



PIRAT - NEWS

Mitgliederinformation der österreichischen Pirat-Vereinigung

ÖPV - Jahrbuch 2000



Ausgabe: Juli 2000

Inhaltsverzeichnis

Die ÖPV	3
Rückblick 98	4
Vorschau 99.....	5
ÖPV-Kassabericht	7
IPA-Hauptversammlung	8
Flotte West	18
Flotte Mitte	19
Flotte Ost.....	21
Internationale Ehrentafel	24
Europa-Cup der Pirat-Klasse.....	25
Nationale Ehrentafel	26
Ewige Staatsmeistertafel.....	27
Bestenliste 98	28
ÖPV-Cup 98	29
Attersee-Jugendpokal 98	30
Pretscher-Pokal 98	30
Reimitz-Pokal 98	31
Wiener Pirat-Cup 98	32
Hammerling-Pokal 98	33
Kuhglocke 98	33
Österr. Pirat-Kalender 99	36
Meldeadressen	36
Wertungen 99.....	37
CH-, TCH-Termine.....	38
Ung. Termine.....	39
GER-Termine	40
ÖPV-Mitgliederliste	41

ÖPV-Vorstand

ÖPV-Vorstand

Klassensekretär :	Wolfgang Wegl Gerasdorferstr. 153/Haus311 1210 Wien Tel.: 01/2902024
Klassensekretär -Stellvertreter:	Walter Schaschl Radetzkystraße 8/11, 1030 Wien Tel.: 01/7120671-12
Schriftführer:	Andreas Decker Lössweg 3/9/3, 1220 Wien Tel.: 01/2573243
Schriftführer-Stellvertreter:	Andreas Gilhofer Josef Heinzlgasse 6/3, 1130 Wien Tel.: 01/8041660
Kassier:	Sigrid Decker Lössweg 3/9/3, 1220 Wien Tel.: 01/2573243
Kassaprüfer:	Gerhard Weinreich Johannesgasse 2/2/25 1010 Wien

ÖPV-Flottenobmänner

Flottenobmann Ost:	Helmut Seifert Gerasdorferstr. 55/122/2, 1210 Wien Tel.: 01/2901851
Flottenobmann Mitte:	Herbert Renner Reith 4, 4865 Nußdorf/Attersee Tel.: 07666/8432
Flottenobmann West:	Robert Schatzmann Brünneleweg 14, 6800 Feldkirch-Nofels Tel.: 05522/75247

ÖPV-Vermittlungsmänner

Ungarn:	Helmut Hieß Immergrüngasse 1, 1220 Wien Tel.: 01/2804237
CSFR:	Herbert Renner Reith 4, 4865 Nußdorf/Attersee Tel.: 07666/8432
Deutschland:	Herbert Renner Reith 4, 4865 Nußdorf/Attersee Tel.: 07666/8432
Schweiz:	Robert Schatzmann Brünneleweg 14, 6800 Feldkirch-Nofels Tel.: 05522/75247
IPA:	Herbert Renner Reith 4, 4865 Nußdorf/Attersee Tel.: 07666/8432
Technischer Referent:	Helmut Hieß Immergrüngasse 1, 1220 Wien Tel.: 01/2804237

ÖPV-Bankverbindung

Die Erste, BLZ.: 20111, Konto-Nr.: 364-42305

Rückblick der Regattasaison 1999

**Vorschau der Schwerpunktregatten und Internationalen Meisterschaften
für die Regattasaison 2001**

Euer

Wolfgang

Impressum:

Diese Zeitung ist eine Mitgliederinformation der österreichischen Piratvereinigung. (26. Jahrgang).
Für den Inhalt der Anzeigen haftet ausschließlich der Inserent. Eine Prüfung unsererseits erfolgt nicht und es besteht auch keinerlei Haftung.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht in jedem Falle die Meinung der Klassenvereinigung wieder. Für eingesandte Beiträge und Datenträger, sowie Fotos übernimmt die ÖPV keine Haftung. Die Zustimmung zum Abdruck (auch in gekürzter Form) wird vorausgesetzt.

