

WASSER

November
1979

SPRITZ

MITGLIEDERZEITSCHRIFT
TEMPO -
KLASSENORGANISATION



SPRITZWASSER NUMMER SIEBEN 20 - 11 - 1979

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

Zuschriften für die nächste Ausgabe (Februar 1980) bitte bis
zum 02 - 02 - 1980 an die Redaktion.

Redaktion : Siegfried Kaiser, Hilmer Goedeking

Redaktionsadresse :



Die Themen :

Ein paar Vor-Sätze	2
Internationale Nachrichten	4
Treffen des Ausschusses 'Klassenvereinigungen'	5
Ein Offener Brief zum Thema 'Training'	6
Die Übersetzung der südafrikanischen Klassenvorschriften	7
Regattaberichte : Tempo-Cup Dülmener See	13
Herbstwettfahrten Dümmer See	14
Regattaergebnisse	15
Trimm-tips	17
Verkäufe, Neumitglied, Adressenänderung	18

Liebe Tempo-Freunde,

jetzt sitz' ich schon seit 10 Minuten da und weiß nicht, wie ich dieses SPRITZWASSER beginnen soll. Dabei sollte dies doch garnicht so schwer sein, es gibt Stoff genug, über den ich schreiben könnte: so zum Beispiel über die neuerliche Verzögerung beim Erscheinen dieses Heftes, Regattaberichte, -ergebnisse, Trimmtips, Bauanleitungen undsoweiter bitte herschicken! Sigi Kaiser und ich können zwar manches, aber eben nicht alles aus unseren Fingern saugen. Laßt Euch doch nicht immer so drängen, diese ständigen Appelle hängen mir allmählich zum Hals raus.

Ich möchte ein paar offene Worte sagen zum Thema Training + Tempo-Fest. Ich habe selten einen so sauren und enttäuschten Siegfried Kaiser gesehen wie am Abend des 16. September. Mit einiger Mühe und gutem Willen waren Sigi Kaiser, sein Bruder Hans-Günther und Gätz Lauenstein nach Dülmen gefahren, ...um dort nichts, aber auch garnichts von Entgegenkommen oder Teilnahme seitens des ansässigen Clubs zu spüren. Die Fortsetzung der Enttäuschung am Abend; in der Einladung hieß es "Tempo-Fest 1979" und es war die Rede vom Festauschuß, der sich an die Vorbereitung machen würde. Von alledem war leider nichts zu spüren. Das ist ein unerfreuliches Thema, ich weiß; und ich möchte dieses nicht unnötig weiter auswalzen - zumal die dafür Verantwortlichen all dies sehr gehau wissen (uns vom Vorstand dabei eingeschlossen). Mir geht es hier darum, zu zeigen, daß eine gute Arbeit einer Klassenvereinigung nicht in erster Linie vom Engagement und der Arbeit im Vorstand abhängt (sicher, diese Arbeit ist auch wichtig), sondern sehr wesentlich davon, wie ein Zusammenwirken und Aufeinanderzu-Arbeiten mit Mitgliedern und beteiligten Clubs zustande kommt. Da können wir uns auf den Kopf stellen, ohne Euch klappt da nix (und umgekehrt genauso). Vielleicht sollten wir - als Vorschlag meinerseits - auf der nächsten Hauptversammlung einmal miteinander bereden, was konkret für die nächste Zeit vom Vorstand an Arbeit erwartet wird; denn es mag ja sein, daß derzeit unsere Vorstellungen zu weit gehen und daß deshalb ein Mangel an Reaktion bei Euch nicht Zeichen von Trägheit, sondern von Verständnislosigkeit gegenüber unserer Arbeit ist. Ich nehme an, beides spielt eine Rolle; drüber reden sollte hier helfen.

Zwei Dinge im Folgenden, die bald erörtert und entschieden werden müßten:

Zum Einen steht wieder die Bootsausstellung "boot 80" vom 19.-27. Januar vor der Tür, und damit stellt sich für uns wieder die Frage nach einer Beteiligung. Wie bei der "boot 79" haben wir wieder das Angebot und die Möglichkeit, auf dem Stand von Otto Hanke (Händler für WEGU-Tempos) über unsere Klasse und die Klassenvereinigung zu informieren. Die Erfahrungen von der letzten Ausstellung haben gezeigt, daß diese Art der Werbung recht erfolgreich ist. Wenngleich der Arbeitseinsatz und auch der finanzielle Aufwand sehr hoch sind, kann der Spaß bei den Vorbereitungen und bei der Aktion selbst manches wieder wettmachen. Wer Lust hat, bei den Vorbereitungen und/oder bei der Ausstellung mitzumachen, ist herzlich eingeladen zu einem Gespräch bei Kaffee + Kuchen. Als Termin schlage ich Sonntagnachmittag 16.00 Uhr am 16. Dezember vor, Ort: gerne bei mir zu Hause (Elberfeld, Driller Höhe 23). Interessierte vergewissern sich bitte vorher davon, ob es bei diesem Termin und bei dieser Adresse bleibt!

Die zweite Sache ist diese: Der Verlag Delius, Klasing & Co. will - unter Hegie der "Yacht"-Redaktion - ab Anfang des kommenden Jahres eine neue Zeitschrift herausgeben. Der Name wird "Regatta" sein, und sie wird sich ausschließlich an den Regattasegler wenden. Grundidee ist diese, daß in dieser Zeitschrift neben eigenen Beiträgen der Redaktion alle von den Klassenvereinigungen eingereichten Beiträge (Regattaberichte, Einladungen, Nachrichten und so weiter) veröffentlicht werden sollen. Diese Zeitschrift könnte also offizielles Organ aller Klassenvereinigungen auf einmal werden. Soweit ist diese Idee hervorragend, meine ich, aber die Sache hat auch einen Haken: nämlich den, daß wir auf diese Weise nicht sicherstellen können, mit unseren Nachrichten auch tatsächlich alle Mitglieder unserer Klassenvereinigungen zu erreichen. Wieso? Weil wir davon ausgehen müßten, daß sich alle Mitglieder diese Zeitschrift kaufen, und das kann hintenherum einer saftigen Beitragserhöhung gleichkommen. Sollte der Verlag Delius & Klasing uns nicht sehr günstige Abonnementbedingungen anbieten, bleibt uns eigentlich nur übrig, den bisherigen Weg mit dem "Spritzwasser" weiterzugehen. Was meint Ihr? Oder können wir annehmen, daß Ihr Euch monatlich nicht nur diese Zeitschrift leisten könnt, sondern sie auch tatsächlich kauft? Ich bitte um Reaktionen, damit wir eventuell mit dem Verlag günstige Abonnement-Bedingungen abzuschließen versuchen.

