

DER FALTER

1-02



Termine

		Details bei:
Mai		
04./05.	Tankumsee <i>Rl.-Faktor 1.1</i>	Präsi
18./19.	Wasserburger Skiff Meeting <i>Rl.-Faktor 1.2</i>	s. Seite 6
25./26.	Moth Cup Münster <i>Rl.Faktor 1.1</i>	Sekretär
Juni		
01./02.	Bederkesa I*	Regattaman
15./16.	Vertus-Bering-Cup Horsens <i>Rl.-Faktor 1.2</i>	Regattaman
29.-30.	Ratzeburg I <i>Rl.-Faktor 1.1</i>	Regattaman
July		
03./07.	Euro Les Sables d`Olonne/FRA <i>Rl.-Faktor 1.5</i>	Regattaman
13./14.	Motten Cup Berlin <i>Rl.-Faktor 1.2</i>	Regattaman
August		
10./11.	Siehlsee <i>Rl.-Faktor 1.2</i>	Tim
17./18.	Bol d`Or <i>Rl.-Faktor 1.2</i>	Tim
17./18.	Ratzeburg II <i>Rl.-Faktor 1.1</i>	Regattaman
31./01.09.	24h Rotterdam	Regattaman
31./01.09.	Bederkesa II*	Regattaman
September		
14./15.	Klassenmeisterschaft in Xanten <i>Rl.-Faktor 1.4</i>	Regattaman
21./22.	Hochsicherheitssegeln Ophoven/Maas <i>Rl.-Faktor 1.1</i>	Regattaman
28./29.	Spätlese Alfsee <i>Rl.-Faktor 1.2</i>	Berthold
Oktober		
19./20.	Berliner Moth Meisterschaft <i>Rl.-Faktor 1.2</i>	Regattaman

**In Bederkesa ist bislang nicht gebaggert worden; zur Teilnahme kann deshalb nicht geraten werden. Falls sich da was ändert, geben wir Bescheid.*

Inhalt

Dreieck-Wurst-Dreieck

Die Termine 2002	02
Weitblick	06
Was bringt die neue Saison?	

Dies & Das

Protokoll der Jahreshauptversammlung 2002	04
STVO	10
Jahresrangliste 2001	17
Psycho II	18
Dichtung und Wahrheit	21
Gewichtige Fakten	
Entwicklungen 2001	22
Persönlichkeiten 2001	23



"Olive", die Urmotte, restauriert in einem Museum in Melbourne.

Protokoll der Jahreshauptversammlung 2002

Gut besucht war die JHV des DMV in Melsungen, das sich als Wintertreff nach wie vor ordentlicher Beliebtheit erfreut, auch wenn der Familienanteil etwas zurückgeht. Hier muß im nächsten Jahr nachgebessert werden...

Melsungen , 23.2.2002

Teilnehmer: Joachim H. ; Jens S. ; Jens Z. ; Michael Sch. ; Wolfram H. ; Christian K. ; Berthold N. ; Phillip M. ; Sven K. ; Andreas G. ; Burkhard S.

Dirk K. meldete sich krank und war somit entschuldigt abwesend

1. Begrüßung der Teilnehmer durch den Präsidenten

2. Die Genehmigung des Protokolls der vorjährigen Jahreshauptversammlung erfolgte einstimmig mit 2 Enthaltungen (die hatten's nicht gelesen)

3. Bericht des Vorstandes

- Die Kassenprüfung wurde durch Andreas G. und Joachim H. ohne Beanstandung durchgeführt.

- Kassenbericht durch Jens S. : Bei den Ausgaben 2001 war mit 1.700 DM die Beteiligung an der Europameisterschaft der mit Abstand größte Posten. Weitere wesentliche Ausgaben wurden z.B. für das Trainingswochenende auf dem Alsee getätigt. Insgesamt war die Bilanz 2001 leicht positiv.

- Zur Zeit zählt die Vereinigung 70 Mitglieder mit steigender Tendenz, insbesondere durch starke Zuwächse in der Berliner Fraktion.

- Durch den Präsidenten erfolgte eine umfangreiche Würdigung der 2001er Aktivitäten

- Unser Vermesser Andreas G. wurde für weitere 4 Jahre vom DSV in

seinem Amt bestätigt. Für die von Ihm vorgestellten Vermessungszertifikate erntete er großen Beifall ob deren höchst professioneller Erscheinung.

- Präsidentenfazit: Die Europameisterschaft war Höhepunkt sowie Hauptaktivität der gesamten Saison (stehende Ovationen)

4. Der Vorstand wird, unter der Wahlleitung von Burkhard S., sowohl einstimmig entlastet als auch neugewählt. Die Zustimmung von Dirk K. zu seiner Wahl als Sekretär wurde telefonisch vom Krankenbett eingeholt.

Der neue (und alte) Vorstand im Detail: Präsident: Joachim H.

Sekretär: Dirk K.

Kassierer: Jens S.

5. Regattageschehen

-Klassenmeisterschaft 2002 Variante 1: irgendwo in Süddeutschland - fällt aus wegen mangelnder Reaktion aus selbiger Region Variante 2: Xanten - Terminvorschlag ist 14. und 15. September Wolfram klärt weitere Details sowie die Übernachtung. Joachim und Wolfram machen sich gemeinsame Gedanken um die Prämierung. Variante 3: wäre Berlin gewesen

- Klassenmeisterschaft 2003 Wolfram wird einstimmig beauftragt sich um deren Ausrichtung auf dem Walchensee zu bemühen. - Von den 3 dänischen Vorschlägen in Horsens wird der 14. und 15.7. favorisiert - Weltmeisterschaften finden 2003 in

Frankreich, 2005 in der Schweiz und 2006/7 evtl. in Australien statt. - Für Informationen über weitere Termine ist der Terminplan auf der Homepage unserer Vereinigung zu benutzen.

6. Annual General Meeting des Weltverbandes - Zum wiederholten Male wurde der deutsche Antrag auf Vereinfachung des Regelwerkes nicht behandelt. Sven K. berichtete von Schwierigkeiten auf Grund der Zweisprachigkeit (japanisch und englisch) des Meetings, so daß nach fortgeschrittener Stunde eine Konzentration auf nur wenige Themen erfolge. Andreas G. wird beauftragt eine Petition an den Weltverband zu formulieren. - In diesem Zusammenhang entbrannte eine Diskussion zur Handhabung von Vermessungsvorschrift und Vermeserhandbuch insbesondere im Fall das Heckniveau überragender Längsrohre. Andreas G. wird beauftragt in Zusammenarbeit mit Phillip, Berthold, Burkhard, Joachim, Dirk und Jens S. eine Formulierung zu erarbeiten und o.g.

Schreiben hinzuzufügen.

