen. Ich baute die Traglügelprofile selbst (NACA 63412); sie sind aus Prepreg-Kohle



DER FALTER

aus einer Mutterform und aus zwei Teilen zusammengeklebt [Damit Martin Zäh ja auch so seine Probleme; die Profile platzen alle Nase lang an den Klebestellen auseinander. Die Red.] mit einem Stringer innen. Sie sind sehr leicht. Ich kann sie für 360 AUS-Dollar für 1.8m-Längen fertigen. Das Design ist frei.

Garths Rumpf ist sehr leicht (wirklich!), so etwa 8.5 kg, die Foils wiegen etwas unter 5 kg inclusive Ruder. Segelfertig wiegt das Boot 24 kg.

John Illet



DER FALTER



Oben:
Viel Wind, hohe
Geschwindigkeit.
Mitte:
Beachte nach vorn gepfeilte
Foins.



An alle EMail-Nutzer:

Wir wollen über wichtige Ereignisse per EMail unterrichten, z.B. Termine, Terminänderungen und aktuelle Regattaergebnisse.

Wer an diesem Dienst interessiert ist, schreibt eine EMail an:

dirk_koepe @ gmx.de

Kleinanzeigen

Surfmast Pryde CK95, 5.2m,
neuwertig: 400,-DM Surfsegel
Pryde VX3, 8.7 qm, guter Zu-
stand, voll geschnitten, gut zum
Mothsegel umzubauen, Vorliek
5.54m: 350,-DM Alles bei Harald
Steiner, 0179-1052398

Wer möchte sich an einer
Thorpe-Mast-Sammelbestellung
beteiligen?

Heiko Müller Küfergasse 2 78351
Bodman Tel: 07773/7430 Email:
Hjmueller0@aol.com
Gruss Heiko Müller GER 1000

Das Komitee vom Deutschen Moth Verband

Vermesser	Andreas Gronarz Am Geldermannshof 56 gronarz@t-online.de	47443 Moers	02841-59732
Regattaman	Wolfram Hettkamp Hettkamp.gad.com	59348 Lüdinghausen	02591-947988
Rundbrief	Berthold Neutze Sandstraße 7 BNeutze@aol.com	48317 Drensteinfurt	02508-7162
Jugendlicher	Florian Kemper Schoenebeck 74	48329 Havixbeck	02533-2082
Kassier	Jens Schönberg Roentgenstraße 16 Jens.Schoenberg@gmx.de	23561 Lübeck	0451-596271
Sekretär	Dirk Koepe Langemarckstraße 28 Dirk-Koepe@gmx.de	48147 Münster	0251-298954
Vorsitter	Joachim Hülsmeier Freitagstraße 4	38104 Braunschweig	0531-794359
Internet	Andreas Gronarz http://www.segel.de/moth		