Unsere Boote sind inzwischen wohl alle im Winterlager. Großen Spaß hätte ich daran, Anfang nächsten Jahres ein Neujaars-Einsegeln zu veranstalten. Ziemlich sicher eisfrei, wird wohl nur der Baldeneysee in Frage kommen. Wer auch Lust hätte, melde sich zwecks Terminabsprache bitte bei Siegfried Kaiser, [REDACTED] oder bei mir.

Zum Jahresende 1979 alles Gute!

Klaus Jochim

BRECO'S Boutique Regatta-Shop · Boots-Shop

Regatta-Service

Ruderblätter, Ruderköpfe

Schwerter

Kompaßhalterung

Z-Spar + Proctor

Masten + Bäume

Neue und gebrauchte Boote ab Lager

Harbeck Sliptrailer

Mountefield Regatta-Segel

TEMPO

SPI-tüte

nur DM 130,-

SEGELKOMBI

TOPQUALITÄT

DM 145,-

BRETTSCHNEIDER & Co · Bliesheimerstr. 42
5042 Erftstadt-Liblar · Telefon 02235/42124

internationale nachrichten
neuigkeiten und informationen aus österreich, holland und südafrika

österreich / alois harauer

Der Klassensekretär der Österreichischen Tempo-Organisation hat sein Amt aus beruflichen Gründen niedergelegt. Ein Nachfolger ist weder gewählt, noch in Aussicht.

Die Österreichische Tempoflotte ist z. Zt. ca 80 Boote stark, aktiv ist wie bei uns ebenfalls nur ein geringer Teil. In diesem Jahr fand eine Regatta mit 11 Teilnehmern am Oberthrumer See statt. Im nächsten Jahr wird mit mehr Interesse gerechnet. Der Termin wird uns noch bekanntgegeben und sollte auf Urlaubsreisen zur Unterstützung der Österreichischen Flotte berücksichtigt werden.

Regattarückschlüsse sind in fast allen Zweimannjollen zugunsten von Surfbrettern und Einmannjollen zu verzeichnen.

holland / spuit water

Nach guten Startfelder zum Saisonauftakt in Haarlem und zur Meisterschaft sind auch in Holland die Felder kleiner geworden, so daß z.B. die Alkmaarder Meerwoche ausfallen mußte.

Die Holländer und Deutschen müssen sich wohl darüber im Klaren sein, daß hochwertige Regatten, die qualitativ gut und mit hohen Teilnehmerzahlen verbunden sind, z.Zt. nur durch internationale Kontakte erreichbar sind, wie z.B. Holl.Meisterschaft und Herbstwettfahrten Dümmer See. (Anm. der Red.)

südafrika / tempo topics

Die Segler der Cape Province haben es geschafft, neues Leben in die dortige Tempo-Klasse zu bringen. Man hofft, eine der aktivsten Klassen des Districts zu werden. Die Regattafelder scheinen allerdings z.Zt. auch nicht über ca. 10-15 Booten zu liegen; dies kann aber jahreszeitbedingt sein.

Die Transvaal-Meisterschaften fanden Anfang September beim Pretoria Sailing Club statt. Knapp vor Andy & Elisabeth Hanna gewannen Braam & Jopie Hussein die Wettfahrtserei.

Der Termin für die South African National Championships 1980 wird zu Saisonbeginn Anfang Januar sein.

Breiten Raum nimmt ein eine Stellungnahme von Frans Gerke (er ist der Schriftführer dort). Er begrüßt sehr unseren Kontakt miteinander, bekannte Schwierigkeiten aber bei der Schaffung Internationaler Klassenvorschriften (siehe Übersetzung der südafrikanischen Vorschriften hier im Heft) machen ihn wenig zuversichtlich: "...es scheint beinahe unmöglich."

Treffen des Ausschusses 'Klassenvereinigungen im DSV'

Am 30. September trafen sich Vertreter der meisten vom DSV anerkannten Klassenvereinigungen in Hannover. Die wichtigsten Informationen und Ergebnisse: Das Thema DATENSCHUTZ stand zur Diskussion. Da niemand eine eindeutige Rechtsauskunft geben konnte, ist bei der zuständigen Abteilung des DSV eine Rechtsbelehrung beantragt worden. Bis diese Belehrung vorliegt, werden wir wie folgt verfahren: an sofort wird keinerlei Adressenmaterial an Nicht-Mitglieder weitergegeben (wie teilweise bisher geschehen, zB für Verlagswerbung für die "Yacht" etc); Das bedeutet, daß auch Ihr gehalten seid, eure Mitgliederlisten keiner externen/kommerziellen Nutzung zugänglich zu machen. Bei Beachtung dieser Voraussetzung werden wir eure Mitgliederadressen weiterhin im Spritzwasser veröffentlichen können. Wer mit einer solchen Regelung nicht einverstanden ist, mache bitte eine entsprechende Mitteilung an die Redaktion. Diese Verfahrensweise gilt zumindest bis zur Rechtsauskunft durch den DSV. - Vom DSV werden WETTFAHRTLEITER-SEMINARE angeboten. Besondere Voraussetzungen hierzu sind nicht zu erfüllen. Interessierte für ein solches Wochenende (Termin + Ort werden je nach Bedarf festgelegt; Kosten ca. 35.-DM) können sich bei Klaus Annecke, [REDACTED] melden. - Herr Hultmann, der Ausschußvorsitzende, bat um Hinweis darauf, daß auch das WEGERECHT nicht an einer Regatta beteiligter Boote strikt beachtet werden muß. Ebenso, wie es unfair ist, nach Zieldurchgang andere noch in der Wettfahrt befindliche Boote zu behindern, ist es wenig fair, sich das Wegerecht gegenüber Nicht-Regattateilnehmern zu erpressen. Hier genügt doch meist ein freundlicher Zuruf, um das gleiche zu erreichen. - Das TORSTARTVERFAHREN, so hörten wir, ist ein vollgültiges Startverfahren, so daß in der kommenden Saison durchaus einmal dieses Startverfahren angewandt werden kann/sollte. - Diskutiert wurde das Thema 'Meisterschaftsordnung' - 'Meisterschaftswürdigkeit!'. Da dies zwar ein außerordentlich interessantes, für uns aber derzeit nicht aktuelles Thema ist, kann hier auf Erläuterung verzichtet werden. Die "Yacht" berichtet da recht häufig und ausführlich. - Für unsere Klassenvereinigungen nahmen teil: Klaus Annecke, Hilmer Gosdeking, Siegfried Kaiser.