7. Verschiedene niveaubezogene Beiträge (O.- ton: Dabbelju-Ätsch) Stuart B. will zur Hanseboot einen Moth Stand betreiben. Die Versammlung beschließt, daß sich der Verband mit 50% jedoch maximal 250 an den Standkosten beteiligt. Das Trainingswochenende vor der EM sollte auch in diesem Jahr stattfinden. Trainer soll Stuart sein, Wunschort ist Alfsee. Organisation erfolgt durch Wolfram und Stuart. Berthold erntete überschäumenden Beifall für seine redaktionelle Arbeit am Rundbrief. Der Vorstand kündigte für die nächste Jahreshauptversammlung eine Beitragserhöhung auf 30 an, wobei es sich jedoch lediglich um eine währungsumstellungsbedingte Aufrundung handelt. Die vom Weltpräsidenten vorgeschlagenen Entwürfe für ein neues Logo wurden allgemein als unschön empfunden. Andreas wird seinen Entwurf als Gegenvorschlag an Rohan Veal senden.

Protokollant: Michael Schulze



DuvoII auf dem Schrank
Nu aber raus damit!

Die Saison 2002 im Überblick

Nachdem der erste Höhepunkt der Saison in Melsungen trotz entscheidender Ausfälle auf organisatorischer Seite routiniert über die sprichwörtliche Bühne gebracht wurde, verbleibt ein Blick auf die Restsaison:

27.-28. April: Wochenende mit dem international erfahrenen Mothtrainer Stuart Brown.

Teilnehmer des letzten Jahres geraten heute noch ins Schwärmen ob der profunden Vermittlung der letzten Handlingweisheiten. Ich kenne nur einen deutschen Mothsegler, der die Teilnahme nicht nötig hätte ;-)

Untergebracht werden wir in Jürgen Mothes' Ferienhaus, sodaß auch die landseitigen Erwartungen als erfüllt gelten können. Der Verband beteiligt sich an den Kosten.

4.-5. Mai:

Joachim lädt zur Premiere in diesem Jahrtausend am Tankumsee, seinem Heimatrevier.

In der Nähe von Hannover gelegen ist das ein schnuckeliges Revier, das in den 80er Jahren schon einmal eine Mothregatta beherrschte. Details beim Präsidenten.

19.-20. Mai: Wasserburg (R1-Faktor 1.2), einzige Mothregatta im Süden, deshalb besonders wichtig:

"Hallo an alle Moth-Segler! Hiermit möchte ich Euch alle recht herzlich zur einzigen deutschen Moth Regatta südlich des Weißwurstäquators einladen. Wie Ihr seht, startet die Regatta erst am Sonntag, so daß ihr in Ruhe am Samstag Anreisen könnt. Wer

früher kommen kann, hat am Samstag die Gelegenheit im nur 10 km entfernten Langenargen den Segel-Top-Event in Deutschland live zu erleben. An diesen Wochenende findet das Match Race Germany (ISAF Grade 1) in Langenargen statt, die Top-Segler der Welt werden dort direkt an der Uferpromenade ihre Matches austragen. Wasserburg selbst bietet optimale Bedingungen für die Moth/Skiff Regatta, der Kurs direkt in Strandnähe, eine hervorragende Wettfahrtleitung und ein super Revier. Es besteht die Möglichkeit in Wasserburg zu campen oder bei mir, Michi und Tim im Massenquartier zu übernachten.

Es würde mich freuen möglichst viele von Euch begrüßen zu dürfen.

Mast und Schotbruch"

Markus Gielen

Ausschreibung

2. Wasserburger Skiff Meeting

19/20 Mai 2002 Wasserburger Segler-Club e.V.

Ausschreibung: international Klassen: Moth, Int. 14, 18-Footer, RS 600, 49. Regeln: Die Wettfahrt wird gesegelt nach den WR 2001 bis 2004, den aktuellen Klassenvorschriften des DSV sowie der Segelanweisung des WSC. Meldestelle:

Bernd Buck, Uferstrasse 25, D-88149 Nonnenhorn, Fax (08382) 888273, E-mail: bebuck-t-online.de

Meldeschluss: 11. Mai 2002

Meldegeld: 30 EUR nach Meldeschluß (Poststempel), EUR 25 vor Meldeschluß

Segelanweisungen und Nachmeldun-

gen: Sonntag, 19 Mai 2002, von 9.00 bis 12.00 im Regattabüro des WSC. Steuerfrau-mannsbesprechung: Sonntag, 19 Mai 2002 um 12.15 auf der Freizeitwiese am Eschbach.

1. Start: Sonntag, 19 Mai 2002, ab 13.00 Regattabahnen: shorttrack up & down

Wertung: Klassenwertung ab 5 Booten pro Klasse; ansonsten Bodenseeyardstick 2002. 6 Wettfahrten, davon 1 Streicher (Low-Point-System)

Wettfahrtleitung: WSC

Preise: Sach- und Erinnerungspreise
Liegeplätze: Freizeitwiese am Eschbach in Wasserburg

Sicherheitsbestimmungen: 1. gemäss Bodensee-Schiffahrtsordnung und WR, 2. Schwimmwestenpflicht Haftung: Jede Steuerfrau, jeder Steuermann startet auf eigene Verantwortung für Schiff und Mannschaft. Die organisierenden Vereine und die Wettfahrtleitung haftet nicht für Schäden und deren Folge, die sich aus der Beteiligung an der Veranstaltung ergeben

1. Vorstand WSC Wettfahrtobmann
WSC Alexander Fundele Reiner Widmann

25.-26. Mai: Stattsegeln im Herzen des Münsterlandes.

Warum viele Worte machen: der Aasee entspricht nicht Markus' Qualitätsansprüchen; bei gutem Wetter kann man sogar das andere Ufer sehen ;-)) Kein anderes Revier bietet jedoch so viele Jogger und Rollerskater, denen man entspannt zusehen und -hören kann. Gesegelt wird auch; der RI-Faktor ist 1.1.

15.-16. Juni:

Die dänischen Freunde in Horsens laden zum Vitus-Bering-Cup ein. Die Europeans letztes Jahr haben die Qualität von Revier und Veranstalter bewiesen.

RI-Faktor 1.2

29.-30. Juni:

Der Regattazirkus bleibt im Norden: **Ratzeburg.**

03.-07 July:

David Balkwill organisiert mit großem Engagement die **Europameisterschaft** in Les Sables am Atlantik. Die Örtlichkeiten sind aus dem Bericht von Andreas Block bekannt. Von einer regen Teilnahme auch britischer Segler kann ausgegangen werden; eventuell kommen auch solche aus Oz, um für die WM 2003 a.a.O. schon mal Revierluft geschnuppert zu haben. RI-Faktor: 1.5.

13.-14. July:

Eine Woche drauf laden die Hauptstädter zum Sommerevent. Da keine Stegauf- oder Abbauarbeiten jahreszeitgemäß zu erwarten sind, sollte das Einwassern besser klappen als im Herbst 2001. Der Müggelsee: meine Empfehlung.

RI-Faktor 1.2 (extra für Dich, Jens Z.).

17.-18. August:
Ratzeburg II.