Eigentümer, Herausgeber, Verleger: Österreichische Piratvereinigung, p.A. Wolfgang Wegl. **Redaktion:** Andreas Decker.
Berechnungen, Ergebnislisten: Andreas Gilhofer. **Layout:** Andreas Decker. **Redaktionsanschrift:** Andreas Decker, 1220 Wien, Lössweg 3/9/3, Tel.: 257 32 43 (priv.), 71707 / 3636 (Büro), FAX: 257 32 43-33Dw., email: oepv@aon.at
Bankverbindung: Die Erste, BLZ.: 20111, Konto-Nr.: 364-42305. **Ausgabetermin:** Juli 2000. **Ausgabenummer:** 02/2000.

Internationale Pirat Association (IPA)

IPA-Adressen:

Präsident	Jörg A. Breckwoldt Biesterfeldweg 5 D-22609 Hamburg	Tel.: 0049/40/82 63 27 0049/40/53433320 Fax: 0049/40/53433322	P O O
techn. Deleg. IPA	Helmut Loos Hogenkamp 26 b D-25421 Pinneberg	Tel.: 0049/4101/66 163	
Deutschland	Karl-Hermann Wildt Löwenberger Str. 20 A D-31226 Peine	Tel.: 0049/51 71/52722 FAX: 0049/51 71/52722	P P
Dänemark	Erik Bach Nielsen Engdalgaardsvej 58 DK-8330 Beder	Tel.: 0045/86/93 64 56	P
Schweiz	Stephan Merkli Sandgrubenthalde 305 CH-8455 Rüdlingen	Tel. 0041/1/867 42 08	P
Ungarn	Adam Szentpeteri Andrassy MT 113 H-1062 Budapest	Tel.: 0036/1/326 78 18 0036/1/342 97 79 FAX: 0036/1/342 43 23	P O O
Tschechien	Jan Marian Stanicni 10 CR-31211 Plzen	Tel.: 0042/19/72 67 023 Fax: 0042/19/72 43 383	P
Österreich	Herbert Renner Reith 4 A-4865 Nußdorf/Attersee	Tel.: 0043/76 66/84 32	P

Liebe Piratenfreunde!

Liebe Segler und Freunde des Piraten

Herbert Renner

Helmut

Bootsmesse Tulln



Nach einiger Diskussion wurde im Vorstand der Piratvereinigung beschlossen, den Piraten auf der Tullner Messe im Frühjahr 2000 einem breiten Publikum zu präsentieren.

Unter der Anleitung von Helmut Hiess wurde der Messestand networken. Die Idee war bald in die Tat umgesetzt



Christian Karner übernahm die EDV Koordination und die Präsentation im MYSAP.COM.

Andreas Decker präsentierte das Video der Starkwindregatta im WYC



AUT1 wurde von Wolfgang Wegl präsentiert.

Regattaberichte

Weinleseregatta 25. u. 26.09.1999

Bei der Weinleseregatta 99 waren 4 Klassen auf 2 Bahnen am Start. Hobbycat und Dart segelten einen Steuerbordkurs. Die Finnklasse segelte um den Staatsmeistertitel mit der Piratklasse SP auf der Backbordbahn.

Am Samstag war für 13.00 Uhr der Start angesetzt. Bei anfänglich leichtem Ostwind drehte es sehr stark Richtung Süd. Die Wettfahrtsleitung konnte vorerst keine Bahn auslegen. Nach ca. 1 Stunde Wartezeit stabilisierte sich der Wind auf eine ungewöhnliche Richtung von Osten und erreicht bis zu

5 Windstärken.

Die ersten zwei Wettfahrten gewannen Karner-Wegl vor Mairinger-Dohnal und Vellusig-Härtl.