Liebe Temposegler,

dies, was ich hier niederschreibe kommt nicht aus der Feder der Redaktion, sondern kann durchaus als ein Leserbrief oder als ein persönlicher Brief an einzelne von Euch (die sich sicherlich angesprochen fühlen) verstanden werden.

Ich setze mich nun seit fast drei Jahren als einer von wenigen für Eure Bootsklasse und für Eure Interessen recht aktiv ein. Dies alles erfordert oft einen erheblich größeren Aufwand, als von außen sichtbar. Nachdem ich im Laufe dieser Zeit einige Erfahrungen mit Euch gemacht habe, stehe ich manchmal vor der Frage, in welchem Umfang ich diese Arbeit weitermachen kann und will, denn Eure Reaktionen auf das, was Euch vorgesetzt wird läßt oft stark zu wünschen übrig.

Anfang August habe ich an 30 Temposegler ein Kurzurndschreiben bezüglich Regatten, Training und Tempofest verschickt und ausdrücklich und unübersehbar um Antwort gebeten. Ich habe mich sehr über die netten und sehr kurzfristigen Antworten gefreut, allerdings riß dies sehr schnell schon bei 15 Antworten ab.

Die Kosten für diese Antwort hätten 0,40 DM und ein Kreuz auf dem Antwortzettel bedeutet. Für mich aber war es notwendig, Meldungen in einzelnen Raten weiterzuleiten und auch die Auswertung nur immer wieder Teilweise vornehmen zu können, da ja noch Antworten hätten eingehen können. Dies hat mich sicherlich 2 Stunden zusätzliche ehrenamtliche Arbeit gekostet und hat für mich persönlich zur Folge, daß solche Rundschreiben bei ähnlicher Handhabung nicht mehr verschickt werden.

Im September wurde unsere Klasse von einem Segelclub zu einem Training an ihren See eingeladen. Da der Termin für Hilmer nicht wahrzunehmen war, strich ich also kurzerhand eine wichtige FD-Regatta aus meinem Programm und stellte mich neben anderen als Trainer zur Verfügung (da ja lt. Hauptversammlung so viel Interesse daran bestand). Wir kamen also an diesen See. Drei auswärtige Segler mit Booten kamen außerdem, mit denen wir rege und für die Teilnehmer sicher erfolgreich trimmten. Sehr deprimierend für mich war allerdings, daß ca. 10 Regattasegler des einladenden Clubs nicht das geringste Interesse bekundeten und demonstrativ dem Training fernblieben. Ich persönlich werde mit Sicherheit an diesem See kein Training mehr leiten und auch mit meiner persönlichen Hilfsbereitschaft etwas zurückhaltender verfahren.

Dies gilt selbstverständlich nur für diejenigen, die Grund haben, sich angesprochen zu fühlen.

Grüß Hegelein

KLASSENVORSCHRIFTEN

Im Folgenden die Übersetzung der gültigen südafrikanischen Klassenvorschriften.

Vergleicht man diese Fassung der Klassenvorschriften mit der holländischen Fassung, so lassen sich eine ganze Reihe von Differenzen feststellen - meist unerheblicher Art, teils aber auch von wesentlicher Bedeutung. Des Öfteren finden sich kleinere Unterschiede in den Abmessungen von Segeln und beim Mast, die m.E. aber nicht überbewertet werden sollten. Wichtiger sind da schon gravierende Unterschiede zB bei der Vermessung der Spinnaker: in der holländischen und auch in der südafrikanischen Fassung wird der Spinnaker aus zwei gleichen, flachen Hälften zusammengenäht, die deutsche Fassung sagt: 'aus zwei gleichen Hälften'; deutsche Spinnaker dürfen also eine mitunter erhebliche, unvermessene Wölbung in die beiden Hälften geschnitten bekommen.

Vergleicht bitte und macht uns Vorschläge zur Lösung von Differenzen; Erweiterungen und/oder Neufassung einzelner Absätze (deren Inhalte zB überholt sein können) sollten auch einmal überlegt werden.

Die Mitglieder des Technischen Ausschusses werden entsprechende Vorschläge sammeln und dann mit der eigentlichen Arbeit, der Ausarbeitung einer aktuellen Ausgabe deutscher Klassenvorschriften, beginnen. Wendet euch mit den Vorschlägen an: H.-G. Kaiser, G.Lauenstein, C.Veldhuizen, K.H.Siepmann oder an H.Goedeking; dann seid ihr an der richtigen Adresse.

SÜD - AFRIKANISCHE TEMPO - SCOW KLASSENORGANISATION

Klassenvorschriften und Vermessungsdaten

1. NAME

Der offizielle Name soll 'South African Tempo Scow Class Organisation' sein, die als S.A.T.S.C.O. oder 'Tempo Vereinigung' abgekürzt werden kann, im Folgenden bezeichnet mit 'die Organisation'.