31. August:

Es regt sich Interesse, dieses Jahr mal wieder der ultimativen Motherfahung zu frönen: dem 24h-Rennen auf

der Westmaas. Berthold koordiniert dieses Verlangen.

14.-15. September:

Nach langer Odyssee ist die Klasenmeisterschaft 2002 am Niederrhein gelandet. Einige kennen die Örtlichkeiten: wir waren mehrfach Gast bei den Jolen-NRW-Meisterschaften in Xanten am Nordsee.

Der See ist etwa 200 ha groß und hat eine leicht ovale Form. perfekt, um Dreiecke zu legen. Die Umgebung ist flach, sodaß mit relativ wenig topographischen Störungseinflüsse gerechnet wird. Die Windsicherheit ist ausreichend; die Nähe zu den Niederlanden verspricht geringe Flautehäufigkeit.

Die Wettfahrtleitung ist erfahren. Von einem geräumigen Startpram in Seemitte aus haben sie einen guten Überblick.

Die Übernachtungsfrage ist noch offen: wir können bei den Booten zelten oder quartieren uns bei Andreas G. ein, der etwa 20 km entfernt wohnt.

Weitere Details im nächsten Rundbrief und natürlich im Internet

bzw. per email.

21.-22. September:

Nach terminbedingter Enthaltbarkeit in 2001 könnten wir uns in diesem Jahr wieder am **Ophoven-Triatlon** beteiligen: Rein ins Clubgelände - segeln - raus aus dem Clubgelände. Nachdem der Betreiber die Wasserfläche per Bagger deutlich vergrößert hat, ein Muß für die Westdeutschen.

RI-Faktor: 1.1.

28.-29. September:

Die Zwillingsveranstaltung zum Löfelcup im April am Alfsee ist die Spätlese Ende September. Alles wie im Frühjahr,


RI-Faktor 1.2.

19.-20. Oktober:

Die Bittners haben diese Veranstaltung **Berliner Moth Meisterschaft** getauft und der hohe Anspruch wird durch das gute Revier und die strenge Wettfahrtleitung gerechtfertigt. Die Premiere jedenfalls war incl. Wetter vom Feinsten der Saison 2001.

RI-Faktor 1.2.





CHAMPIONNAT D'EUROPE 2002
LE 25 AOÛT EN MERNE
2 AOÛT TERRESTRE

CHAMPIONNAT DU MONDE 2003
10 SEPTEMBRE AU 14
15 SEPTEMBRE

INTERNATIONAL MOTH

1971 - 1974 - 1977

Dérivent initialement de régates depuis 1924,
le MOTH est un bateau de plaisir pur.

C'est une joupe ouverte, c'est à dire
une invitation à découvrir et à profiter
pour aller encore plus vite. Et là, vitesse
est là :

8 noeuds au port
17 noeuds au portant




Les règles sont simples

Longueur	2m35
Largeur	2m30
Une voile	3m ²

à port quelques célos, le reste est
léger. Matériaux, poids, formes, à vous
de jouer...

Carbone epoxy - bien sûr
Voile à cambres - depuis 10 ans
Hydrofoils - à l'essai ou commandé.

Un MOTH ou peut d'ailleurs ne peser que 30 kg
sur l'eau d'acier de 40 voire
environ 50 autres variantes, mais attention
une fois essayé, il est impossible de
renoncer à un autre chapeau !

INTERNATIONAL MOTH : 02 31 96 83 75
 41 rue de la République - 93100 St Denis
 93100 St Denis
 1973
 41 rue de la République
 Téléphone : 02 31 96 83 75
 e-mail : c.bal@pvt-irc.org

INTERNATIONAL MOTH FORMULA ONE ON WATER

Das offizielle Euro-
Plakat



Tatütata

Folgendes hat sich so oder so ähnlich an einem Autobahnparkplatz irgendwo in Deutschland zugetragen:

NAME??

Staabs,BurkhardStaabs!

GEBOREN??

DreiundzwanzigsterMärzNeunzehn-
hundertvierundsechzig!

WOHNHAFT?? Badeweg14b 28870
Ottersberg!

ALSO; WIE HAT SICH DER SACH-
VERHALT IHRER ANSICHT NACH
ZUGETRAGEN?? LOS! REDEN
SIE SCHON; MANN!!

Also, das war so: Wir fuhren so ganz
friedlich auf der Autobahn nach
Lübeck, also, ääh, eigentlich wollten
wir ja nach Ratzeburg zur Klassen-
meisterschaft, aber, na ja, Anke und
die Kinder wollten erst zu meinen El-
tern, und da mussten wir...

FASSEN SIE SICH KURZ, MANN!!
UND DA HAT SIE DER KOLLEGE
ANGEHALTEN??

Ääh...nein, ääh..., da mussten wir, also
ich hatte ja mein Boot auf dem Dach
und Anke und die Kinder wollten
nicht mit zum See, um das Boot erst
abzuladen, na ja, dann wären wir ja
auch die andere Autobahn gefahren....

UND DANN HAT SIE DER KOL-
LEGE ANGEHALTEN???

Ääh... nein, ääh...da war erst noch so
ein komischer Typ, im VW-Bus, der
ist erst immer langsamer gefahren
und dann hab ich ihn überholt und
dann ist er wieder schneller gefahren
und neben uns her und die Leute
haben uns so komisch angestarrt und
mit den Fingern gezeigt...

UND DAS IST IHNEN GAR NICHT
MERKWÜRDIG VORGEKOMMEN,

DA HAT ES NICHT BEI IHNEN
KLICK GEMACHT?? MANN,
TRÄUMEN SIE DENN AM
STEUER?

Ääh... nein, ääh... ich hatte ja mein
Boot auf dem Dach, da passiert so
was schon häufiger. Das nervt übri-
gens schon manchmal kolossal, wenn
die Leute ewig neben dir herfahren
und nicht vorbei und sich an ihren
Scheiben die Nasen platt drücken,
und du kannst den Laster vor dir
nicht überholen, weil der Typ neben
dir einfach kein Gas gibt...

MANN!! BLEIBEN SIE BEIM THE-
MA!! UND DANN HAT SIE DER
KOLLEGE ANGEHALTEN?

Ääh... nein, ääh... noch nicht. Irgend-
wann ist der Typ mit dem Bus ver-
schwunden und wir sind ganz fried-
lich weiter gefahren. Und an der
Ausfahrt Oldesloe stand so ein Strei-
fenwagen, der hatte Blaulicht an. Und
ich denk noch: ist hier ein Unfall,
oder was? Und der ist dann erst hinter
uns her gefahren und dann hat er uns
überholt und dann hat der so eine
Blinkanzeige angemacht: Bitte folgen,
bitte folgen, bitte folgen...

NA ENDLICH, DA KOMMEN SIE
JA DOCH NOCH ZUR SACHE!!
FASSEN SIE SICH KURZ, MANN!!

