

WASSER

Juli 1979

SPRITZ

MITGLIEDERZEITSCHRIFT
TEMPO -
KLASSENORGANISATION



Herausgegeben von der Tempo-Klassenorganisation Deutschland eV.
Die Mitgliederzeitschrift **Spritzwasser** erscheint viermal
im Jahr.

Zuschriften für die nächste (Okt.-) Ausgabe bitte bis zum
29-9-79 an die Redaktion.

Redaktion : Siegfried Kaiser, Hilmer Goedeking

Redaktionsadresse : Hilmer Goedeking



INHALT

Vortext	2
Informationen aus Südafrikas 'TEMPO TOPICS'	3
Übersetzung der holl. Klassenvorschriften	4
Einladung zur Dämmer-See-Regatta	11
Einladung zum Tempo-Fest und Trainings- wochenende	12
Regattaberichte: Kompass-Regatta	13
Ansegeln	14
Holl. Meisterschaft	15
Pfungsten	17
Dröppelmina-Regatta	18
Segeln-Kegeln	19
Regattaergebnisse	21
Ranglistenauswertung	23
Verkäufe und Kaufgesuche	24
Termine	26

Lieber Tempo - Freund,

zunächst mal muß ich um Entschuldigung bitten, daß das neue Spritzwasser so lange auf sich hat warten lassen. (Zivil-)dienstliche und private Gründe - wenn was kommt, dann kommt es alles auf einmal.--

Die Pechvögel der letztjährigen Holländischen Meisterschaft (3x 1. Platz, 3x aufgegeben) haben es in diesem Jahr mühsam doch geschafft: unseren Glückwunsch an die Holländischen Meister 1979, die Gebr. Brord und Servaas van Dusseldorp! Erfreulich bei dieser Meisterschaft war n.a. die hohe deutsche Beteiligung (9 von 24). Eine Revanche (ähnlich hohe holl. Beteiligung) bei der Essener Segelwoche steht in Frage, da sich diese terminlich überschneidet mit der Roermond-Regatta. Darum sollte eine gute Beteiligung deutscher Tempos umso wichtiger sein (Wertungsfaktor 1.28!).

An dieser Stelle möchte ich schon kurz auf das Trainingswochenende, das Tempo-Fest und die vorbereitete Teilnahme an den Herbstwettfahrten am Dümmer See hinweisen. Ausführliche Einladungen gibt es hier im Heft auf den Seiten 11 und 12 .

Das technische Komitee, das wir auf der Hauptversammlung gewählt hatten, ist mit der Übersetzung der holländischen Klassenvorschriften aktiv geworden. Um den Rahmen dieses Blättchens nicht zu sprengen, folgt die Übersetzung der Südafrika-Klassenvorschriften in der nächsten Nummer. Soviel mag aber schon jetzt feststehen: es wird schwierig werden, internationale Klassenvorschriften zu erarbeiten, die südafrikanische und europäische Tempos unter einen Hut zu bringen vermögen; es scheint dies nur bei Abstrichen bei der Forderung 'Einheitsklasse' möglich zu werden. Bei der Übersetzung der Konstruktionspläne Jack Köpers Anfang der 60er Jahre sind Fehler bei der Umrechnung von Inches in Metermaß gemacht worden, die möglicherweise nicht unerheblich sind. Es haben holländische (deutsche) Boote im Vergleich zu südafrikanischen einen ausgeprägteren V-Spant im Unterwasserschiff, einen runden Bug sowie eine unwesentlich kleinere Segelfläche (Großsegelvorliek 0,5 cm kürzer). Inwieweit diese Dinge geklärt und in eine Vermessungsformel gefaßt werden können, wird Zeit und Geduld benötigen.

Mittlerweile hat das Ausmisten unserer Mitgliederkartei - vor knapp 1 1/2 Jahren begonnen - ein Ende gefunden. Man kann sagen, daß die derzeitigen 71 Mitglieder tatsächlich Interessierte sind; die Mitglieder, die seit etwa 1/2 Jahr zu uns kommen, rekrutieren sich nicht mehr aus unserer Uraltkartei, sondern die Aktivitäten der Klassenvereinigung haben sie zum Beitritt überzeugt. Seit Jahresende '78 20 neue Mitglieder - das ist doch was?! Besonders freue ich mich darüber, daß nun auch Tempo-Segler von anderen Revieren als denen, auf denen sowieso schon Tempos segeln, Interesse an einer Mitgliedschaft und an Aktivitäten haben. Erwähnen möchte ich hier nur die Dümmer-Regatta, die im September zusätzlich ins Programm aufgenommen worden ist.

Bis bald! *Klaus Greding*

Neuigkeiten und Informationen aus S Ü D A F R I K A
Wiedergaben aus " T E M P O - T O P I C S "

Einen großen Teil der Tempo-Topics Juni'79 füllt ein Bericht von Frans Greke mit unseren Neuigkeiten aus Europa. Man hat sich besonders darüber gefreut, daß "zum ersten Mal in der Geschichte der Tempo Klasse in Europa eine Seite mit Neuigkeiten aus Südafrika" veröffentlicht wurde.

Süd Afrika ist interessiert an einer internationalen Zusammenarbeit und es zeichnen sich schon jetzt gute Kommunikationsmöglichkeiten ab. Wir haben untereinander die Klassenvorschriften ausgetauscht und Frans Greke hat auch einige Differenzen festgestellt.

Die Binnensegler aus der Gegend um Pretoria haben jetzt auch erste Spi.-Trompeten eingebaut und haben wie wir gute Erfahrungen damit gemacht. Durch die örtlichen Kommunikationsschwierigkeiten hoffen diese Segler über die Tempo-Topics auf einen Erfahrungsaustausch mit den Seglern vom Cap.

Vom 13. bis 16. April wurden die "Western Province Championships" ausgetragen. Sieger wurde die Damenmannschaft Tineke Schaap/Penny Stanley (SA 273).

Ich möchte hier im Namen der gesamten deutschen Temposegler dieser einzigen uns bekannten Damen-Regattamannschaft unserer Klasse gratulieren. T.Schaap hat zum ersten Mal Tempo gesegelt und konnte 5 von 6 Läufen gewinnen.

Etwas mißachtet wurde dieser Erfolg leider von offizieller Seite, die diese Regatta nicht als Meisterschaft anerkannte, da statt der Mindestmeldezahl von 20 Booten nur 9 starteten. Die Probleme die dazu führen wurden bereits im letzten Spritzwasser erwähnt.

Wer gerne eine Tempo aus Süd Afrika kaufen möchte wende sich bitte an uns.

S.Kaiser

KLASSENVORSCHRIFTEN

Nachfolgend die Übersetzung der gültigen holländischen Scow-Tempo-Klassenvorschriften, so wie sie beim I.N.W.V. (Königlich Niederländische Wassersport Vereinigung) in Amsterdam hinterlegt sind.

Der technische Ausschuß weist darauf hin, daß dies die deutsche Fassung der holländischen Vorschriften ist. Es ist nicht gleichzeitig eine Neufassung der deutschen Klassenvorschriften.

Es ist die Aufgabe der Mitglieder - Eure Aufgabe also -, sowohl Änderungsvorschläge zu machen als auch deutlich zu sagen, was in jedem Fall an Festlegungen beibehalten werden sollte. Die Arbeit des technischen Ausschusses wird nach Veröffentlichung der südafrikanischen Klassenvorschriften und nach Vergleich der Bauzeichnungen darin bestehen, die gesammelten Vorschläge zu prüfen und anschließend in eine deutsche Klassenvorschrift einzuarbeiten. Bisherige Überlegungen zu möglichen und wünschbaren Änderungen sind in der Übersetzung mit einem Stern (*) versehen und in einer Fußnotiz erläutert.