2. ZIELE

Die Organisation muß bestehen, um

- a) die Kunst des Segelns - besonders des Regattasegelns - zu fördern und zu unterstützen. Besondere Berücksichtigung soll die Scow-Form der Tempo-Klasse finden;

- b) das Einheitsklassen-Prinip der Tempo-Scow zu wahren,
- c) die Aktivitäten innerhalb der Klasse zu koordinieren,
- d) Mitgliedern Rat und Hilfe betreffs Boote und beim Segeln zu geben,
- e) sich mit ähnlichen Organisationen in anderen Ländern zu verbinden, um internationale Wettfahrten und Freundschaften zu unterstützen,
- f) Boote zu registrieren und um sicherzustellen, daß die Vorschriften und Abmessungen der Klasse befolgt werden,
- g) die Urheberrechte des Konstrukteurs zu schützen und um ihm Lizenzgebühren zu überweisen.

3. EINHEIT

Das Ziel dieser Vorschriften ist es, eine Klasse zu fördern, in der die Boote in allen Faktoren, die die Verwendungsmöglichkeiten der Boote beeinflussen können, möglichst gleich sind. Der Grundentwurf ist so gefaßt, daß ein Eigenbau ermöglicht wird. Dafür sind Toleranzen vorgesehen, wo möglich. Die Regeln sollten in diesem Sinne interpretiert werden.

Bauer sollten nicht die Bedeutung oder den Text dieser Vorschriften mit dem Ziel interpretieren, Boote zu bauen, die nicht mit dem Sinn dieser Vorschriften übereinstimmen. Im Falle eines Zweifels wird dem Bootsbauer geraten, die Organisation zu befragen, - vor Baubeginn, um die Möglichkeit auszuschließen, daß bei einer Vermessung der Rumpf zurückgewiesen wird. Abweichungen von den Vorschriften und Plänen, die nicht besonders als "frei" bezeichnet sind, sind verboten. In Fällen, wo die Vorschriften übersetzt wurden, gilt der englische Text als bindend.

4. HAUPTABMESSUNGEN

Länge über Alles	4725 mm
Größte Breite	1524 mm
Tiefgang ohne Schwert	130 mm
bei hinuntergelassenem Schwert	965 mm
Fläche des Großsegels	8.5 m ²
Fläche der Genua	3.9 m ²
Fläche des Spinnakers	8.8 m ²

5. PLÄNE

Zeichnung Nummer

- 1) Vermessungsplan
- 2) Konstruktionsplan und Schnitte
- 3) A+B Spantzeichnungen
- 4) Segel- und Riggplan

Ebenso eingeschlossen ist eine Reihe von Bauanweisungen. Zeichnung Nummer 1, der Vermessungsplan, muß noch vorbereitet und ausgefertigt werden; er ist nicht wesentlich für den Erhalt eines Meßbriefes.

6. RUMPF - EINSCHRÄNKUNGEN

Die Konstruktion des Rumpfes ist frei mit Ausnahme der nachfolgenden Einschränkungen.

Die Konstruktionsmethode, die auf den Zeichnungen gezeigt wird, ist eine Anleitung und sie wird empfohlen, aber sie braucht nicht befolgt zu werden mit Ausnahme des nachfolgend Erwähnten.

- a) Bei Holzbooten muß die Stärke des Bodens mindestens 6 mm und die des Decks mindestens 4,5 mm betragen. Boote aus anderem Material dürfen ein Dickenverhältnis nicht größer als 4 : 3 (Boden : Deck) haben.
- b) Die Form und Größe des Rumpfes, des Schwertes und des Ruderblattes müssen mit den unten angegebenen Abmessungen übereinstimmen.
- c) Die Position und die Größe der Schwertkastenöffnung, der Mastspur, des Cockpits und des Decks müssen mit den unten angegebenen Abmessungen übereinstimmen.
- d) Vier unabhängige, wasserdichte Kammern müssen vorhanden sein, je eine in Bug und Heck, begrenzt von wasserdichten Schotten, gelegen innerhalb 76 mm von Spant 1 und 5; und je eine an den Seiten des Cockpits zwischen diesen Stellen. Jede Luftkammer muß mit einem Wasserauslaß und Stöpsel, \varnothing max. 25 mm, versehen sein, und bei Holzrümpfen mit wenigstens einer Lüftungsöffnung mit Deckel. Beide, Wasserauslaßstöpsel und der Deckel der Lüftungsöffnung müssen, wenn geschlossen, dicht sein, und sie müssen beim Segeln geschlossen sein.
- e) Der Punkt, an dem das Vorseggeliek am Rumpf befestigt ist, ist festgelegt; ebenso die Lage der Wantpüttings.
- f) Es gibt keine Einschränkungen für laufendes Gut, für Ausreitvorrichtungen und Trapez.
- g) Das Gewicht des Rumpfes allein, in trockenem Zustand, darf nicht weniger als 80 kg sein. "Rumpf allein" schließt ein die völlig fertige Schale einschließlich Deck sowie Schutzfarbe oder Lack, Wesentliche, fest-sitzende Beschläge, die nur mit Werkzeug entfernt werden können, sind ebenso eingeschlossen. Das Folgende darf beim Wiegen nicht eingeschlossen werden:
 - i) Alle Beschläge, die mit Schüssel oder Bolzen befestigt werden,
 - ii) Mast, Baum, andere Spieren, sowie alle Schoten und Segel,
 - iii) Schwert, Ruder, Ruderpinne und Ausleger,
 - iv) Bodenbretter, Paddel, Pütz etc.

"In trockenem Zustand" bedeutet bei neuen Booten, niemals das Wasser berührt zu haben; bei gebrauchten "trocken" nach Ermessen des Vermessers. Wenn das Gewicht von Rumpf allein weniger als 80 kg ist, muß die Differenz durch ein Korrekturgewicht ausgeglichen werden bis zu einem Maximum von 8.2 kg, hergestellt aus zwei gleichen, rechteckigen Bleistücken, die ständig in Höhe der Mastspur befestigt sein müssen, so hoch wie möglich, je eins auf Backbord und Steuerbord. Das zusätzliche Gewicht muß auf die Ballastblöcke gestempelt werden. Boote dürfen jährlich erneut gewogen werden und der Ballast darf vermindert werden, wenn erlaubt. Das neue Gewicht des Ballasts muß aufgestempelt werden und die alten Zeichen müssen entwertet werden.

- h) Selbstlenzer sind frei.
- i) Wellenbrecher sind frei.