Es wurde noch eine Wettfahrt gestartet. Der Wind flaute sehr stark ab. Die Wettfahrtsleitung entschloß sich für die Piraten abubrechen. Die Finnklasse wurde für eine erfolgreiche Abwicklung der ÖStM gewertet. Staatsmeister der Finnklasse wurde Florian Raudaschl. Am

Sonntag konnte bei anfänglichem N-West-Wind eine Wettfahrt gestartet werden. Bei der 2. Kreuz drehte der Wind auf Nord. Diesen Dreher nutzten Vellusig-Härtl am besten und übernahmen die Führung vor Braumüller-Fossler und H. Renner-Kossina. Beim Zieleinlauf änderte sich diese Position nicht mehr, so daß sich im Endklassement Karner-Wegl vor Vellusig-Härtl und Mairinger-Dohnal wieder durchsetzten.

Abschließend möchte ich erwähnen, daß es ein sehr schönes interessantes Regattawochenende auf dem Neusiedlersee war. Eine stark besetzte Piratklasse mit 5 Teilnehmern aus Ungarn und 14 aus Österreich konnte die Stärke der Piratklasse unter Beweis stellen.

Herbert Renner

Aasee-Pokal, 16. Und 17.10.1999

Absolutes Megaevent unter dem Motto "Christmas See"! Nach einer Mörder-Anreise (vor Würzburg Stau 3 Stunden für 22 km) trafen wir Freitag knapp vor Mitternacht ein. In Erwartung niemand mehr anzutreffen wurden wir aufs Positivste überrascht.

Totale Stimmung - Club gerammelt voll - Disco vom Feinsten - mit DJ Handy Andy Szolty hat lieb ausgeschaut !!! Abgefüllt. Um 1/2 3 waren wir aber auch so weit. Auch Walter und Andreas hatten inzwischen hingefunden. Danach machten wir uns auf eine abenteuerliche Suche nach unserem Hotel. Sightseeing pur

-- netto Fahrzeit 2-3 Minuten -- wir benötigten jedoch ca. 30 Minuten. Neuer Ansager vom Walter" De Gossn nema, dee gfoit ma guat " (mehrmals!!!) . Mit etwas Fantasie könnt Ihr Euch vorstellen was Andreas mit uns drei mitgemacht hat. Mit leichtem Brummschädel war am Samstag vormittag KRANEN angesagt. 106 Mannschaften



ca. 60 Boote und viel Bier mussten auf wenig Platz untergebracht werden. Es wurden 4 Gruppen gebildet d.h. 6 Wettfahrten insgesamt und pro Teilnehmer 4 . Jeder Start unter BLACK FLAG wobei der Modus "Disqualifikation " nicht

zur Anwendung gebracht wurde. Walter und Andreas wären das erste Opfer gewesen. Als Strafe wurde die 10% Regel angewendet (in diesem Fall +10 Plätze). Somit ging für GER 4257 (Gostnumber for AUT 2) die 1. Wettfahrt nicht mit Platz 2 sondern mit Platz 12 zu Ende. Für Andreas war es

nichts mit einer Ruhepause, denn er fuhr als "Gastschote" bei Frank (Schönfeld) einen 1. Platz nach Hause. Er zahlte somit gleich die Leihgebühr für Frank's Boot (in der 1. Runde fuhren Walter und Andreas damit -- den Rest der Wettfahrten teilten Sie mit uns das Boot)

Robert Fischer

50 Jahre SKH, 6 und 7. Mai 2000

Bei hervorragenden Wetterbedingungen konnte die Landesmeisterschaft von Wien mit 12 Booten gestartet werden. Die 'fahrenden Zuschauertribunen' konnten am Samstag und Sonntag entlang der unteren Alten Donau recht spannende Zweikaempfe beobachten, wo aber auch leider das Material daran glauben musste (siehe weiter unten).