Erst dann - mit einer klaren eigenen Position - werden wir darangehen können, uns mit den Holländern und Südafrikanern (vielleicht auch den Österreichern) an einen Tisch zu setzen, um für alle gültige internationale Klassenvorschriften zu finden.

Der technische Ausschuß bittet herzlich ums Mit-Denken, um Eure Mitarbeit, um Eure Vorschläge.

Los geht's:

Klassenvorschriften der internationalen Scow-Tempo-Klasse

Für Verbandswettfahrten sind diese Bestimmungen verbindlich

1) Hauptabmessungen

Länge über Alles		4725 mm
Größte Breite		1520 mm
Tiefgang mit heruntergel. Schwert		980 mm
Segelfläche	Großsegel	8.5 m ²
	Genoa	3.5 m ²
	Fock	3.0 m ²
	Spinnaker ca	2.7 m ² (*)

2) Besatzung

Während der Wettfahrten muß die Besatzung aus zwei Personen bestehen, beide Amateure. Der Gebrauch eines Trapezes - ausgenommen Steuermann - ist erlaubt.

(*) Langfristig sollte ein größerer Spinnaker eingeführt werden; derzeit wirkt er hauptsächlich erst bei starkem Wind.

3) Einheit

- 3.1 Der Zweck dieser Vorschriften ist das Erreichen einer größtmöglichen Gleichheit zwischen den Booten. Die Vorschriften müssen in diesem Sinne ausgelegt werden.
- 3.2 Abweichungen von den Vorschriften und den Standardzeichnungen sind nicht gestattet. Ausnahmen bilden die Teile der Zeichnungen auf den Seiten 2 und 3. Die Zeichnungen dieser Teile geben nur ein Beispiel einer Konstruktion, jedoch unter Berücksichtigung des Inhalts des Far. 5.
- 3.3 ---
- 3.4 Besitzer vermessener Boote sind verpflichtet, sich davon zu überzeugen, daß auf das Einheitsprinzip kein Eingriff gemacht worden ist. Nachträgliche Änderungen am Boot müssen in Übereinstimmung mit den Vorschriften stehen. Nachlässigkeit dieser Verpflichtung kann zur Folge haben, daß der Meßbrief für ungültig erklärt wird.
- 3.5 Diese Vorschriften müssen im Zusammenhang mit den Standardzeichnungen gelesen werden. Sollte ein Unterschied zwischen diesen ersichtlich sein, dann gilt der Text dieser Vorschriften.
- 3.6 Im Zweifelsfall hinsichtlich der Auslegung dieser Vorschriften befrage man das Zentralbüro für Wassersport des K.N.W.V. (entsp.: das techn. Komitee der Tempo - Klassenorganisation Deutschland).

4) Standardzeichnungen

Die Standardzeichnungen bestehen aus:

- Blatt 1 Linienplan, Maßstab 1:5
Blatt 2 Konstruktionsplan, Maßstab 1:5
Blatt 3 Zeichnung der Spanten, Maßstab 1:1
Blatt 4 Segelplan, Maßstab 1:10
Blatt 5 Zeichnung Meßdiagramm

Zu den Standardzeichnungen gehören eine Bauanleitung und eine Materialbeschreibung.

5) Konstruktion des Rumpfes

Die Konstruktion und das Material des Rumpfes sind frei; ausgenommen sind die folgenden Einschränkungen:

- 5.1 Die Form und die Abmessungen von Rumpf, Deck, Bug und Spiegel müssen den Maßen der Zeichnungen und den Spantengrößen im Maßstab 1:1 entsprechen. Bei Holzbooten muß der Boden mindestens 7 mm und das Deck mindestens 5 mm dick sein. Die wirkliche Öffnung im Deck für die Plicht ist an die Maße der Zeichnung Meßdiagramm gebunden. Bei Sicht von oben muß die Form der Deckslinien in der Plicht gleichmäßig in einem Drehsinn verlaufen.
- 5.2 Maximal vier Lenzer dürfen in den Boden oder max. zwei in den Spiegel mit einer insgesamt max. effektiv lenzenden Oberfläche von 29 cm² (3 sq inch.) angebracht werden. Falls die Lenzer im Spiegel montiert sind,

müssen wasserdichte Rohre mit einem gleichen Querschnitt wie die effektiv lenkende Oberfläche an der Spiegelöffnung (maximal 43 mm Durchmesser) für die Verbindung zwischen Licht und Spiegelöffnung sorgen.

- 5.3 Die Form, der Ort und die Abmessungen von Cockpit, Schwertkasten, Schwertkastenöffnung und Mastspur müssen den Maßen auf den Zeichnungen entsprechen. Das Zusammensetzen von den Längsschotten der Plicht mit dem Boden muß innerhalb der Angaben der Skizze 'Meßdiagramm' liegen. Die Stoßfuge zwischen Längsschotten und Unterseite des Decks darf zwischen Spanten zwei und vier nicht weiter außen liegen als maximal 50 mm, vertical gemessen vom innersten Punkt des Decks in der Plicht. Der Lecksüberhang über den Fußpunkt der Längsschotten darf maximal 60 mm sein, vertical gemessen; der Rundungsstrahl mit dem Deck darf max. 25 mm sein (§¹). Querschiffs durchschnitten müssen die Längsschotten gerade sein; aus der Vogelperspektive müssen diese einen nach einer Seite gleichmäßigen Verlauf haben. Die vier Plichtecken dürfen abgerundet werden.
- 5.4 Jedes Boot muß vier voneinander abgetrennte, wasserdichte Luftkammern haben, d.h. Auftriebskörper, die bei Spanten eins und fünf durch die wasserdichten Querschotten und durch die wasserdichten Längsschotten gebildet werden. Bei aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GfK) gebauten Booten brauchen die Trennungen zwischen jenen Kammern bei den Spanten eins und fünf nicht durch wasserdichte Schotten geformt zu werden. Jeder Luftkasten muß mindestens versehen sein mit einer Inspektionsluke und einem so niedrig wie möglich angebrachtem Wasserablaufloch von max. 25 mm Durchmesser; beide sind während Wettfahrten wasserdicht zu verschließen.
- 5.5 Der Einbau einer Spinnaker-Trompete ist erlaubt (§²)

6) Gewicht

- 6.1 Das Gewicht der nackten Schale in trockenem Zustand darf nicht unter 80 kg liegen.
- 6.2 Unter der nackten Schale versteht man den komplett fertiggebauten Rumpf einschließlich Leck, der schützenden Farbe und/oder der Deckschicht und incl. fest montierter Beschlüge, jedoch ohne abnehmbare Beschlüge wie Ruder, Schwert, Rigg, Besegelung und andere Kleinigkeiten.
- 6.3 Unter trockenem Zustand versteht man einen neuen Rumpf, der noch nicht mit Wasser in Berührung gewesen ist; bei einem nicht neuen Rumpf wird das Trockengewicht nach dem Urteil des Vermessers festgelegt.

(§¹) Eine deutliche Interpretation dieser Zeile ist uns bis lang nicht gelungen. Wer kann helfen?

(§²) Seit Ende 1977 ist der Einbau einer Spi-trompete in Holland offiziell erlaubt. Die Einordnung zu Par.5 erschien uns richtig.