7. EINSCHRÄNKUNGEN BEI SPIEREN

a) Mast

Material, Konstruktion und Rigg sind frei außer wie folgt:

- i) An keinem Punkt darf der Mast längsschiffs mehr als 90 mm messen, Beschlüge nicht eingeschlossen.
- ii) Drei schwarze Markierungen, 13 mm breit, müssen auf dem Mast wie folgt angebracht sein:
Nr.1, deren obere Kante 762 mm von der Unterseite des Mastfußes entfernt ist;
Nr.2, deren untere Kante 4000 mm über der oberen Kante von Markierung Nr.1 sich befinden muß;
und Nr.3, deren untere Kante 5486 mm über der Oberkante von Markierung Nr.1 liegen muß.
- iii) Die Verlängerung des Vorsegel - Vorlieks muß die Vorderseite des Mastes unter Markierung Nr.2 schneiden.
- iv) Die Oberseite der Spinnakerfall - Umlenkrolle darf nicht mehr als 100 mm über der Unterkante von Markierung Nr.2 liegen.
- v) Die Gesamtlänge des Mastes darf 6425 mm nicht überschreiten.

b) Großbaum

- i) Material, Bauweise und Beschlüge sind frei.
- ii) An keinem Punkt darf der Baum mehr als 76 mm in senkrechtem Querschnitt messen, Beschlüge nicht eingeschlossen.
- iii) Eine schwarze Markierung, 13 mm breit, muß auf dem Baum angebracht sein, deren vorderste Kante maximal 2515 mm von der achteren Seite der Großsegel - Nut entfernt ist.

c) Spinnakerbaum

- i) Material, Durchmesser, Beschlüge und Konstruktion sind frei.
- ii) Die maximale Länge beträgt einschließlich Beschlüge 1850 mm.

8. SEGEL

a) Allgemein

- i) Material, Farbe und Gewicht des Tuches sind frei, aber es muß aus gewebtem Material sein.
- ii) Eine Reff - Vorrichtung ist gestattet; Konstruktion und Anordnung sind frei.
- iii) Buchstaben und Zahlen im Segel müssen in einer Kontrastfarbe zum Segel sein, 300 mm hoch und in Übereinstimmung mit Bestimmung 25 der S.A.Y.R.A.-Regeln.
- iv) Das Großsegel muß das Klassenzeichen - das stylisierte T - entsprechend dem Segelplan tragen. Dieses sollte vorzugsweise in Rot sein, muß aber in jedem Fall in einer Kontrastfarbe zum Großsegel sein.
- v) Ein - ungewebtes - transparentes Fenster von maximal 0.28 m² ist erlaubt, aber darf an keinem Punkt näher als 150 mm an der Kante des Segels liegen.

- vi) Während Wettfahrten sind nur solche Segel an Bord erlaubt, die den Stempel des offiziellen Vermessers der Organisation oder der nationalen Autorität tragen.

b) Großsegel

- i) Das Achterliek, gemessen von der Vorderseite des Segeltop bis zum Schnittpunkt des Achterlieks mit dem Unterliek (ohne Liekleine), darf 5890 mm nicht überschreiten.
- ii) Das Vorliek unter Spannung muß zwischen Mastmarkierung Nr.1 und Nr.3 fallen (5486 mm ohne Liekleine).
- iii) Das Unterliek unter Spannung darf nicht hinter die schwarze Markierung auf dem Baum gedehnt werden (2515 mm ohne Vorliekleine)
- iv) Die Länge einer Linie, die die Mittelpunkte von Achterliek und Vorliek (ohne Liekleine) verbindet, darf 1800 mm nicht überschreiten. Der Mittelpunkt des Achterlieks muß bestimmt werden durch Falten des Segels: mit der Vorderseite des Segeltop zu dem achtersten Punkt des Großsegel-Unterlieks, ohne Liekleinen. Für den Mittelpunkt des Vorlieks muß entlang des Vorlieks von der vordersten Ecke des Segeltop (ohne Liekleine) 2290 mm abgemessen werden, mit dem Vorliek unter genügender Spannung, um Falten im Tuch auszuschließen.
- v) Die oberste Lattentasche darf nicht länger als 1000 mm sein. Ihre vorderste Oberkante (hinter der Vorliekleine) darf nicht dichter am Segeltop sein als 1290 mm, gemessen entlang der Liekleine des Vorlieks unter Spannung.
- vi) Das Segel muß vier Segellatten haben, die das Achterliek in etwa gleiche Abschnitte einteilen. Die oberste Latte muß in die oben beschriebene Tasche passen. Die drei unteren Latten dürfen in der Länge 780 mm nicht überschreiten.
- vii) Ein Kopfholz darf in keiner Richtung länger sein als 120 mm.
- viii) Während Wettfahrten darf der Großsegelkopf nie oberhalb Markierung Nr.3 auf dem Mast sein; das Segel darf aber tiefer gesetzt werden, wenn erwünscht. Das Unterliek darf nicht unterhalb der schwarzen Markierung Nr.1 sein.
- ix) An keinem Punkt darf das Achterliek konkav geschnitten sein.

c) Vorsegel

- i) Die maximale Länge des Vorlieks des Vorsegels ist 4420 mm,
- ii) Die maximale Länge des Achterlieks des Vorsegels ist 4260 mm,
- iii) Die maximale Länge des Unterlieks des Vorsegels ist 1830 mm, einschließlich Liekleinen.
- iv) Latten im Vorsegel sind nicht erlaubt.

d) Spinnaker

- i) Der Spinnaker muß aus zwei gleichen, flachen Hälften bestehen, die an der Mittellinie zusammengenäht sind.
- ij) Die Seitenlieken müssen gerade Linien bilden.
- iii) Ein Kopfholz ist nicht erlaubt.
- iv) Bei dem einmal entlang der Mittellinie gefalteten Segel, flachliegend mit aufeinanderliegenden Lieken, darf der direkte Abstand vom obersten Punkt zum tiefsten Punkt der Mittellinie (Mitte des Unterlieks) 4600 mm nicht überschreiten (Vorliek - Vermessung).
- v) Die Seitenlieken dürfen 4100 mm über alles nicht überschreiten.
- vi) Halbes Unterliek maximal 1500 mm (in gerader Linie).
- vii) Falte das Segel nocheinmal, so daß der Kopf mit den Fußpunkten der Lieken zusammenfällt. Die "halbe Breite" auf der "halben Höhe" muß entlang dieser Falte gemessen werden und darf 1300 mm nicht überschreiten.
- viii) Falte den Segelkopf zurück, bis er mit der auf halber Höhe befindlichen Falte (vgl. vii) zusammenfällt. Die "halbe Breite" auf "3/4 Höhe" wird entlang der so gebildeten Falte gemessen und darf nicht über 900 mm messen.