Die Ueberlegenheit von Christian Karner und Wolfgang Wegl war wieder einmalig, sie gewannen alle Wettfahrten mit deutlichem Abstand. Dahinter zeigten Gerhard Vellusig und Brigitte Haertl eine starke Leistung, blieben sie doch zweimal klar vor Helmut Hiess, der diesmal mit Edith Ehrenstein, segelte. Um Platz 4 war es in allen Wettfahrten sehr spannend, da ein Dreikampf stattfand zwischen Werner Kastanek (mit Guenter Fossler an der Vorschot) und Mathias & Werner Reiter und den 'Doppel-Decker' (Andi und Sigrid). Durch die nicht unangenehme Bootsgeschwindigkeit von AUT 2 (Besitzer W. Schaschl konnte an diesem Wochenende aus familiaeren Gruenden nicht teilnehmen) belegten einwenig ueberraschend Kastanek/Fossler den vierten Gesamtrang und sind damit heisse Anwaerter auf den Spezial-Preis (gestiftet von Werner Reiter) fuer den

Viert-Plazierten aller Pirat-Regatten 2000 im SKH.

Die dritte Wettfahrt zeigte auch wieder die Dichte im Mittelfeld der Pirat-Klasse. Am Ende der ersten Vorwind (da waren zwar kleine Windschweinereien - aber die muss man erst einmal richtig erwischen) konnten sich Robert Fischer (mit Bruno Braumueller an der Vorschot), Helmut Seifert (am Sonntag mit Evi Fossler als Ersatzvorschoterin) und noch ein paar Andere mit Vellu u.a. die Lee-Boje teilen - fuer einige sicher recht unterhaltsam.

Regeln, Kollisionen und Wiedergutmachung: Eine 'Massenkarambolage' bei der zweiten Wettfahrt zeigte wieder einmal bei einigen Teilnehmer Ihr Unwissen bezueglich den Ausweichregeln, und speziell den Pflichten eines Bootes beim Ausweichen. Was mich aber am meisten gewundert hat, dass es auch Teilnehmer gibt, die eine Kollision ganz eindeutig verursachten, aber keine Entlastung durchfuehren - ich bitte in Zukunft um mehr Fairness am Wasser.

Werner Kastanek

Regattaberichte

Bericht über die erste Hälfte der Saison 2000 aus der Sicht von AUT 2

Hallo Segelfreunde!

Wir haben zwar jetzt schon Mitte der Saison, aber ich möchte gerne noch auf den Anfang und unsere Hi- Lights dieser Saison zurückblicken.

Das erste mal dieser Saison hat unser Boot O-NASS-IS am



26 Februar das Wasser zu spüren bekommen. Es war ein herrlicher Tag, und ich glaube, daß die Temperatur fast höher war als heute mit 16°C. Jedoch bekamen wir dann den fürchterlichen Frühjahrssturm stark zu spüren, der unser Boot von der Steg- Plattform herunter geworfen hat und sowohl im Deck, als auch im Bootskörper für ein paar Löcher gesorgt hat. Jedoch hat mir Gott sei dank unser Bootsspezialist Herbert Schülle geholfen den Schaden rasch so weit zu beheben, daß das Boot wieder trainingsbereit ist. In der Zwischenzeit hatten wir aber das Glück, daß Robert uns sein Boot für die erste Regatta in Hamburg zu Verfügung gestellt hat.

Allerdings nicht ganz uneigennützig, weil er sonst selbst, nur um sein Boot von der Reparatur abzuholen den Weg in den hohen Norddeutschen Bereich zurücklegen müßte.

Also starteten wir am 31.3.2000 den Weg nach Hamburg.