6.4 Falls das Gewicht der nackten Schale weniger als 80 kg beträgt, muß die Differenz, die höchstens 8 kg betragen darf, durch Ausgleichsballast ausgewogen werden; dieser besteht aus zwei rechtwinkligen Bleistücken, die nach Prüfung und Stempelung durch den Vermesser mit ihrer größten Oberfläche fest gegen die Unterseite des Schwertkastendeckels nagelfest angebracht werden, je ein Bleistück Steuer- und Backbord.

7) Schwert, Ruder und Ruderpinne

7.1 Schwert: Mahagoni oder wasserfest verleimtes Mahagoni-Sperrholz von 19 mm Dicke. (5) Die Abmessungen des unter dem Boot herausragenden Schwertteils gemäß Zeichnung. Unter dem "unter dem Boot herausragenden Schwertteil" versteht man den Teil des Schwertes, der wie beim in der Zeichnung angegebenen, max. heruntergelassenen Zustand unter dem Boot herausragt. Am Schwert muß ein Stopper angebracht sein, so daß das Schwert nicht weiter als das auf der Zeichnung angegebene Maß von 840 mm unter dem Boot herausragen kann. Das Profil des Schwertes ist frei.

7.2 Ruder: Ruderblatt aus Mahagoni oder wasserfest verleimtes Mahagoni-Sperrholz von 19 mm Dicke. Die Abmessungen des Unterwasserteils des Ruderblattes gemäß Zeichnung. Das Profil des Ruderblattes ist frei.

Ruderkopf: Abmessungen, Konstruktion und Material sind frei.

7.3 Ruderpinne: Abmessungen, Konstruktion und Material sind frei. An der Pinne darf ein Ausleger befestigt werden, die Länge des Auslegers ist frei.

8) Rundhölzer

8.1 Mast: Profil, Konstruktion und Material sind frei. Der Platz des Mastes in der Mastspur und der Mastfall sind frei. Gebogene und drehbare Masten sind verboten. Der Mast muß während eines Zeitraumes von min. 30 min. horizontal oder mit dem Masttop nach oben treiben können. (6) Das Gewicht des Mastes muß mindestens 10 kg sein. Der Schwerpunkt des Mastes darf nicht tiefer als 2250 mm gemessen von der Unterseite des Mastfußes entfernt sein. Diese beiden Messungen müssen in stehendem Zustand mit eingehängten Wanten (ohne Wantenspanner bzw. Locheisen) und mit am Mast anliegenden Fallen durchgeführt werden. Schwarze Markierungen: Am Mast müssen drei schwarze Markierungen von 10 mm Breite angebracht sein: Markierung 1: Die Oberkante der unteren schwarzen Markierung liegt 770 mm über der Unterkante Mastfuß. Markierung 2: Die Unterkante liegt genau 5480 mm über Oberkante Markierung 1. Markierung 3: Die Unterkante liegt genau 4000 mm über Oberkante Markierung 1. Saling: Falls vorhanden, sind Abmessung, Konstruktion und Material frei.

Anmerkungen Vorseite:

- (§) Die Anwendung eines massiven oder wasserfest verleimten Holzes anderer Sorte sollte ermöglicht werden. Soll die Benützung eines Kunststoffwertes erlaubt werden; hierbei sollte ein Mindestgewicht festgelegt werden, um einen gewichtsmäßigen Vorteil gegenüber Holz auszuschließen.
- (§) Sinngemäß gilt dies auch für das Kuderblatt.
- (§) Letzter Satz dieses Abschnitts sollte gestrichen werden.

- 8.2 Baum: Profil, Konstruktion und Material sind frei. Bleibend gebogene Bäume sind verboten. Der Großbaum muß mit Nut, aber ohne Beschläge durch einen Kreis von 120 mm Durchmesser durchgezogen werden können.
Am Baum muß eine schwarze Markierung von 10 mm Breite angebracht werden: Die Vorderkante liegt 2515 mm hinter der normalen Achterkante des Mastes.
- 8.3 Spinnakerbaum: Die Länge des Spinnakerbaumes incl. Beschläge darf 1850 mm nicht überschreiten. Profil, Konstruktion und Material sind frei.

9) Besegelung

- 9.1 Großsegel: Achterliek 5890 mm; Breite auf halber Höhe 1700 mm; die Länge des Vorlieks wird bestimmt vom Abstand zwischen Oberseite Mastmarkierung 1 und Unterseite Markierung 2. Während der Wettfahrten darf der Segelkopf die Unterseite der Markierung 2 nicht überschreiten und die Oberseite des Baumes die Oberseite der Markierung 1 nicht unterschreiten. Die Länge des Unterlieks wird bestimmt vom Abstand zwischen Achterkante Mast und der Vorderseite der Baummarkierung. Während der Wettfahrten darf das Unterliek die Vorderseite der Markierung auf dem Baum nicht überschreiten.
- Segellatten: vier Latten, die am Achterliek in ungefähr gleichen Abständen verteilt sind. Anbringung und Länge der obersten Latte nach Zeichnung. Die Länge der übrigen drei Latten ist 760 mm.
- Kopfholz: Das Kopfholz darf in keiner Richtung mehr als 120 mm messen.
- Segelzeichen und Nummern: das Segelzeichen besteht aus einem stilisierten T, Abmessung nach Zeichnung. Der Nationalitätsbuchstabe und die Segelnummer stehen unter dem T. Die Abmessungen von Buchstaben und Ziffern: Höhe 300 mm, Breite 200 mm, Dicke 50 mm, Abstand voneinander 60 mm. Das Segelzeichen und die Segelnummern müssen an beiden Seiten des Großsegels auf etwa 2/3 der Höhe des Segels über dem Baum angebracht werden, jedoch an Steuerbordseite etwas höher als an Backbord. Segelzeichen und Nummern müssen in ihrer Farbe einen starken Kontrast zum Segel bilden.

Reffvorrichtung: Das Anbringen einer Reffvorrichtung am Großsegel ist erlaubt. (§) Die Konstruktion ist frei.

- 9.2 Genua: Vorliek 4420 mm, Achterliek 4260 mm, Unterliek 1830 mm
- 9.3 Fock: Vorliek 4420 mm, Achterliek 3960 mm, Unterliek 1520 mm
- 9.4 Spinnaker: Vor- und Achterliek 4100 mm, 1/2 Breite auf 1/2 Höhe 1300 mm, 1/2 Breite auf 3/4 Höhe 900 mm, Diagonal 4600 mm. Der Spinnaker muß aus zwei gleichen, flachen Teilen bestehen. Eine Fittelnahit ist Vorschrift. (§) Die Lingslieken müssen eine gerade Linie sein. Ein Kopfholz ist verboten. Auf beiden Seiten des Spinnakers ist die Segelnummer auf halber Höhe anzubringen. Abmessung der Ziffern siehe 9.1

10) Stehendes und laufendes Gut und Schotführung

- 10.1 Das stehende Gut besteht aus zwei Wanten und einem Vorstag aus Stahldraht von min. \varnothing 3 mm (1/8 Zoll). Das Vorstag muß getrennt von der Fock angebracht sein; es darf entspannt gefahren werden, muß jedoch den Mast aufrecht halten können in dem Fall, daß die Fock nicht gesetzt ist oder daß das Fockfall bricht. Der Befestigungspunkt des Vorstags am Mast muß so angebracht sein, daß er unter der Mastmarkierung 3 liegt.