Ääh... nein, ääh... ich mein, ja, ääh...
Ich hätte das fast nicht bemerkt, weil
die Kleine hinten angefangen hatte zu
schreien, sie war schon überfällig mit
Stillen und wir wollten eigentlich
noch vorher schnell zu meinen Eltern
kommen und es war ja auch nicht

mehr weit und wenn da direkt hinter deinem Kopf so eine Kleine schreit wie am Spieß, das ist schon ganz schön laut, da kann man so ein Blinklicht fast überhören. Wir sind dann hinter dem Streifenwagen raus auf den Parkplatz...

UND DA HAT DER KOLLEGE SIE DANNERMAHNT?

Ääh... nein, ääh... ich hatte erst mal gar keine Zeit für den, die Kleine hatte die Faxen so richtig dicke und ihre Lautstärke jetzt wirklich auf Anschlag. Ich hab die also hinten rausgezerrt und Anke gegeben, damit endlich Ruhe ist. In solchen Momenten weißt du immer, warum das Stillen heißt.

ABER DANN HAT MEIN KOLLEGE MIT IHNEN GESPROCHEN?

Ääh... nein, ääh... der ist erst mal ne ganze Weile nicht aus dem Auto gekommen, er hat wohl seine Leitstelle informiert, dass er den gemeingefährlichen Raser sicher von der Bahn gezerrt hat...

WIR SIND HIER NICHT ZUM WITZEREISSEN!! REISSEN SIE SICH AM RIEMEN, MANN!! WAS DANN??

Ähh... aua, ääh... dann ist er schließlich doch ausgestiegen und meinte: So was habe ich aber noch nie gesehen, das ist ja unglaublich! So kann ich Sie aber nicht weiterfahren lassen, haben Sie schon mal was von Verkehrssicherheit gehört? Ich bin schon seit 15 Jahren hier bei der Autobahnpolizei, aber so was ist mir noch nie untergekommen! So dürfen sie nicht weiterfahren, das muss alles sofort runter! UND?? Dann hat er noch gesagt: Wissen Sie überhaupt, was die Straßenverkehrsordnung ist? Sie haben doch bestimmt auch mal ir-

gendwann einen Führerschein gemacht, oder??

UND HABEN SIE? WOLLTE DER KOLLEGE IHN DANN SEHEN??

Ääh... nein, ääh... wollte er nicht, ich hatte auch gar keinen dabei...

WIIEE???

Ääh... nein, ääh... er hat dann gesagt: Also junger Mann, es gibt Gesetze! Sie können sich nicht einfach was aufs Dach binden und dann durch die Gegend fahren, wie es ihnen gefällt. Das wird teuer!! Bei uns haben etliche Leute angerufen und gesagt, dass da einer mit einem Flugzeug auf dem Dach über die Autobahn rast. Was ist denn das überhaupt? Ich hab ihm dann gesagt: Ein Segelboot. Dann hat er gesagt: So, jetzt passen Sie mal auf: Sie dürfen überhaupt nur Sachen aufs Dach machen, die nicht breiter sind als bis HIER hin! Dabei hat er auf die Dachkante der Türausschnitte gezeigt.

UND, WIE HABEN SIE REAGIERT??

Oh! hab ich gemeint, das ist ja interessant! Dann kenn ich eine ganze Menge Leute, die illegal rumfahren. Ob er sich sicher sei?

SAGEN SIE, HABEN SIE DENN GAR KEINE RESPEKT VOR DER STAATSMACHT? DER HERR KOLLEGE IST SCHLIESSLICH VOM FACH!!

Ääh... nein, ääh... ja, ääh... das hab ich auch gedacht.

UND WAS HAT DER KOLLEGE DA GESAGT??

Junger Mann ich bin seit 15 Jahren hier bei der Autobahnpolizei, aber so was... ich bin Fachmann! Bis an die Dachkante, keinen Millimeter weiter!! Wenn ich es ihnen doch sage! Ich: Wo sind sie denn letztes Jahr im Sommer,

Ende Juli gewesen? Da war in Trarivemünde Europameisterschaft, da müssen sie eigentlich viele Boote so auf dem Dach gesehen haben. Also, ist das Gesetz denn neu? Ich kenn das ganz anders.

SIE HATTEN ALSO DIE FRECHHEIT, SICH MIT MEINEM KOLLEGEN, IMMERHIN EIN EXPERTE MIT 15 JAHREN ERFAHRUNG, AUF EINE DISKUSSION EINZULASSEN??

Ääh... ja! Ich hab gesagt: Ich kenn das so: mit 40 cm zu jeder Seite vom Wagen darf es überstehen. Er: Da täuschen Sie sich aber! Ich: Den Paragraphen hab ich natürlich nicht parat, aber weil ich viele kenne, die seit Jahren so rumfahren, können sie den Text mal bitte raussuchen?

AAH! SIE WURDEN ALSO EINSICHTIG?

Er: Einen Moment, das werden wir gleich haben! Wir sind dann zu seinem Wagen und er hat eine Weile ohne großen Plan in der Zulassungsordnung rumgeblättert und dabei getönt: Das ist unser täglich Brot, da kennen wir uns aus, wie in unserer Westentasche, einen Moment noch, gleich hab ich's! Ich glaub das finden Sie nicht in der Zulassungsordnung, sondern in der Straßenverkehrsordnung...äOh...einen Moment noch, vielleicht ... nein, da werd ich mal die Kollegen vom Revier fragen... Ich ruf da mal an!.....So, aber: Abbauen müssen Sie das alles am Ende doch! Das geht doch, oder? Schauen Sie mal, das ist doch gefährlich mit diesen großen Flächen hier! (zeigt auf die Trampoline) Wenn da der Wind drunter packt, dann hebt's Ihnen ja alles vom Dach! Aber die sind doch

ganz löcherig, da geht der Wind doch durch. Das können Sie mir schon glauben, ich bin schließlich der Fachmann, wenn da der Wind von unten kommt hebt das ganze Auto ab! Ich bin Diplom-Physiker und hab am Max-Planck-Institut für Strömungsforschung in Göttingen gearbeitet. (Manchmal ist das doch noch für was gut...) Na, ich geh' mal sehen, ob die Kollegen schon was rausgefunden haben. Viel Zeit vergeht, die Kleine ist inzwischen satt und wird quengelig, die Große fragt, wann sie denn endlich zu Oma Karin darf. Anke guckt nur entnervt... Er kommt wieder: Also, mit den 40 cm hatten sie recht, aber dann müssen sie auf jeder Seite ein Licht haben und das muss Tag und Nacht an sein, aber ich seh' das so, wie bei den Fahrradfahrern, tagsüber fragt kein Hahn danach. Aber seien sie doch so nett und machen die grauen Tücher ab, dann sieht das nicht so gefährlich aus und die Leute rufen uns nicht mehr an. Kompromisse muss man immer schließen, aber schade um die Zeit und die Trampoline waren grad so schön fest gespannt, aber bevor der nach meinem Führerschein fragt und am Ende will er dann auch noch den Verbandskasten sehen, den wir auch nicht dabei haben und dann wird er ärgerlich und fängt richtig an zu suchen und dann stehen wir hier noch Stunden, er hat ja nichts besseres vor und die Kinder fangen an zu schreien und Anke wird ungeduldig... äJa, gern! Dann schönen Tag noch, und gute Weiterfahrt! Ebenfalls Tschüß...