9. VORGESCHRIEBENE AUSRÜSTUNG

Die folgende Ausrüstung muß während Regatten an Bord mitgeführt werden:

- a) ein Paddel, minimale Länge 914 mm, minimale Blattfläche 129 cm²,
- b) ein Lifebelt oder eine Schwimmweste für jedes Mannschaftsmitglied,
- c) Eine Pütz oder einen Eimer mit einer minimalen Kapazität von 1 Liter,
- d) mindestens zwei Festmacher mit einer Gesamtlänge von 9144 mm, aus syntetischem Material von 6 mm Durchmesser oder ähnlichem Material von gleicher Stärke oder dicker.

10. MANNSCHAFT

Während Regatten muß die Mannschaft aus zwei Personen bestehen.

11. PFLICHTEN DES EIGENTÜMERS

Die Pflicht eines Tempo-Eigners ist es, sicherzustellen, daß keine Verletzungen des Einheitsklassen-Prinzips und der Vorschriften, wie hier festgelegt, begangen werden während seiner Eignerschaft. Bei einer Vernachlässigung dieser Pflicht kann die Nationale Autorität (DSV) oder die Klassenvereinigung den Meßbrief für ungültig erklären.

Tempo Cup am 4./5. August auf dem Dülmener See

Also, das war alles in allem ein gelungenes Segelwochenende. Wenn ich auch wegen eines Unfalls selber nicht segeln konnte, war es doch einmal interessant, von einem Bojenboot aus die Regatta mit-zuverfolgen.

Bei flauen Winden (oder fast gar keinem Wind) ging es am Samstag an den Start. Schon nach kurzer Zeit lag die Mannschaft Kaiser/Wülbeck an erster Stelle und verteidigte diese Position ganz souverän bis zum Zieldurchgang. Unter den anderen Teilnehmern gab es immer wieder harte Zweikämpfe.

Am Sonntag morgen war ich, wie alle anderen Zuschauer bzw. Beobachter gespannt ob Jürgen und Karla Fromme ihren zweiten Platz vom Samstag halten würden. Denn die Konkurrenz aus dem eigenen Club war groß, lag doch nach Ralf Jung (3. Platz) Dieter Kistner auf dem 4., Peter Jacob auf dem 5. und Jürgen Trinkwald auf dem 6. Platz.

Aber entweder lag Jürgen und Karla der Wind oder der Kurs nicht, oder hatten die beiden am Abend vorher zuviel geschwoft (?) – jedenfalls lief es an diesem Vormittag nicht. Erstaunlich für mich war (erstaunlich deshalb, weil am Vortag bei ihm nichts lief), daß Wolfgang Kozur die ersten Runden voll vorne mitmischte. Er fiel leider doch noch auf den 5. Platz zurück. Erster bei dieser Wettfahrt wurde wieder die Mannschaft Kaiser/Wülbeck, gefolgt von Ralf Jung, Hilmer Goedecking, Dieter Kistner, Wolfgang Kozur und Jürgen Fromme.

Bei allen Wettfahrten und auch danach habe ich mich immer wieder gefragt, wie es möglich ist, daß Kaiser/Wülbeck alle Wettfahrten so souverän gewinnen konnten. Liegt es an der Sachkenntnis, am Schiff, an den Segeln oder einfach an der Einstellung zum Segeln ?

Die dritte Wettfahrt ging, wie konnte es anders sein, auch wieder bei flauen Winden an den Start. War am Vormittag die Spannung groß, wie das Rennen ausgehen würde, so war die Überraschung am Nachmittag perfekt. Peter Jakob gelang es, vom Start weg so am Ball zu bleiben, daß ihm der zweite Platz nicht mehr streitig gemacht werden konnte. Auch Jürgen Trinkwald sorgte für eine weitere Überraschung, in dem er den beachtlichen dritten Platz erkämpfte. (mit einem geliehenen Boot)

Eigentlich bleibt nur noch zu vermerken, daß ein kleiner Wermutstropfen das Regattageschehen trübte. Ralf Jung wurde in der letzten Wettfahrt rausprotestiert. Schade, aber ich finde, Fairnes gehört nun mal zum Segeln! Weitere Plänkaleien, die zu ernsthaften Protesten hätten führen können, verliefen Gott sei Dank im Sande.



Ich möchte eine nicht unerwähnt lassen: von den 7 Pokalen blieben bis auf den 1. und 6. Platz alle am Dülmener See. Das war, soweit ich mich erinnern kann, der bisher größte Erfolg der Tempoflotte vom Dülmener See

Jürgen Rüske

Herbstwettfahrten des Bielsfelder Segelclubs am 22. und 23. September auf dem Dümmer See

Als letzte Regatta dieser Saison fand in diesem Jahr erstmals eine Wettfahrt auf dem Dümmer See statt. In Erwartung guter herbstlicher Wind- und Wetterverhältnisse kam auch eines der stärksten Felder dieses Jahres zustande, was nicht zuletzt auf das erfreulich starke holländische Interesse zurückzuführen ist.

Trotz aller Hoffnungen mußten wir uns bereits beim ersten Start mit leichten abflauenden Winden um 2 begnügen. Direkt beim Start setzten sich bereits die ersten 2 Boote vom restlichen Feld ab und segelten einen Zweikampf, den die holl. Meister mit einer halben Bootslänge vor Kaisers gewannen. Götz Lauenstein, mit dem eigentlich alle für diese Wettfahrtreihe gerechnet hatten, fiel bereits im ersten Dreieck durch gerissenen Ausreitgurt aus dem Boot. Nach Rettung durch seinen Vorschoter Martin Geiger kollidierte er jedoch bei einem Bojenmanöver mit einem regattafremden Boot und verbog sich dadurch seinen Mast, sodaß er nicht mehr antrat. Durch Kenterung verpatzte sich auch die Mannschaft Goedeking / Maul in diesem Lauf ebenfalls eine gute Platzierung.