Das Vorstag muß vor dem Befestigungspunkt der Fock mit dem Schiff genügend fest verbunden sein. Der Befestigungspunkt des Fockvorlieks am Rumpf muß 4325 mm vom Spiegel, parallel zu den Wasserlinien gemessen, liegen. Der Befestigungspunkt der Wanten an Deck muß 100 mm vor dem Spant vier liegen und darf nicht mehr als 62 mm nach innen liegen, gemessen von der Außenseite des Rumpfes. Diamonds und/oder andere Verstagungen sind erlaubt.

- 10.2 Laufendes Gut: Vorrichtung und Material des laufenden Guts sind frei. Die Spinnakerfall-Umlenkung muß innerhalb 100 mm unter Unterseite Markierung 3 an der vorderen Seite des Mastes angebracht sein. (§)
- 10.3 Schotführung: Vorrichtung und Material der Schotführung sind frei.

11) Beschlüge

Alle Beschlüge sind gestattet.

- (§)
(§) Es sollte gestrichen werden: "am Großsegel"
Neufassung letzter Satz (Vorschlag): Der Befestigungspunkt des Spinnakerfalls muß innerhalb eines Radius von 100 mm von der Unterkante der Mastmarkierung 3 gelegen sein.

12) Vorgeschriebene Ausrüstung

Während Wettfahrten müssen an Bord sein:

- ein Faddel
- eine Schwimmweste je Besatzungsmitglied
- eine Lunte oder Fütz
- ein Tampen von mindestens 10 m Länge und mit einem Durchmesser von mindestens 10 mm; (§) er wird zum Anlegen oder Abschleppen benutzt.

13) Besondere Bestimmungen

Ausreitgurte oder eine Ausreitvorrichtung darf angebracht werden.

L.N.S.V., März 1971

- (§) Ersetze: "und mit einem Durchmesser von mindestens 10 mm Manila oder anderes Material entsprechender Festigkeit."

DIE DISKUSSION GEHT WEITER !

Gscheidle gegen Tempobegrenzung

Hamburg (dpa/AP). Bundesverkehrsminister Gscheidle hat sich entgegen seinem für Forschung zuständigen Kabinettskollegen Hauff gegen Tempobegrenzungen ausgesprochen

Diese oder eine ähnlichlautende Notiz war kürzlich in allen Tageszeitungen zu lesen.

Nach dem Deutschen Segler - Verband hat sich nun auch die Bundesregierung durch ihren Verkehrsminister Kurt

Gscheidle zum Thema gemeldet. Dies unterstreicht das starke Interesse dieser Regierung am Segelsport. Die Tempo - Klassenorganisation weist darauf hin: diese Aussagen des Herrn Gscheidle zeugen von einem aufkommenden Segelinteresse; doch die diplomatische Verklärung des Sachverhalts durch Herrn Gscheidle trägt zur Besserung unserer Situation nur wenig bei. Die Tempo - Klassenorganisation Deutschland e.V. stellt mit Nachdruck fest, daß sie auch in Zukunft ohne jedwede diplomatische Zugeständnisse für eine Tempo - Forcierung eintreten wird.

!!! wichtig !!! wichtig !!!

zusätzlicher Regattetermin auf für uns neuem Segelrevier

Nach Rücksprache mit der Wettfahrtgemeinschaft Dümmer wollen wir bei den Herbstwettfahrten des Bielefelder Segelclubs am 22./23. September auf dem Dümmer See starten.

Der Dümmer ist ein großes flaches Gewässer von ca. 3-4 km im Durchmesser. Fast im gesamten See kann man stehen, die Wassertiefe dürfte für uns aber im gesamten See, zumindest aber im Regattabereich voll ausreichen. Auf diesem Revier werden und wurden bereits zahlreiche Meisterschaften internationaler und olympischer Klassen aufgrund der hervorragenden Wind- und Wasser- verhältnisse ausgetragen.

Die Wettfahrtgemeinschaft Dümmer ist aufgeschlossen gegenüber unserer Klasse und ist ggf. bereit, für uns im nächsten Jahr die deutsche Bestenermittlung zu starten.

Um in dieses neue Revier gut einzusteigen und auch aus Gründen der Revierkenntnis im Hinblick auf die Bestenermittlung hoffe ich sehr auf die Teilnahme aller Regattainteressierten. Ich halte diesen See für eines der besten - oder sogar das beste Regattarevier, das uns zur Zeit international zur Verfügung steht.

Die Meldungen erbitte ich bis zum 5. September an mich. Meldeschluß ist der 12.9. bei der WG Dümmer. Meldegeld von DM 30.-- bitte beilegen!

Siegi Kaiser

TEMPO - FEST 1979
TRAININGSWOCHENENDE

Auf unserer letzten Jahreshauptversammlung hatten wir sowohl die Ausrichtung eines Trainingswochenendes als auch die Veranstaltung eines Tempo-Jahresfestes ins Auge gefaßt. Beides soll nun terminlich zusammengelegt am Wochenende Mitte September (15./16.) stattfinden.
Ort: Dülmener See!

Zum Thema 'Fest' schreibt Hans Kocur: "Wir sind zwar ziemlich 'weit vom Schuß', doch haben wir beste Übernachtungsmöglichkeiten 'direkt vor der Kneipe', und zwar:

1. möblierte Zimmer (nur begrenzt vorhanden)
2. Zeltplätze (natürlich auch für Wohnwagen)
3. private Unterkommensmöglichkeiten in Wohnwagen/Mobilheimen.

Zum vorgenannten Termin haben wir unser Club-Lokal reservieren lassen. Sollte dieser Vorschlag allgemeines Interesse finden, würde sich unser Fest-Ausschuß unter Leitung von Dieter Kistner um die Rahmgestaltung dieses Abends kümmern." Daß die Dülmener feiern und Feiern organisieren können, dürfte hinreichend bekannt sein... Und wo sonst könnten wir-so praktisch!- direkt vor der Kneipe ins Bett steigen? Dieter Kistner und sein Fest-Ausschuß mögen sich an die Arbeit machen.-Beginn ist gegen 20.00 Uhr; Freundinnen, Freunde, Töchter und Söhne, Ehefrau und Ehemann, Eltern und sonstige Anhänger seien herzlich miteingeladen!

Die Vorbereitung und Leitung des Trainings übernehmen Götz Lauenstein, Siegfried Kaiser und ich. Mit startklaren Booten soll es am Samstag gegen 14.00 Uhr losgehen. Wir werden uns sicher alle Boote gemeinsam ansehen - Stichwort: Trimm auf dem Trockenen (Mastfall, Liekspannungen etc.). Auf dem Wasser sollen das Startverhalten, das Runden von Bahnmarken, das Abdecken anderer Boote und natürlich der Segeltrimm Themen sein. Alles Weitere kann an Ort und Stelle besprochen werden (Tagesablauf Sonntag, Pausen etc). Eine Voranmeldung hierzu ist nicht unbedingt nötig, sie erleichtert uns aber die notwendigen Planungen. Adresse: Hilmer Goedeking, [REDACTED]. Zur Deckung von Unkosten kann evtl. ein Startgeld von rund 10.DM fällig werden, dies ist aber noch nicht sicher und wird sich erst an Ort und Stelle herausstellen.

Bleibt fürs Fest und vor allem für das Training noch zu hoffen, daß das Wetter eine ganze Ecke besser wird. Und daß viele von Euch die Gelegenheit nicht verpassen werden, zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen.

HG

Regattaberichte

1. Kompaßregatta Bevertalsperre am 31.03./01.04.1979

Faktor 1,22

Am letzten Märztag trafen sich nach beendetem Winterschlaf erstmals die aktivsten 18 Tempojollen bei feuchtkaltem Wetter an der Bevertalsperre.