Unterkunft bot uns gleich der Mehrfache Europameister und auch Clown-Chef Frank Schönfeld an. Er stellte uns den gesamten, zwar noch nicht ganz fertigen, aber wunder schön

eingerrichteten Oberstock zur Verfügung. Leider war eine Badbodenfließe zu meinem Leidwesen als Waage ausgebildet. Ich kontrollierte mein Kampfgewicht und stellte fest, daß ich über den Winter schon wieder 3 Kilo zugelegt habe, die Gilli nur zum teil abgenommen hat. Dennoch guter Dinge führte uns Frank nach einen tollen Frühstück zu der Alster, die ein stehendes Gewässer mitten in Hamburg ist (ähnlich wie die Alte Donau unser Heimatrevier). Uns erwartete mal kein Parkplatz, weil die Hauptstr. direkt am Club vorbeiführte und so schon wenig Platz für die Boote und gar keinen für die Autos lies. Das Problem mit dem Boot nahm uns aber Buzze (Kasten Bredt) ab und baute schon am Vortag das

Boot unmittelbar vor dem Kran auf. Den Slip für Piraten gab es nämlich nicht, und so mußten wir den Kran auch benützen. Zum Glück haben wir dieses Unternehmen schon am Aasee im Herbst geübt, außerdem hat Gilli mit seiner H-Boot Karriere sehr viel Erfahrung eingebracht, die wir dann am Sonntag zum herausnehmen super ausnutzen konnten. Der Wind gestaltete sich eher gering an diesem Wochenende. Damit es aber seinen Reiz nicht verliert, riß gleich beim hochholen des Großsegels das Großfall. Aber unser Glück für diese Situation war, daß es schon ganz oben war, weil sonst hätten wir gleich mit aufgeben anfangen können. Sehr interessant an diesem Revier war die Suche der richtigen Regattabahn, denn es gab 8 fixe Tonnen, 12 verschiedene Varianten diese zu runden, und es hieß noch lange nicht, daß die Bootsklasse, die vor uns gestartet war den selben Kurs wie wir fuhren. Trotzdem schaffte die Regattaleitung bei diesen drehenden Winden nicht uns eine ordentliche Kreuz zu bieten, aber was soll's. Wir konnten uns vom Start weg sehr gut auf den 4. Platz von 35 Mannschaften halten, jedoch zählt leider erst welchen Platz man ins Ziel bringt. Uns kostete ein Winddreher, den wir nie bekamen, aber die Boote hinter uns gut ausnutzen konnten 6 Plätze, und Frank, der schon weit in Führung

Regattaberichte

lag, eine Unachtsamkeit beim Kurs 2 Plätze. Bei der zweiten Wettfahrt wußten wir zwar schon über das Revier und



den Kurs Bescheid, schafften aber auch keinen besseren Platz als wieder einen 10ten. Frank holte sich nun aber doch den 1. Platz und lag somit auch gesamt in Führung. Mit dieser Freude in der Tasche zeigte er uns die wichtigsten Teile von Hamburg, (wo die Reperbahn ist, und daß Grönemaier, Lagerfeld und Schönfeld fast Tür an Tür wohnen). Abends war im Klub nicht sehr viel los jedoch unsere deutschen Freunde hatten schon mit einem privaten Fest ein alternativ Programm für uns vorbereitet. Am Sonntag ließ uns leider der Wind dann komplett in Stich. Wir probierten zwar einen Start, aber schon auf der Startkreuz war dieser Versuch beendet. Da es aber zu diesen Zeitpunkt 14 Uhr war, schauten wir, daß wir den Rummel am Kran und das Wegräumen möglichst schnell hinter uns brachten. Nach ausgiebiger Verabschiedung

setzten wir uns um 15.30 Uhr auf den 1000 km langen Heimweg mit einiger Zufriedenheit in Bewegung, obwohl wir nur eines unserer beiden Ziele (bester Ausländer und unter die top 10 schafften. Wir wurden ja immerhin bester Österreicher (wir waren auch der einzige). Um 2 Uhr in der Früh war dann das Erlebnis Hamburg zu

Ende, jedoch war das nur die Vorbereitung für Kiel, wo wir noch einige Kilometer mehr zurückzulegen haben.