UND, HABEN SIE WENIGSTENS WAS DRAUS GELERNT, MANN??

Ääh..., ja, ääh... ich hab jetzt immer

DER FALTER

ne STVO dabei, das spart dann Zeit
mit den Bullen!
RRAAAUUSSS!!!!
PS: Wie wir darauf kamen, dass der
Typ Teebeutel trennt (Altpapier, Bio

und Altmetall), das krieg ich leider
nicht mehr zusammen...aber er tut
es!!
burkhard



Diese Karikatur ist einer Begegnung nachempfunden, die Christian
Kirchner mit meßwütigen Staatsdienern hatte.

Als Phillip im Juli zum Alfseetraining seinen alten Golf am Ufer parkte, kriegten einige Zuschauer doch einen etwas engen Atem; sein Mast nämlich ragte gut einen Meter über die vordere Stoßstange hinaus, was zwar nach guter Lastverteilung auf dem Dach und wenig Belattung für den Mast aussah, andererseits aber die Assoziation hervorrief, da ein vorausfahrender Radfahrer beim Blick zurück wohl in helle Panik verfallen wäre.

Aus diesem und anderen gegebenen Anlässen hier also die lange notwendige Auffrischung der Kenntnisse über die Straßenverkehrsordnung; als Anhang auch im Wortlaut, weil der Verkehrskasper meist nicht weiß, was er verbieten darf und was nicht. Deshalb: Kopie von §22 STVO im Handschuhfach und bei Bedarf vorzeigen, zumindest in den Teilen, die Du einhältst.

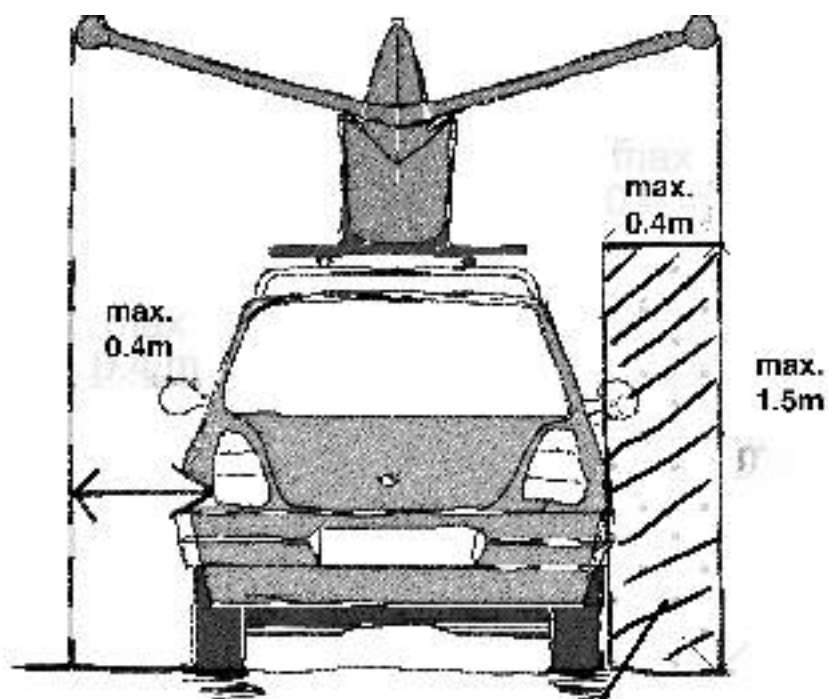
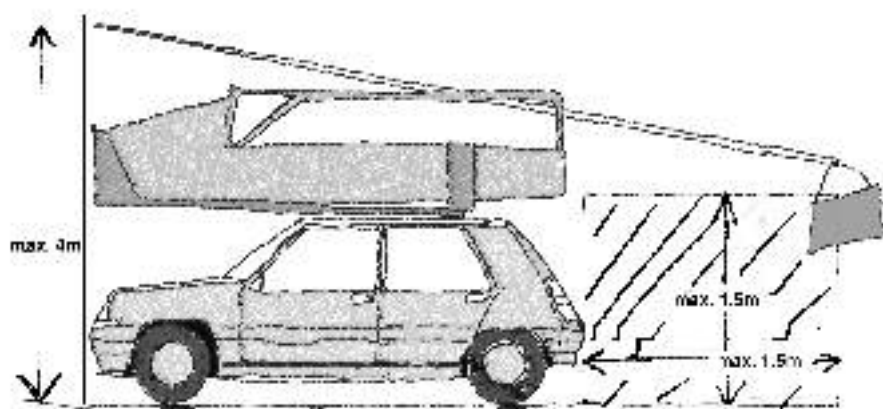
Dachtransport:

Kein Teil darf nach vorne herausragen (§22 (3)). Auch kein Masttop! Ob ein Mast, der bei Anhängertransport nur halb über das Wagendach reicht (also nicht bis vor den Wagenbug) erlaubt ist, weiß ich nicht, halte ich aber für nicht wahrscheinlich, da ein solcher Mast bei Kurvenfahrt seitlich über das Gespann hinausragen könnte. Bei einem Winkel von etwa 60 Grad ragt ein Mast, der nach hinten nicht übersteht, schon mehr als ein Meter ins Leere. Das kommt zwar in der Regel nur bei sehr langsamer Fahrt vor, sollte aber trotzdem beachtet werden. Die erlaubte Breite ist immer ein Born der Heiterkeit für alle Beteiligten. Beachte: die 400mm Überbreite werden ab Rückleuchte ge-

messen (§22 (4) 3.)! Bei meinem Wagen sind diese weiter auseinander als die Scheinwerfer.

Querrohre dürfen nicht einzeln über das Fahrzeug herausragen (§ 22 (5, letzter Satz). Deshalb sollten zumindest die Längsrohre montiert sein. Dasselbe gilt für Slipwagenachsen. Ein nach hinten hinausragender Mast muß nachts mit einem Licht ausgerüstet sein. Natürlich muß dieses Licht StVZO-konform sein, also eine F-Nummer mit Wellenlinie tragen. Dasselbe gilt natürlich auch für die eventuell nötigen Begrenzungsleuchten. Höhe der Begrenzungsleuchten: höchstens 1.5m über der Fahrbahn; da heißt: knapp über dem Wagendach (bei normalen PKW). Am Boot angebracht ist demnach zu hoch. Da die Leuchten sich in einem Bereich von 400mm von der größten Breite befinden dürfen (also nicht an der breitesten Stelle), könnten sie auch z.B. an den Außenspiegel befestigt werden oder an der Slipwagenachse. Diese darf jedoch nicht über die Fahrzeugsilhouette hinausragen (s.o.) Allerdings scheint es nicht verboten zu sein, die Rahmen außen mit (wiederum STVZO-konformen) Rückstrahlern auszurüsten. Warum? Ein Polizist, der mich mal nachts um halb drei zwischen Alhorney Dreieck und Holdorf aus dem dünnen Verkehr fischte, nach eigener Aussage erschrak, als er mich überholen wollte. Sein Tipp, doch bei nächsten Fahrradhändler rote Rückstrahler zu kaufen und anzubringen, war nun nicht gerade STVZO-konform (was mich nicht hinderte, es trotzdem zu tun).