Mit dieser Teilnehmerzahl, darunter zwei Gastmannschaften aus Holland, war die Tempoklasse stärkste und einzige international vertretene Klasse.

Zum erstenmal starteten wir am Samstagnachmittag bei leichten Winden, die uns mit ständigen Drehungen und einzelnen Bevor- bzw. Benachteiligungen pausenlos zu schaffen machten. Ständige Konzentration und das Beobachten von Winddrehungen und Wasserbewegung war die einzige Möglichkeit Plätze zu gewinnen.

So fuhren wir z.B. während des fast gesamten Laufes immer an 4. bis 6. Stelle, während Götz Lauenstein den Absprung schaffte und ansetzte, um die seit dem Start führenden Schoenmakers zu überholen. Bereits zu diesem Zeitpunkt ließ sich von unserer hinteren Position aus erkennen, daß er da ganz tief in ein Flautenloch segeln würde. Und so kam es dann auch.

Wenig besseres passierte in diesem Lauf den anderen vor uns segelnden. Sie kamen mit anderen Klassen gleichzeitig an der Wendemarke an und trieben durch gegenseitige Behinderungen manövrierunfähig ab. Genau vor uns öffnete sich eine Lücke an der Tonne, die wir ausnutzten und von dort hart verfolgt auf die Zielkreuz gingen und diese noch als zweiter passieren konnten.

Nach einem gemütlichen Beisammensein mit unseren holländischen Freunden am Abend starteten wir dann am Sonntagmorgen bei wieder recht zweifelhaftem Wetter zum zweiten Lauf. Diesmal machte uns der Nebel zu schaffen. Wir waren sicher nicht die einzigen, die im dichten Nebel zu nah unter Land gerieten. Einer jedoch muß wohl so wenig gesehen haben, daß er eine Runde ganz vergaß. Dies endete dann natürlich mit einem Protest, der die Stimmung etwas vergiftete.

Der letzte Lauf wurde dann nur stark verkürzt gesegelt. In der allgemeinen Hektik kam dann auch ein Fehlstart und beim zweiten Start einige Einzelrückrufe vor, was das Feld schon direkt etwas auseinanderzog. Hart verfolgt von Jornas und Klaus Annecke konnten wir dann doch noch unsere Startführung erfolgreich verteidigen, während die Gebr. Schoenmaker und Götz Lauenstein zurückblieben.

S. Kaiser

2. Ansegeln um das Blaue Band auf dem Baldeneysee
am 1. Mai 1979 Faktor 1.09

Das war endlich mal für Jeden etwas! Wir hatten Wind 0-1, aber auch über 4. Es gab Sonne, dann wieder Nieselregen. Es gab Böen und Winddrehungen. Es gab Kenterungen (G 172, 186), einen heruntergekommenen Mast (G 141), gerissene Ausreitgurte (G 140), ein aus der Baumnut herausgerissenes Großsegel (G 73) und dergleichen mehr. Es gab Aufgaben scharenweise.

Man sieht: durchaus Abwechslung. Es war tatsächlich eine Regatta wie selten. Zum Start wehte ein guter Mittelwind, der dann bald auffrischte und den Mannschaften doch manches abverlangte. (ein Bild für die Götter, Karla Fromme in ihren Ausreitgurten hängen zu sehen...!) Das Feld der 15 Mannschaften zog sich bald

sehr auseinander; die beiden ersten schafften den Absprung vom Rest des Feldes (G 180, 53). Sie hatten lediglich von der letzten Boje an mit dem einsetzenden Schwachwind zu tun. Vater und Sohn Preußner blieben deutlich in Führung und gewannen damit das Blaue Band zum x-ten Mal. Erfreulich das Abschneiden von G 175 : Dritter! Die G 466 ersagelte mit neuer Besatzung einen zwar ungewohnten, aber dennoch guten 4. Platz: Sigi Kaiser als Neuling an der Pinne segelte mit Beate Maul als Neuling an der Vorschot. Beate war leider nicht dazu zu bewegen, es ihrer Schwester Gabi gleichzutun und einen weiteren Bericht "Meine erste Regatta" zu schreiben...

H.Goedeking

3. Internationale Holländische Meisterschaft der Tempo Scow auf dem Spiegelpolder bei Loosdrecht vom 24. bis 27. Mai 1979

Mit 24 Teilnehmern war diese Meisterschaft auch in diesem Jahr wieder gut besucht. Der Scow Tempo Club Holland dankt der deutschen Tempo Vereinigung für die große Teilnahme (36% des Feldes).

Nur ein gutes halbes Jahr nach der letzten holl. Meisterschaft ließ sich eigentlich schon vorher vermuten, daß der Spitzenkampf wieder unter den gleichen Mannschaften ausgetragen werden sollte, abweichende Windverhältnisse warfen dann aber doch noch einiges durcheinander.

Der erste Lauf begann bereits mit wenig Wind, der bekanntlich für einige unserer deutschen Mannschaften sehr von Vorteil ist. So belegte hier prompt die Mannschaft Preußner hinter dem antlerenden Meister v.d.Sluis den 2. Platz.

Nachdem der Wind in den anderen Läufen weiter auffrischte konnten Preußners leider nicht mehr in der Spitzengruppe mithalten. Erfreuliche Einzelergebnisse belegte trotz Kenterung die Mannschaft Goedeking/Maul.

Die Führungsgruppe bildeten folgende 4 Mannschaften:

Gebr. v. Dusseldorp - Holl. Meister 1975 bis 1977

Gebr. v.d.Sluis - amtierender Meister 1978

Gebr. Schoenmaker - abonierete dritte der letzten 2 Meisterschaften

Gebr. Kaiser - deutsche Ranglistenerte u. Vizemeister 1978

Holländischer Meister 1979 wurde mit 3 ersten Plätzen die Mannschaft v. Dusseldorp knapp vor v.d. Sluis. Schoenmakers hatten leider wiederholt Schwierigkeiten mit ihrer Trapezeinrichtung, so daß Jack öfters ein Bad nehmen mußte. Kaisers mußten wieder wegen eines schon zur Tradition werdenden Ruderschadens einen Lauf aufgeben.

Schick/Goebel brach im Kampf mit den Naturgewalten der Großbaum. Bei dem harten Wetter verschloß Jürgen Fromme seine Vorschoterin, so daß Flottenchef Paul Lassoff einspringen mußte.

Besonderen Dank für die Verstärkung des Regattafeldes möchten wir hiermit Hans Hermann Becker zukommenlassen, der es durch Verleihen seines Bootes ermöglichte, daß der FD-Segler Peter Gersing mit seiner Vorschoterin Sabine Kobold an dieser Tempo Regatta teilnehmen konnten, die dieses Erlebnis in einem Brief wie folgt beschrieben: "... es war wirklich ein schönes, bewegtes und erlebnisreiches Wochenende. Gerne, mit einem ganz dicken Grinsen auf den Wangen, denken wir daran zurück und mit jedem Namen, den wir in Deinem Spritzwasser lesen, können wir ein kleines Ereignis, zumindest aber eine nette Person verbinden. Wir freuen uns schon auf das nächste Mal und grüßen Euch alle ..."

Siegermaterial:	Rumpf	Mast	Groß	Genoa	Spi
1.	Holz	Eigenbau	BWS	North	North Jongkind
2.	Holz	Eigenbau	BWS	Heineken.....	
3.	Holz	Eigenbau	Eigenbau	Heineken.....	
4.	GFK	Eigenbau	Eigenbau	Gaastra/Imhoff	Jongkind
14.	GFK	WEGU	Proctor	Vreken.....	