Nachdem am Sonntag bei völliger Flaute der erste Lauf abgeschossen wurde, kam nachmittags noch ein fairer Lauf bei leichtem Wind zustande. Nach einer flauen Startkreuz setzten sich Goedeking / Maul vorerst ab, gefolgt von Kaiser und Jorna. Dusseldorp versuchte sich von 5. Position langsam vorzuarbeiten. Die Entscheidung dieses Laufes fiel erst auf der Zielkreuz, die überragend durch die Gebr. v. Dusseldorp gesegelt wurde, während Kaiser und Goedeking stark nachließen.

Als Gesamtergebnis steht ein voller Erfolg für unsere holländischen Segler, die knapp die ersten zwei Plätze belegten.

S. Kaiser

(Ein Bericht über die Essener Segeltage liegt uns noch nicht vor; er wird hoffentlich in der nächsten Nummer veröffentlicht werden können)

Regatta - Ergebnisse :

1. Openingswedstrijden Haarlem am 5./6. Mai 1979 1, 18

o1. H 158 v.Dusseldorp/v.Dusseldorp	1 3 1	118,000
o2. H 179 J.Schoenmakers/J.Schoenmakers	2 1 2	
13. G 428 Manigel / Manigel	ng 13 ng	60,479
14. G 181 Lauenstein / Geiger	ng ng ng	

2. Offene Holländische Meisterschaft Spiegelpolder 1,35 - berichtigte Ergebnisliste -

o1. H 158 v.Dusseldorp/v.Dusseldorp	3 2 1 1 1 3	135,000
o2. H 174 P.v.d.Sluis/B.v.d.Sluis	1 1 2 3 2 4	
o3. H 179 J.Schoenmaker/J.Schoenmaker	6 3 ag 2 4 1	
o4. G 468 H.G. Kaiser / S. Kaiser	4 4 4 ag 3 2	123,535
o5. H 134 R. Jorna / T. Jorna	5 5 5 4 6 ng	
o6. H 16 Schellinger	6 7 6 9 5 5	
o7. G 180 D. Preußner / R. Preußner	2 9 10 10 12 6	109,682
o8. H 167 H. de Boer	11 6 7 6 7 8	
o9. G 53 H. Goedeking / G. Maul	12 8 11 7 9 11	102,850
10. H 52 Melis	14 10 9 11 11 10	
11. H 176 Stoffers	89,4 P. 7 ng 3 6 ag ng	
12. H 79 Laenders	91 ag ag 8 8 7	
13. G 73 J.Fromme / K.Fromme	91 9 ag 13 14 16 9	95,685
14. H 96 Smelik	97 17 12 12 18 14 12	
15. G 182 D. Kistner	97 13 13 15 13 15 13	92,818
16. H 139 Buitenhek	112 ng ag ag 12 10 14	
17. G 230 Meis	113 20 14 14 19 17 19	86,178
18. H 168 A. de Boer	116 16 11 ag 20 19 20	
19. G 140 P.Gersing / S. Kobold	117 ng ng 16 17 13 17	83,264
20. H 160 Hellemann/ N.Vos	119 10 ng ng 16 ng 15	
21. H 1 J. Menger	129 18 ng ng 15 ng 18	
22. G 141 K. Schiek / A.Boebel	133 15 ag 17 ng ng ng	75,621
23. G 34 K. Veldhuizen / M.Konerd.	134 ng ng ag ag 18 16	75,143
24. H 175 Dool	147 21 ng ng ng ng ng	

3. Tempo - Cup Dülmener See 1, 18

o1. G 466 H.G. Kaiser/ R. Wülbeck	1 1 1	118,000
o2. G 255 Jacob	5 8 2	101,110
o3. G 182 Kistner	4 4 7	100,647
o4. G 73 Fromme/Fromme	2 6 8	99,953
o5. G 155 Trinkwald	6 7 3	99,609
o6. G 63 Goedeking/Kaiser	9 3 6	97,292
o7. G 64 Mendel	7 9 5	93,706
o8. G 473 Jung	3 2 dq	91,971
o9. G 172 Annecke/Schröter	8 11 4	91,392
10. G 54 Westerkamp	11 10 9	83,294
11. G 90 Kozur	16 5 14	77,510
12. G 44 Kalinasch	13 13 10	76,353
13. G 2 Scheidle	12 14 12	74,039
14. G 302 Rosenberg	10 15 13	74,039
15. G 141 Schiek	15 dq 11	67,094
16. G 168 Peters	ag 12 15	65,941
17. G 230 Meis	14 16 16	64,784

4. Essener Segelwoche Baldeneysee

1,24

01. G 181	Lauenstein / M.Geiger	2	1	2	124,000
02. G 180	D.Preußner/ R.Preußner	1	2	3	122,073
03. G 466	H.G.Kaiser/ S.Kaiser	3	5	1	117,029
04. H 179	J.Schoenmaker/ J.Schoenmaker	4	3	4	
05. G 172	R.Jung/ Burchard	5	6	6	103,531
06. G 182	D.Kistner/ Kozur	9	4	5	102,048
07. G 73	J.Fromme/ K.Fromme	6	9	7	96,115
08. G 186	K.H. Siepman/ Siepman	7	12	9	87,216
09. G 94	Schröter / Schwarz	8	13	8	85,732
10. G 473	E.Jung/ M.Jung	10	7	13	84,249
11. G 161	Brüning / Wan.	11	8	12	82,766
12. G 141	K.Schick/ Schick	13	10	10	79,799
13. G 64	J.Röske/ Schwe.	12	11	11	78,316
14. G 230	Meis/ Meis	15	15	15	62,000
15. G 55	Tenckhoff/ Ma.	15	15	15	62,000