DER FALTER



Fläche, in der Begrenzungsleuchte angebracht sein muß

§ 22 Ladung

(1) Die Ladung sowie Spannketten, Geräte und sonstige Ladeeinrichtungen sind verkehrssicher zu verstauen und gegen Herabfallen und vermeidbares Lärmen besonders zu sichern. (2) Fahrzeug und Ladung dürfen zusammen nicht höher als 4 m und nicht breiter als 2,55 m sein. ...

(3) Die Ladung darf nach vorn nicht über das Fahrzeug, bei Zügen nicht über das ziehende Fahrzeug hinausragen. (4) Nach hinten darf die Ladung bis zu 1,5 m hinausragen, jedoch bei Beförderung über eine Wegstrecke bis zu einer Entfernung von 100 km bis zu 3 m; die außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung zurückgelegten Wegstrecken werden nicht berücksichtigt. Fahrzeug oder Zug samt Ladung darf nicht länger als 20 m sein. Ragt das äußerste Ende der Ladung mehr als 1 m über die Rückstrahler des Fahrzeugs nach hinten hinaus, so ist es kenntlich zu machen durch mindestens 1. eine hellrote, nicht unter 30 x 30 cm große, durch eine Querstange auseinandergehaltene Fahne, 2. ein gleich großes, hellrotes, quer zur Fahrtrichtung pendelnd aufgehängtes Schild oder 3. einen senkrecht angebrachten zylindrischen Körper gleicher Farbe und Höhe mit einem Durchmesser von mindestens 35 cm. Diese Sicherungsmittel dürfen nicht höher als 1,5 m über der Fahr-

bahn angebracht werden. Wenn nötig (§ 17 Abs. 1), ist mindestens eine Leuchte mit rotem Licht an gleicher Stelle anzubringen, außerdem ein roter Rückstrahler nicht höher als 90 cm. (5) Ragt die Ladung seitlich mehr als 40 cm über die Fahrzeugleuchten, bei Kraftfahrzeugen über den äußeren Rand der Lichtaustrittsflächen der Begrenzungs- oder Schlußleuchten hinaus, so ist sie, wenn nötig (§ 17 Abs. 1), kenntlich zu machen, und zwar seitlich höchstens 40 cm von ihrem Rand und höchstens 1,5 m über der Fahrbahn nach vorn durch eine Leuchte mit weißem, nach hinten durch eine mit rotem Licht. Einzelne Stangen oder Pfähle, waagrecht liegende Platten und andere schlecht erkennbare Gegenstände dürfen seitlich nicht hinausragen.

§ 17 Beleuchtung

(1) Während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern, sind die vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen zu benutzen. Die Beleuchtungseinrichtungen dürfen nicht verdeckt oder verschmutzt sein.

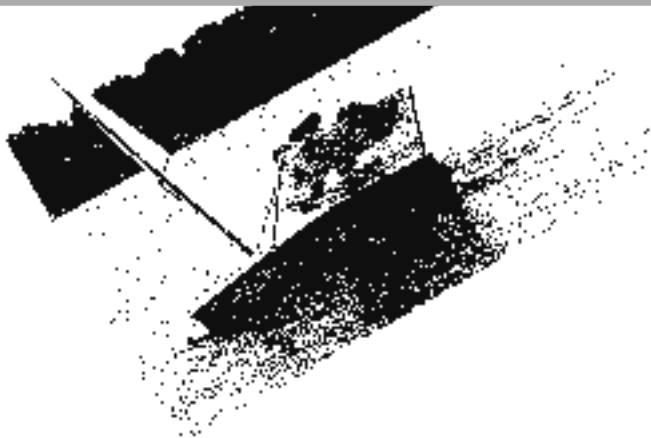
Ich hoffe, dieser kleine Überblick über die gesetzlichen Grundlagen haben für genug Diskussionsmunition für die nächste Gelegenheit gesorgt, wenn es wieder heißt:

”So können Sie aber nicht herumfahren!”

Burkh, Chrisch und Berth

Jahresrangliste 2001 des Deutschen Moth Verbandes

	Punkte	Steuermann	Segel-Nr	Bootstyp	Club
1	135,36	Sven Kloppenburg	GER 1011	Skippy	RSV
2	130,51	Dirk Koepe	GER 1026	Duvoisin	SHM
3	116,00	Burkhard Staabs	GER 1032	Frizz	RSV
4	115,43	Philipp Meurer	GER 1017	Frizz	SHM
5	96,81	Berthold Neutze	GER 1018	Frizz	RSC
6	90,63	Stuart Brown	GER 1033	Brown	
7	78,37	Wolfram Hettkamp	GER 1003	Axeman	RSC
8	77,00	Joachim Hülsmeier	GER 1004	L'berger	WYCA
9	76,92	Tim Steinlein	GER 1020	Duvoisin	WSC
10	75,60	Florian Kemper	GER 1028	Zäh	SHM
11	74,68	Christian Bittner	GER 1029	Axeman	CSCM
12	65,64	Markus Gielen	GER 100	Gielen	WSC
13	62,80	Sebastian Bittner	GER 956	Magnum 2	CSCM
14	58,72	Karl Heinz Troll	GER 1014	Axeman	SCN
15	57,84	Christian Kirchner	GER 1027	Frizz	RSC
16	56,30	Jens Zurmühl	G 957	Quattro	
17	42,44	Nils Warnken	GER 1021	Axeman	
18	42,29	Richard Knol	NED 164	Duvoisin	
19	33,81	Andreas Block	GER 1010	Axeman	SCR
20	33,33	Christoph Staabs	G 986	Kerchner	
21	31,11	Martin Blum	SUI 587	Magnum9.5	
22	25,10	Michael Schulze	G 960	Magnum 2	SKST
23	20,73	Nils Bittner	GER 846	Magnum	CSCM
24	20,27	Gisela Bittner	GER 1024	OneOff	CSCM
25	14,98	Jens Schönberg	GER 1022	Axeman	SCR
26	14,12	Hans Hirtz	GER 880	Scow	
27	7,06	Andreas Gronarz	GER 975	Quattro	
29	3,33	Olaf Arne Nehls	GER 1002	Reddog	
30	2,86	Wolfgang Briegleb	G 249	Europe	



Psychologie heute

Teil 2

Vor geraumer Zeit wurde an dieser Stelle auf eine wichtige Komponente des Mothsegelns abgehoben, die PMS. Da der Autor der Meinung ist, die Leser hätten jenen ersten Teil verdaut, veröffentlicht er hier, auch wegen der großen Nachfrage, den zweiten Teil des Kompendiums über die wichtigste Nebenwirkung unserer liebsten Freizeitbeschäftigung.