Hans-Günter Kaiser

4. Pfingstregatta des YCRE auf dem Baldeneysee vom 2.-4.6.79 Faktor 1.17

Ein halbwegs gutes Feld von 13 Booten ging diesmal an den Start. Der erste Lauf bei schwachen Wind dauerte - so schien es mir - ewig. Es müssen nach meiner Erinnerung so etwa 3 1/2 Stunden gewesen sein. Die beste Abwechslung für das ganze Feld gab es an der ersten Boje, als unser Klassenboß das Feld - im guten Glauben - verkehrtherum um das Faß schicken wollte. Ein großes Durcheinander, bis alle dann einmal richtig gerundet hatten! Die Reihenfolge des Feldes wurde kräftig durcheinandergeschüttelt. Jung/Burchardt (G 473) schoben sich vor Lauenstein/Geiger (G 181) als Erste über die Ziellinie; Ehepaar Karla und Jürgen Fromme, seit der Holl. Meisterschaft ganz prima in Form, ersegelten sich den 3. Platz! - Die zweite Wettfahrt brachte bei gleichbleibendem Schwachwind eine Bahnverkürzung. Durch sie kam einiges auf an Unwillen bei den Seglern über das Zielschiff, daß an Backbord einer Bahnmarke lag; diese hätte normalerweise an Steuerbord gerundet werden müssen. Das Zielschiff lag schlecht, sehr weit in Lee der Boje, und so dachten sich einige (und wir auch), man müßte die Boje an der in der Bahnkarte vorgeschriebenen Seite lassen und auf diese Weise ins Ziel segeln. Weit gefehlt - wir hatten alle die Segelanweisungen nicht genau genug gelesen: Von der letzten Bahnmarke kommend liegt das Zielschiff immer an Backbord der Zielboje (und wir hatten das Zielschiff an Steuerbord lassen wollen). Auf diese Weise einen schönen Platz verschenken - das ist mir zum letzten Mal passiert. Diesen zweiten Lauf gewannen Preußner/Preußner vor Jung/Burchardt und Lauenstein/Geiger. - Für die dritte Wettfahrt hatten Jung und Vorschoter Burchardt die besten Aussichten. Leider haben sie die dicke Chance auf den 1. oder 2. Platz und damit auf den Gesamtersten regelrecht verschenkt, weil sie gleich zweimal das Wegerecht mißachteten und zur Entlastung zwei 720°-Drehungen (siehe Spritzwasser 5) segeln mußten. Das

warf sie aus vorderster Position heraus weit zurück. So langte es mit diesem 4. Platz nur noch zum 3. Platz in der Gesamtwertung. Götz Lauenstein und Martin Geiger machten in der dritten Wettfahrt noch einen Ersten und damit auch vor Vater Dieter und Sohn Rolf Preußner den Gesamtersten dieser Pfingstregatta.

H.Goedeking

5. Dröppelmina - Regatta an der Bevertalsperre am 9./10. Juni
!Faktor 1.15

Die Dröppelmina - Regatta der Seglervereinigung Wuppertal war in diesem Jahr erstmals auch für Tempo - Scow ausgeschrieben worden. Das Meldeergebnis war geprägt von denen, die wollten, aber nicht konnten (die Dülmener segelten ihre Clubmeisterschaft aus; Schriftführer Annecke saß im Wahllokal und führte Schrift für Europa; einige andere waren beruflich verhindert etc.), und denen, die konnten, aber nicht wollten. Es hatten zum Meldeschluß ganze vier Mannschaften gemeldet! Durch ziemliches tolles Hin und Her bekamen wir dann wenigstens noch 7 Meldungen zusammen.

Nachdem eine Mannschaft noch hatte absagen müssen, traten wir am Samstag - bei was für Wetter wohl?? - an. Eine Bever-Regatta ohne Regen, Matsch und Kälte! Die Sonne schien an beiden Regattatagen sehr kräftig, der Wind blies umso ruhiger (0 - 2), aber recht gleichmäßig. Winddrehungen gab es, wie üblich, aber sie waren vorhersehbar.

In der ersten Wettfahrt setzten sich Lauenstein/Geiger an die Spitze und hielten einen sehr gehörigen Abstand zum Rest des Feldes. Spannend wurde es aber in Zielnähe: auf den letzten 50 Metern wurden Götz Lauenstein und Martin Geiger doch sehr bedrängt. Ganz langsam schafften es Hans - Günther Kaiser und Rita Wüllbeck, auf den letzten 10 Metern an Lauenstein/Geiger vorbeizuziehen. Sie gewannen damit die Wettfahrt mit einem hauchdünnen Vorsprung von ca. 1 Meter. Dritte wurden Goedeking/Maul mit ebenfalls knappem Abstand (ca. 10 m.) Ein solch gedrängter Zieldurchgang bei einer

Wettfahrdauer von 2 1/2 h ist - zumal bei Schwachwind - beachtlich.

Der zweite Lauf am Sonntagvormittag bei - wie gesagt - gleichen Wetterverhältnissen (eher noch wärmer) wurde auf einem verkürzten Kurs gesegelt. Mit Abstand vor G 466 Kaiser/Wüllbeck gewannen G 53 Goedeking/Maul. Spannend wurde wieder der Kampf um Platz drei, den dann Lauenstein/Geiger G 181 knapp vor Gebr. Jorna behaupteten.

Vor der dritten Wettfahrt war noch alles offen: durch einen ersten Platz konnten noch G 181, 466 und 53 Gesamterster werden. Als jedoch von Anfang an Goedeking/Maul in Führung gingen und diese Führung mit Vorsprung behaupteten, schien alles gelaufen. Die Bever wollte anders. 200 Meter vor dem Ziel bekamen Lauenstein/Geiger, 20 m seitab liegend, eine ordentliche Bö mit Trapez und düsteten los. Die Gebr. Jorna bekamen die Reste dieser Bö auch noch mit, und Goedeking/Maul lagen in der Flaute. So gingen Lauenstein/Geiger dann als Erste ins Ziel (und gewannen damit die hübsche Dröppelmina). Zweite der dritten Wettfahrt wurden Gebr. Jorna. Dadurch ergab sich der zweite Gesamtplatz für Kaiser/Wüllbeck vor Goedeking/Maul. - Diese neue Regatta ist eine echte Bereicherung im Regattaprogramm unserer Klasse, und ich kann nur hoffen, daß im nächsten Jahr der Seglervereinigung Wuppertal die 'Haare zu Berge' stehen vor lauter Tempos auf dem Clubgelände (dann übrigens mit fertigem Clubhaus!).

H.Goedeking

6. Segeln - Kegeln des HeiSC auf dem Baldeneysee am 16./17.6.79 Faktor 1.10

Zur diesjährigen Regatta 'Segeln und Kegeln' gingen die Tempos als eine der zahlreichsten unter den teilnehmenden Klassen an den Start.

Das Feld war ohne die Gebr. Kaiser und die Crew Lauenstein/Geiger sowie ohne Holländer nicht optimal besetzt.

Am Samstag, den 16.6 waren beim Kegeln 80 Würfe "in die Vollen" zu absolvieren. Hier konnten Hertz/Kinne mit 504 Punkten überlegen den 1. Platz - wie im Vorjahr - heraus-

kegeln. Auf dem 2. Platz landete das Team Wirth/Philipp mit 480 Punkten. Die übrigen Kandidaten folgten mit kleinerem Abstand. Als Favoriten für den folgenden Segeltag konnten Wirth (2. Platz), Preußner (4. Platz) und Jung (6. Platz) bezeichnet werden.