Am darauffolgenden Wochenende wollten wir dann gemeinsam mit Josef Renner das Schiyachting in Ebensee erleben, aber wir mußten am Mittwoch schnell noch umdisponieren, da diese Regatta schon zum zweiten mal wegen Teilnehmermangel abgesagt werden mußte. Ich hoffe aber, daß das nicht ganz das Ende dieser interessanten Segel- Schi- Kombination ist, im Pirat gibt es dies ja schon lang nicht mehr, obwohl man noch oft die Geschichten von Schiyachtungs erzählt bekommt, aber vielleicht ändert sich das noch.

Wir verlegten aber unser Reiseziel nach Ungarn am Velenzer-See (genau zwischen Budapest und Balaton). Vellu begleitete uns diesmal oder besser gesagt

fuhr uns voraus und besorgte uns ein tolles Quartier. Besten Dank dafür. Am Samstag den 8.4.2000 hatten wir dann etwas trübgeregnerisches Wetter und Windstärke zwischen 5 und 7 Beauford. Nach langen Diskussionen um das Stargeld (sie wollten umgerechnet ca. 900.- ATS pro Boot) konnten wir uns auf ca. 300.- ATS einigen und vor allem erst dann zu zahlen, wenn überhaupt ein Start zustande kommt. Da bei diesen Bedingungen mit wenigen Graden über 0 aus Rücksicht auf die Optimisten Klasse nicht gestartet wurde. Jedoch Andi (Gillhofer Andreas) ließ sich nicht schrecken und wir setzten ein Starkwind Training an. Nach aber ca. 1 ½ Stunden als die Gesichtspartien schon taub wurden, beschlossen auch wir es dabei zu belassen. Nach einem erholsamen Abend erstrahlte dann der Sonntag bei herrlichsten Sonnenschein, aber in der Früh ließ der Wind etwas zu wünschen über. Nach aber 1stündigem Warten kam ein Lüftchen auf, das sich zu einem doch recht brauchbaren Wind entwickelte. Jedoch Vellu warf etwas zu früh die Nerven weg und machte uns so den Weg wieder kampfflos frei bester Österreicher zu werden. Wir absolvierten dann 2 schöne Wettfahrten und bei der ersten half uns etwas Glück, bei der 2ten war es von Beginn an möglich diese 2 Wettfahrten zu gewinnen.

Mit diesem tollen Ergebnis gewappnet bereiteten wir uns

Regattaberichte



dann für die erste österreichische Regatta auf der Alten Donau vor. Um die Zeit inkl. Osterfeiertage gut zu nützen, und auch die Verbindung in die Mitte mit Herbert Renner zu verstärken, übersiedelten wir das Boot auf den Attersee und machten Geschwindigkeitstestfahrten mit dem neuen Material. Wir merkten, daß wir zwar nicht schneller waren, aber in den Manövern sehr gut arbeiteten. Jedoch war das eines der letzte Wochenende vor einer langen Durststrecke für mich, in der ich auf Andi verzichten mußte. Wir hatten mit Josef vereinbart, daß er immer wenn er will das erste Anrecht auf Gilli hat. Zum Glück hat Josef seine Regatten so ausgesucht, daß für alle großen Regatten Gilli mit mir fahren kann. Bis dahin lag noch ein Wochenende mit der Mühschüttelregatta dazwischen. Diese Regatta stellte sich auch als wunderschöner Auftakt dar. Das Wetter war

hervorragend, der Wind eher etwas bescheiden. Die erste Wettfahrt konnten wir auch gleich für uns entscheiden, aber Gigi hatte auch ein kleines Handicap, weil seine Fock sich genau beim Start von der Schot löste. In der 2 Wettfahrt zeigte er aber gleich wieder seine Klasse und wies uns in die Schranken und auf die Plätze. Am Sonntag machte Vellu die Sensation perfekt und holte sich mit den letzten 2 Wettfahrtsiegen den Gesamtsieg. Könnte aber auch sein, daß Gigi mit Edith als Vorschoterin etwas gebremst gewesen war. So endete das Ergebnis mit Vellu und Brigitte vor Gigi und Edith vor mir mit Gilli. Also das Ergebnis nicht ganz nach Wunsch, aber es kann ja nicht immer so sein. Die nächsten Wochenenden mußte ich wie angesprochen ohne Andi bestreiten.