Es gibt nur einen richtigen Zeitpunkt des Einwasserns: dann, wenn alle ins Wasser wollen. Kein Mensch wird sich um Dich kümmern; kein Fehler wird bemerkt oder gar registriert werden. Diese Anwendung von PMS ist so außerordentlich verbreitet (man beobachte nur das ganz gewöhnliche Ablegen einer Mothflotte), daß es sich sehr wahrscheinlich um eine unbewußt angewandte Strategie handelt; deshalb sind die Vorteile gering; umso größer die Nachteile, wenn man dem zuwider handelt.

Prestart:

Dicke Bücher könnten verfaßt werden über die Psychologie der Vorstartphase (Prestart psychology, kurz PSP). Hier sind für die Wettfahrt entscheidende Punkte zu holen und abzugeben, vor allem bei Wind. Wieder gilt es, das richtige Timing zu finden: nicht zu früh im Startgebiet (zuviel Zeit, um Fehler zu machen), nicht zu spät, um die Chancen auf Anwendung der PMS nicht zu verpassen.

Einige Tips:

Halsen: Halse bei Wind direkt in unmittelbarer Nähe Deiner ärgsten Konkurrenz. Tue es in dem Moment, wenn sie hingucken.

Dieser Trick funktioniert natürlich nur, wenn die Halsen sitzen. Ansonsten gibt es Punktabzug. Da ich kaum jemanden kenne, bei dem dies wirk-

lich zuverlässig funktioniert, ist dieser Trick eher akademischer Natur.

Rufen: Es ist während der gesamten Wettfahrt sehr förderlich, Deine Konkurrenz verbal mit einzubeziehen. Vor dem Start bietet es sich an, bei jeder Gelegenheit "Wie lange noch?" zu brüllen. Ich kenne und schätze einen notorischen Zuspätkommer, dem ich vor Start aus dem Wege gehe, weil er diesen Trick aufs vorzüglichste anzuwenden versteht. In anderen Klassen würde sowas nicht einmal mehr probiert; in der hilfsbereiten Mothklasse funktioniert das bis heute prima. Eine andere Standardfrage ist: "War das das 4-Minuten-Signal?". Es ist evident, daß ein solcher Satz schon bei etwas Wind allein akustisch nicht verstanden werden kann, was ja auch völlig unwichtig ist. Den vollständigen Erfolg allerdings erfährt man dann, wenn man sich um die Antwort ostentativ nicht kümmert. Also: den Gegner auf Gegenkurs nahe passieren, ihn verzweifelt anschauen und anpreien und einfach ohne sich umzudrehen weitersegeln. Das Opfer wird auf seine Uhr schauen wollen, sich aber währenddessen denken: "Hat der Hansel keine eigene?", während Ärger in ihm hochschießt. Dieses Übermaß an Konzentrationsmindernde Handlungen endet für gewöhnlich in einem Aufschießler, oft genug

sogar in einer prestart-Kenterung, eine besonders erfreuliche Einlage, wenn auch nur für die Mitstreiter.

Schon der ungebühte Hobbypsychologe wird gleich erkennen, daß sich diese Reaktion tödlich auf die Leistung auswirken wird.

In den Minuten nach dem Startsignal gibt es kaum Möglichkeiten, auf den Gegner einzuwirken. fast alle sind damit beschäftigt, daß es jetzt ja gilt; das man wieder nicht rechtzeitig herausgefunden hat, welche Seite besser ist; das man wieder einfach hinter dem Pulk herfährt - ja, der Großteil der Flotte verfällt nach dem Startsignal in eine Art taktische Starre: jeder vernunftbegabte Segler würde schleunigst wenden, um aus der Abdeckung herauszusegeln (Segler sind nicht vernunftbegabt - jedenfalls nicht auf dem Wasser, sonst würden sie im Trockenen Schach spielen). Diese Lähmung - prestart paralysis - endet nach ein paar Minuten und der erfahrene PSM-Anwender kann sich aufs wesentliche konzentrieren. Eigentlich sollte einem ja kein Mittel zu billig sein, ein paar Meter zu gewinnen, aber die viel publizierte Scheinwende ist so ausgelutscht, daß nicht mal ein Mothnovize darauf reinfallen wird. Wobei, wenn man wirklich in der Verlegenheit sein sollte, sie gegen eben einen Neuling anwenden zu müssen, schon im Vorfeld irgendwas falsch gelaufen sein muß.

Ein oft publizierter Trick ist folgender: auf Kolli-kurs (mit oder ohne Wegerecht ist egal) eben dann leicht luv, wenn der Kolli-gegner gerade guckt. Er wird innerlich fluchen und bei Wegerecht versuchen, bis zum Stand hochzuziehen, um nicht sein wertvolles Wegerecht (was hat er sonst

schon in einer Wettfahrt) leichtfertig zu verspielen. Selbst wenn er raum geben muß, wird er unzufrieden sein, mit seinem Schiccksal hadern und den Fehler machen, nicht einfach weiterzusegeln. Fällt er ab, falle leicht mit ab, wenn er wieder guckt. Er wird weiter abfallen und verlieren. Du wirst wahrscheinlich auch an Höhe verlieren aber der PDM-Punkt geht eindeutig an Dich. Sollte es bei der Begegnung auf der Kreuz eng werden, gibt es zwei Anwendungen (wieder völlig egal ob Wegerecht oder nicht):

Gucke ins Segel oder nach Luv (dahin, wo die Böen herkommen sollen, wie es in den Büchern heißt) und tue so, als hättest Du nichts bemerkt. Das ruft Nervosität hervor. Reagiere allerdings adequat, um nicht einen Krinkel riskieren zu müssen. Zweite Anwendung: Gucke möglichst ohne Regung auf einen Punkt etwa einen halben Meter vor dem Bug Deines Gegners. Zum einen wird er meinen, Du ignorierst ihn: Wut ist die Antwort auf Deine vermeintliche Blasiertheit. Oder er wird grübeln, was Du denn da vor ihm siehst. Oder er wird an Deinem Sinnenapperat zu zweifeln beginnen ('Sieht der mich?'). Egal was er tut, er wird ein bißchen weniger konzentriert sein und das bedeutet beim Mothsegeln einige Meter Verlust.

Hat es höhemäßig nicht gereicht und Du mußt außer raum geben auch noch hinter dem Gegner durch, schau ihn auch dabei nicht an. Pasiere möglichst dicht. Er wird zwar davon ausgehen, daß Du ihn nicht rammst, aber er wird ob Deines riskanten Manövers wiederum einen Teil seiner Aufmerksamkeit etwas anderem widmen, als dem schnellstmöglichen Vorwärtskommen. Überhaupt

gilt die Regel, außer vor dem Start beim Anpreien schaue Deinen Gegner niemals an. Schaue leicht an ihm vorbei. Wenn Du dabei noch Kaugummi kaust, kannst Du nicht verlieren.