Am Sonntag, den 17.6. blies eine leichte Brise mit Stärken zwischen 0 und 4. Obwohl die erste Wettfahrt verkürzt wurde, entstanden doch beträchtliche Abstände zwischen den Seglern. Erwartungsgemäß kam es zum Duell zwischen G 180 (Preußner) und G 473 (Jung). Sehr stark segelte auch das Ehepaar Fromme, das sich im Laufe des Frühjahrs enorm steigern konnte und nun schnurstracks auf den Gewinn des neu gestifteten "Damenpokals" zusteuert. Erster wurde in dieser Wettfahrt die Crew Preußner/Preußner vor Jung/Ciecior, Fromme/Fromme und Wirth/Philipp. Bemerkenswert war die sonderbare Startreihenfolge der einzelnen Klassen, was sich auch darin zeigte, daß die ersten Tempos die gesamten zwei zuvor gestarteten Klassen überholten. Merkwürdig war außerdem, daß die tatsächliche Startlinie nicht mit der in der Ausschreibung angegebenen übereinstimmte. Am Nachmittag wurde die zweite Wettfahrt ausgesegelt. Inzwischen hatte der Wind etwas aufgefrischt. Eine gute Leistung zeigte die Crew Goedeking/Maul, die sich den 2. Platz vor Preußner/Preußner erkämpfte. Erster wurde Ralph Jung, der dann im Gesamtklassement mit 0.7 Punkten hinter Dieter Preußner lag. gut gefallen konnten auch die Dülmener Segelfreunde, die als einziger Club zwei Crews, nämlich Kistner/Kozur und das Ehepaar Fromme unter das erste Drittel bringen konnte.

Thomas Ciecior

Konto der Tempo - Klassenvereinigung

"Sonderkonto Rita Preußner" Postscheckamt Essen

Regatta - Ergebnisse :

1. Kompassregatta Bevertalsperre

1,22

01.	H	179	Schoenmaker/Schoenmaker	1	1	6	122,000
02.	G	466	H.G.Kaiser/S.Kaiser	2	5	1	121,238
03.	H	134	R.Jorna/T.Jorna	3	4	2	118,823
04.	G	473	R.Jung/ Schmitz	5	2	5	114,883
05.	G	181	G.Lauenstein/M.Geiger	6	3	4	113,231
06.	G	53	H.Goedeking/G.Maul	7	6	8	102,938
07.	G	172	K.Annecke/U.Schürmann	10	9	3	101,794
08.	G	182	D.Kistner/ Kistner	13	7	7	95,313
09.	G	64	Röske/ Schwenk	11	11	9	90,229
10.	G	186	K.H.Siepmann/ Siepmann	4	12	15	90,229
11.	G	175	R.Wirth/W.Phillipp	12	10	11	87,688
12.	G	141	K.Schiek/A.Goebel	15	8	12	85,146
13.	G	302	J.Trinkwald/A.Schulmeis	14	ag	10	77,521
14.	G	73	J.Fromme/K.Fromme	8	ag	ng	74,979
15.	G	183	Hertz/ Baseler	16	15	13	73,708
16.	G	230	J.Meis/R.Meis	18	13	14	72,438
17.	G	94	Schenten/J.P.Schwarz	9	dq	ng	71,167
18.	G	2	Scheidle/Bisewski	17	14	ng	67,354

2. Ansegeln Baldeneysee

1,09

01.	G	180	D.Preußner/R.Preußner	1			109,000
02.	G	53	H.Goedeking/G.Maul	2			103,187
03.	G	175	R.Wirth/	3			98,463
04.	G	466	S.Kaiser/B.Maul	4			94,467
05.	G	182	D.Kistner/	5			90,833
06.	G	473	E.Jung/ Jung	6			87,200
07.	G	183	Basler/	7			83,567
08.	G	73	Fromme/	ag			67,217
09.	G	140	H.G.Kaiser/R.Wilbeck	ag			67,217
10.	G	141	K.Schiek/A.Goebel	ag			67,217
11.	G	172	K.Annecke/U.Schröter	ag			67,217
12.	G	179	U.Sengbusch/	ag			67,217
13.	G	186	K.H.Siepmann/Siepmann	ag			67,217
14.	G	302	Trinkwald/Schulmeis	ag			67,217
15.	G	428	Manigel/Manigel	ag			67,217

3. Offene Holländische Meisterschaft Spiegelpolder

1,35

01.	H	158	V.Dusseldorp/v.Dusseldorp	8,7	P.		135,000
02.	H	174	v.d.Sluis/B.v.d.Sluis	11,7			
03.	H	179	J.Schoenmaker/J.Schoenmaker	28,4			
04.	G	466	H.G.Kaiser/S.Kaiser	32,7			123,535
05.	H	134	R.Jorna/T.Jorna	49,7			
06.	H	19	Schellinger	58,7			
07.	G	180	D.Preußner/R.Preußner	61,7			109,682
08.	H	167	H. Boer/	61,7			
09.	G	53	H.Goedeking/G.Maul	76,-			102,850
10.	H	52	Melis	81,-			
12.	H	79	Leenders	91,-			
13.	G	73	J.Fromme/K.Fromme	91,-			95,685
14.	H	95	Smelik	97,-			
15.	G	182	D.Kistner/	97,-			92,818

11.	15.	H 176	Stoffers	102,-	89,4	
19.	16.	G 140	P.Gersing/S.Kobold	112,-	117	83,264
	17.	G 230	Meis	113,-		89,175
	18.	H 168	A.Boer	116,-		
16.	19.	H 139	Buitenhok	126,-	112	
	20.	H 160	Hellemann/N.Vos	131,-	119	
	21.	H 1	J.Menger	141,-	129	
	22.	G 141	K.Schick/A.Goebel	152,-	133	75,624
	23.	G 34	K.Veldhuizen/M.Konerding	154,-	134	75,143
	24.	H 175	Dool	171,-	147	

dies sind die uns offiziell mitgeteilten Ergebnisse. Da noch Unklarheiten bestehen, werden noch keine Ranglistenpunkte auf den hinteren Platzierungen errechnet.

4. Pfingstregatta Baldeneysee

1,17

01.	G 181	G.Lauenstein/M.Geiger	2	3	1	117,000
02.	G 180	D.Preußner/R.Preußner	4	1	2	115,135
03.	G 473	R.Jung/Burchardt	1	2	4	115,135
04.	G 73	J.Fromme/K.Fromme	3	4	3	108,013
05.	G 53	H.Goedeking/G.Maul	5	5	5	99,196
06.	G 175	R.Wirth/ Petzhold	6	7	8	89,022
07.	G 64	Röske/Sohwenk	7	9	6	87,326
08.	G 182	D.Kistner/Janowitz	8	10	7	82,239
09.	G 141	K.Schick	11	6	9	80,543
10.	G 94	Schrüter	9	8	10	78,848
11.	G 230	Meis/Meis	12	11	11	66,978
12.	G 186	Siepmann	10	ag	ag	63,587
13.	G 428	Manigel	13	ng	12	60,196

5. Drüppelmina Regatta Bevertalsperre

1,15

01.	G 181	G.Lauenstein/M.Geiger	2	3	1	115,000
02.	G 466	H.G.Kaiser/R.Wülbeck	1	2	4	111,167
03.	G 53	H.Goedeking/G.Maul	3	1	3	110,470
04.	H 134	R.Jorna/T.Jorna	4	4	2	97,227
05.	G 473	E.Jung/R.Jung	5	5	5	78,409
06.	G 68	H.Gräning	ag	ng	ng	60,985