5. Internationale Regatta Roermond

1,16

01. H 158	B.v.Dusseldorf	60 Punkte	Ranglistenpunkte können erst bei vollständiger Übermittlung der Einzel-ergebnisse vergeben werden. (Rad.)		
02. H 134	R.Jorna	42			
03. H 79	M.v.d.Berg	23			
04. G 230	J. Meis	15			
05. G 182	J.Kalinasch	14			
06. H 1	P.Menger	12			
07. H 36	P.Schoenmakers	4			

6. Herbstwettfahrten Dümer See

1,22

01. H 158	v.Dusseldorf/ v.Dusseldorf	1	2	122,000
02. H 134	R.Jorna/ T.Jorna	4	1	
03. G 466	H.G.Kaiser/ S.Kaiser	2	3	117,828
04. G 53	H.Goedeking/ G.Maul	7	4	108,476
05. G 180	D.Preußner/ R.Preußner	6	6	107,038
06. H 176	Stoffers/ Stoffers	5	7	
07. G 73	J.Fromme/ K.Fromme	8	8	101,243
08. H 79	W.Lenders/ v.d.Berg	3	14	
09. G 172	K.Annecke/ U.Schürmann	11	9	95,528
10. G 182	D.Kistner/ Kozur	9	13	92,651
11. G 34	K.Veldhuizen/ M.Konarding	14	10	89,774
12. G 94	H.Schröter/ J.P.Schwarz	13	11	89,774
13. G 255	Jacob/ Janowitz	12	12	89,774
14. G 44	J.Kalinasch/ Demond	10	16	86,896
15. H 96	Smelik/ Smelik	22	5	85,458
16. G 230	Meis/ Meis	15	15	81,142
17. G 181	G.Lauenstein/ M.Gaiger	ng	ng	61,000
18. H 70	N.Vos/ Mura	ng	ng	
19. H 174	v.d.Sluis/ v.d.Sluis	ng	ng	
20. G 64	J.Röske/	ng	ng	61,000
21. G 186	K.H.Siepman/Siepman	ng	ng	61,000
22. G 2	Scheidle	ng	ng	61,000

Trimmtips...

Trotz der schwachen Beteiligung am Tempo - Training glaube ich, daß bei fast allen Seglern in den diversen Trimmöglichkeiten des Regattasegels noch viele Schwierigkeiten und Unklarheiten bestehen.

Um dies langsam abzubauen wollen wir hier in Form einer Serie ein paar kurze aber inhaltvolle Anmerkungen veröffentlichen, die wir uns z.T. aus verschiedenen Quellen zusammensuchen wollen.

S. K.

Grundlagen für die Segeleinstellung

1. Großschoteinstellung

Der primäre Zweck der Großschot ist, den Winkel des Segels in eine Relation zum Kurs und Wind zu setzen. Außerdem beeinflußt sie die Achterliekspannung des Großsegels auf der Kreuz, und dadurch wird eine Mastbiegung herbeigeführt und kontrolliert. Durch ein nach achtern versetzen der Blöcke am Baum wird z.B. eine größere Mastbiegung herbeigeführt.

2. Mastkurve

Je größer die Mastbiegung ist, desto flacher ist das Großsegel und um so offener wird das Achterliek. Bei zunehmender Mastbiegung wandert die Anströmung des Segels nach achtern aus. Eine zu große Mastbiegung, besonders bei leichten und mittleren Windverhältnissen, bringt eine Verminderung der Vortriebskraft durch ein Öffnen des Achterlieks mit sich.

3. Cunningham

Die Flexibilität des Mastes birgt einen Prozentsatz von kleinen horizontalen Falten im Vorliekbereich des Segels mit sich. Der Zweck des Cunningham ist, durch Erhöhung der Vorliekspannung einen faltenfreien Bereich zu schaffen. Die Kontrolleinrichtung ist bei Leicht- und Mittelwetterverhältnissen vorsichtig anzuwenden. Zuviel Spannung bei wenig Wind, verlagert den Bauch des Segels nach vorne. Raumschots sollte die Cunninghamspannung vermindert und vom Wind normalerweise völlig losgeworfen werden.

4. Schothorn

Der Grad, in dem das Schothorn des Segels zur Baumock hingezogen wird, kontrolliert den Bauch im unteren Bereich des Großsegels. Je näher es an die Maßmarke herangezogen wird, desto flacher wird das Segel.

Mit einem derartigen Grundwissen sollte jeder versuchen zu arbeiten und für jeden Kurs und wind das richtige finden. Fortsetzung folgt

ANGEBOTEN -- ZU VERKAUFEN -- ZU KAUFEN GESUCHT

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

ANGEBOTE : Die Firma Vesting & Siegmund bietet Masten für Tempo - Scow an; Profile 28 (weich) und 31 (hart), verjüngt, mit Beschlägen, ohne Rigg; Preis für beide Ausführungen: 528,- DM + Mwst.
Großbaum, Dreikantprofil 225, mit feststellbaren Rutschern für Blöcke und Baumniederholer; Preis: 165,- DM + Mwst.
Vesting & Siegmund
Felix - Klein - Straße 5
3400 Göttingen

Adresse: Segelmacherei Jongkind, Postbus 74, Uiterweg 174,
Aalsmeer/ Holland

- VERKÄUFE : 1) Geschlossene "Yacht"- Jahrgänge 1975 - 1978
kostenlos abzugeben
[REDACTED]
- 2) Tempo - Scow G 68 Kunststoff - Selbstbau, Baujahr 1973, 2 Satz Segel, Spi, Spi-trompete, mit neuem, feuerverzinktem Slipwagentrailer
Preisvorstellung: 3.300 DM
[REDACTED]
- 3) Tempo - Scows G 65, G 187, G ?,
sowie H 135 und H 173; Näheres:
siehe im vorigen Spritzwasser
oder durch Anfrage bei der Redak-
tion
- 4) Zeltplane für Tempo, weißes Kunststoff - Textilgewebe,
40,- DM; Großbaumprofil - Rohling
50,- DM; kompl. Großbaum 50,- DM
[REDACTED]

Neumitglied:
Josée Kalinasch
[REDACTED]

Adressenänderung:
Dieter Kistner
[REDACTED]

Mitgliederstand 22-11-79: 72 Personen