Der Raumkurs bietet naturgemäß wenig Spielraum für PDM. Erstens ist er meistens zu kurz und dann hat er auch noch andere Aufgabenstellungen zu bieten, wie etwa nicht zu kentern. Somit beschränken sich die Gestaltungsmöglichkeiten auf hochluven bis ultimo und rechtzeitig wieder abfallen. Da dies aber allgemeingültig angewandt wird, ist es nicht eigentlich ein Fall von PDM.

Auch die Tonnenrundungen sind meist nicht geeignet, um riskante Psychospiel zu spielen.

Vorwind: Auch da gibt es nicht allzuviel Gestaltungsspielraum. Wenn Du aber nach der Luvtonne weitersegelst, anstatt wie alle sofort zu halsen, wirst Du Verwunderung bis Verblüffung ernten und den ein oder anderen dazu

verleiten, wieder zurück zu halsen. Meist wird es aber nur zu einem Kopfschütteln reichen, sodaß der Erfolg doch eher gering ausfallen wird.

Ein Generalangriff ist es, jedes Mißgeschick laut fluchend zu kommentieren. Wenn Du Dich dabei im Griff hast, daß heißt, wenn Du Dich nicht wirklich ärgerst und damit Fehler machst, wird es zumindest Deine nähere Umgebung in psychologische Mitleidenschaft (sic!) ziehen. Die einen werden vornehm indigniert sich abwenden (warscheinlich wirklich wenden!) und einen Bogen um Dich herum fahren, was Dir nur nützen kann. Die anderen werden beginnen, sich mit zu ärgern, was sie bremsen wird. Fazit: laut meckern und fluchen ist zwar gegen den Klassengeist und schädigt das Image, nützt aber dem Anwender, dem es letztlich egal sein kann, wie er gegen seinen Lieblingsgegner gewinnt (oder fragt einer beim Fußball, wie Siege zustande kommen? Eben!)

berth



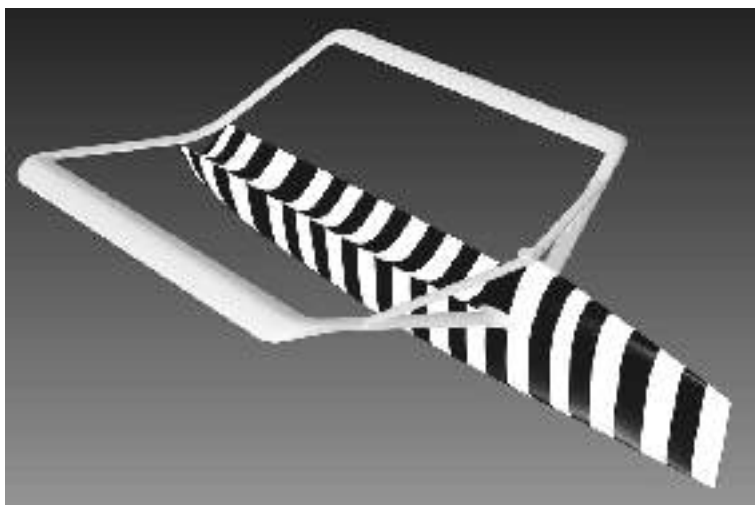
Dichtung und Wahrheit

Anlässlich der Euro in Dänemark wurde mal wieder der beliebtesten Motten-Randsportart gefrönt: was wiegt Deine?

Um dem ganzen eine empirische Attitüde zu verleihen, wurde sogar gewogen. Viele haben ob der Schmach ihre Boote den Wiegern entzogen; es blieben jedoch noch genügend über, um einige Überraschungen zu erleben.

Hier die Gewichtstabelle nach Sebastian Bittner der Masse nach geordnet:

1 Patrick Ruf	31,4 kg	(mit Mast- und Segeltasche)
2 Mathieu V.	31,8 kg	
3 Fredi Duvo.	31,9 kg	(mit Segeltasche)
4 Dirk Koepe	32,0 kg	
5 Richard K.	35,3 kg	
6 Tim Steinlein	36,4 kg	
7 Gisela B.	37,9 kg	
8 Florian K.	38,1 kg	
9 Marcus G.	38,7 kg	(Sohn 36,1 kg, also beim nächsten mal unter 36)
10 David B.	39,6 kg	
11 Pummel	46,5 kg	



David Balkwills
Zebradesign
wartet noch auf
Realisation



Entwicklungen 2001

Foilerkonstruktion aus Westaustralien. Einer vorne, zwei hinten an den Rahmen. Der Rumpf hebt nicht ganz aus dem Wasser.



The Burvill think tank:

Brett Burvills Versuche mit dem Doppelsegel für bessere Aerodynamik über Deck. Leider bleibt der schwere Nachteil des deutlich höheren

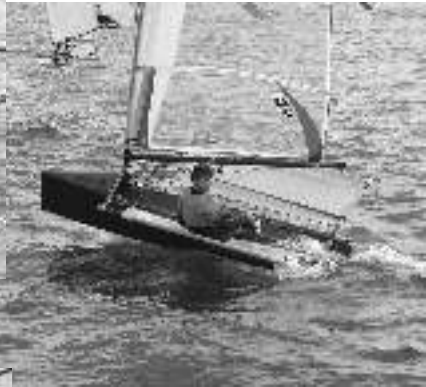


Persönlichkeiten 2001

Bei der WM in Japan hat es sich erneut gezeigt, daß beim Mothsegeln weder Alter noch Gewicht ein Erfolgskriterium ist:



Andy McDougall - 43 Jahre alt, >75 kg schwer, WM-Dritter. Alter (und Gewicht) schützt vor Torheit nicht.



The Mark.



Yumiko Shige - Beste Lady bei der WM 2001: Platz 9.

Das Komitee vom Deutschen Moth Verband:

Präsident Joachim Hülsmeier

Freytagstrasse 4 38104 Braunschweig 0531-794359

Sekretär Dirk Koepe

Langemarckstrasse 28 48147 Münster 0251-298954

dirk.koepe@wob.de

Kassier Jens Schönberg

Roentgenstrasse 16 23561 Lübeck 0451-598271

ens.schoenberg@gmx.de

Jugendliche Florian Kemper

Schoenebeck 74 48329 Havixbeck 02533-2032

Regattaman Wolfram Hettkamp

Steuerstraße 14a 58348 Lüdinghausen 02591-947886

hettkamp@gad.com

Vermesser Andreas Gronarz

Am Geldermannshof 56 47443 Moers 02841-59732

gronarz@t-online.de

Rundbrief Berthold Neutze

Sandstrasse 7 48317 Drensteinfurt 02508-7162

bneutze@aol.com

Internet: Andreas Gronarz

<http://www.segel.de/moth>

DER FALTER ist Organ des Deutschen Moth Verbandes