6. Segeln - Kegeln Baldeneysee

1,10

01.	G 180	D.Preußner/R.Preußner	4	1	3	110,000
02.	G 473	R.Jung/Cracior	6	2	1	108,989
03.	G 175	R.Wirth/W.Philip	2	4	5	104,659
04.	G 182	D.Kistner/Kozur	3	6	4	101,339
05.	G 73	J.Fromme/K.Fromme	7	3	6	97,008
06.	G 53	H.Goedeking/G.Maul	11	5	2	94,554
07.	G 172	K.Annecke/Konerding	8	8	8	85,315
08.	G 94	Schrüter/Furtmann	5	13	7	83,871
09.	G 183	Hertz/ Kinne	1	14	13	80,984
10.	G 161	Bender/ Bender	13	7	9	78,097
11.	G 141	Schick/ Schick	15	9	10	70,879
12.	G 230	Scheidle/Meis	12	11	11	70,879
13.	G 302	Trinkwald/Schulmeis	9	12	ng	67,992
14.	G 2	Scheidle/Bisewski	10	ag	12	67,270
15.	G 176	Schönborn/ Grimm	14	10	14	65,105

Entwicklung der Tempoklasse / Auswertung der Rangliste

Im Vergleich mit dem letzten Jahr zeichnet sich schon ab, daß unsere Rangliste länger wird, d.H. mehr Mannschaften nehmen an Regatten Teil.

Der unerfreulichere Teil ist allerdings, daß die Teilnehmerszahl pro Regatta besonders am Baldeneysee - unserem stärksten Revier - leicht fallende Tendenz zeigt. Der nun auf 2 Wochenenden gelegte Termin für die Essener Woche wird sicher auch noch seinen Teil beitragen. Wir hoffen, dies kann durch den neuen Termin am Dümmer ausgeglichen werden.

Die derzeitige Führung der Rangliste hat sich in den ersten 4 Plätzen zum Vorjahr noch nicht verändert. Hilmer Goedeking hat einen guten Anschluß gefunden und Jürgen Fromme wird sich sicher auch ein Stück vorarbeiten können.

Erfreulich ist das gute Ausnutzen der Regattaboote durch das Segeln verschiedener Steuerleute, so sind einige Boote auf fast jeder Regatta anzutreffen.

Hinweis für die aktiven Regattasegler

Für die Teilnahme an einer deutschen Bestenermittlung, die im nächsten Jahr auf dem Dümmer See durchgeführt werden soll sind bestimmte Voraussetzungen für eine Meldungen zu beachten.

Jeder deutsche Teilnehmer muß während der letzten 12 Monate vor der Bestenermittlung mindestens an 3 Regatten teilgenommen haben, die wiederum mindestens 15 Teilnehmer haben müssen und bei der mindestens 3 Läufe durchgeführt worden sind.

Nur Steuerleute, die diese Voraussetzungen erfüllen sind meldeberechtigt. Für ausländische Teilnehmer gilt diese Beschränkung nicht. Da der Termin für die Bestenermittlung noch nicht feststeht bitte ich das schon bei den ausstehenden diesjährigen Regatten zu bedenken.

VERKÄUFE UND KAUFGESUCHE

Private Verkaufsanzeigen und Kaufgesuche sind kostenlos; ein kleines Briefchen oder ein Telephonanruf bei Siegfried oder Hilmer reicht.-Geschäftliche Anzeigen sind bei angemessener Beteiligung an den Druckkosten evtl. möglich.

VERKÄUFE: 1) Tempo - Scow G 65



- 2) Tempo - Scow G 140, Wegu, orange, 2 Masten und zwei Bäume (Reckmann und BWS), Spi, Persenning, Deckskompass, Fockroller, Trailer mit Res.-rad und Winsch; mit Meßbrief



- 3) Tempo - Scow G 168, Kunststoffboot, Holzmast und Mastrohling (incl. einigen dazugehörigen Beschlügen), 2 Satz Segel, davon einer neu (einschl. Spi), Trailer
Preisvorstellung: 3000.00 DM



- 4) Tempo - Scow G 187, Wegu, gelb, Baujahr '77, 1 Saison gesegelt, sehr guter Zustand, viele Extras (Rollfock, Knarrblöcke, Persenning, Trapez etc.)
Preisvorstellung: 3900.00 DM



- 5) Tempo - Scow, Baujahr '77, weiß, mit Trailer und Slipwagen sowie Dachträger für Wohnwagen
Preisvorstellung: 4000.00 DM



- 6) Tempo - Scow H 135, Holz - Werftbau, Alumast und -baum, Spi, Persenning, Trailer
Preisvorstellung: hfl. 3500.00
(Name unbekannt)



- 7) Tempo - Scow H 173, Wegu, Alumast und -baum
Preisvorstellung: hfl. 3000.00



- 8) Unbearbeitetes Alu - Großbaumprofil, 50.00 DM
Zeltplane für Tempo, weiß,
Material: Kunststoff - Textil-
gewebe, 40.00 DM
1 Holzmast, 1 Alumast, 1 Alu-
baum, Preise auf Anfrage



KAUFGESUCHE:

- 1) 19mm - Mahagoni - Sperrholz, ausreichend für ein
Ruderblatt, gesucht; falls ge-
nügend Interessenten sich finden,
evtl. Kauf einer ganzen Sperr-
holzplatte: bitte melden!
Hilmer Goedeking (s.o.)

NEUMITGLIEDER

Folgende Neumitglieder dürfen wir in der Tempo - Klassenver-
einigung begrüßen:

1 Baumgart	Rainer		G. 322
2 Doert	Thomas		628
3 Geiger	Martin		G. 181 V
4 Seiter	Gerhard		6109
5 Winterscheid	Gerhard		19432

Mitgliederstand Mitte Juli '79: 71

TERMINE Regatten, Trainingswochenende, Fest

Nach der Sommerpause wartet noch ein volles Programm auf Tempo - Segler; unter dem veranstaltenden Club sind Meldeadresse und Ranglistenfaktor aufgeführt.

- 4./ 5. August Tempo - Cup Dülmener See
Segel - Club Dülmener See
Paul Lassoff, [REDACTED]
3 Läufe f.= 1.18
- 25./26. August Essener Segelwoche '79
1./ 2. Sept. Wettfahrtgemeinschaft Baldeneysee
Siegfried Kaiser, [REDACTED]
- 1./ 2. Sept. 4 Läufe f.= 1.28
Roermond/ Holland
R.R. & Z.V. Maas en Roer
J.H. Menger, [REDACTED]
3 Läufe f.= 1.20
- 15./16. Sept. Trainingswochenende am Dülmener See
SCDS/Lauenstein/Kaiser/Goedeking
Meldungen nicht unbedingt nötig, aber
dennoch zur Planung erbeten an:
Hilmer Goedeking, [REDACTED]
Beginn: Sa. 14.00 Uhr
15. September Tempo - Fest 1979
Segel - Club Dülmener See
Beginn: ca. 20.00 Uhr
- 22./23. Sept. Tempo - Herbstwettfahrten Dümmer See
Bielefelder Segelclub e.V., Hüde
Siegfried Kaiser, (s.o.)
3 Läufe f.= ?? Meldeschluß: 5.Sept.



TEMPO - AUFKLEBER können weiterhin bei allen Vorständischen sowie bei Paul Lassoff gekauft werden (1.50 DM)!!