An der **Wiener Landesmeisterschaft bei SKH** konnte auch ich nicht

teilnehmen, weil mein Neffe getauft wurde, und auch ich einmal bei solch einem Familienfest dabei sein sollte. Also bitte Dieses Ereignis bei dem Bericht der SKH Regatta nachlesen.

Das nächste Wochenende bei der **Festwochenregatta im WYC** war ich aber wieder life dabei. Am Samstag den 27.5. setzte sich Tina (Christina Schrack meine Freundin) zu mir ins Boot obwohl sie einen Streß mit Ihrer Diplomarbeit hatte, die sie am Mittwoch darauf abgeben mußte. Auch bei dieser Regatta konnte ich die erste Wettfahrt gegen Vellu gewinnen. Gigi war an diesem Wochenende nicht am Start. Aber insgesamt schafften wir doch eine ganz ansehnliches Starterfeld von 16 Teilnehmern. Bei der 2 Wettfahrt am Samstag passierte uns jedoch, nach toller Aufholjagt, ein kleines Hopala mit einer Notwässerung, die uns einiges an der Chance für den Gesamtsieg kostete. Wir waren aber nicht die einzigen, den unser Clubpräsident schaffte das selbe Kunststück obwohl wir nur eine Windstärke von 2-3,5 Bft. hatten. Der Abend gestaltete sich so wie schon so oft im Wr. Yacht Club sehr gemütlich mit einem hervorragendem Essen. Jedoch traf ich auch hier eine Fehlentscheidung und versäumte diesen geselligen Höhepunkt. Am Sonntag konnten noch 2 weitere schöne Wettfahrten gesegelt werden, mit Evi (Eva Fossler) als Vorschoterin konnte ich Vellu nicht wirklich gefährlich werden. Es lag aber nicht

Regattaberichte

ganz an Evi, die zwar noch etwas unerfahren ist, aber mehr als Ihr Bestes gab. Hut ab vor Ihrer Leistung und sie wird sicher in Kürze eine sehr gefragte Vorschoterin sein. In dieser Serie verlor ich aber auch noch nach ausgezeichneter Leistung einen Gesamtplatz gegen Werner Kastanek. Andererseits gut so, weil sonst wahrscheinlich der Hausfrieden bei den Fosslers schief gegangen wäre, wenn Evi so schnell vor ihren Ehemann Günter gelandet wäre.

Mit den darauffolgenden Feiertag (1.6.) war dann die Last der schriftlichen Diplomarbeit meiner Freundin beendet und wir konnten uns dann komplett auf die Schweizer Meisterschaft konzentrieren. Doch schon die Wetterlage mit immens heißen Wetter versprach nicht viel Wind. Am ersten Tag zeigte sich auch der Bodensee vor Rohschach sehr glatt. Kaum kam etwas Wind auf und das Wasser kräuselte sich versuchte die Wettfahrtleitung eine Wettfahrt durchzubringen. Jedoch nach langen Warten, 2 Startversuchen, und nach wieder streichen eines Flaggensignals der Verschiebung auf den nächsten Tag sah die Wettfahrtleitung ein an diesen Tag keine zu fahren. Jedoch Hut ab von der Organisation an Land. Hier waren die Schweizer perfekt.

Das Essen war sehr abwechslungsreich vorbereitet und auch sehr preiswert für Schweizer Verhältnisse. Auch das Quatier war sehr sauber und toll organisiert. Am nächsten Tag schaute der Morgen sehr vielversprechend aus. Jedoch



auch diesmal war nach der 1. Runde der Wind zu Ende. Aber auf Grund dessen, daß ein Fernsehteam für Filmaufnahmen da war wurde die Wettfahrt durchgezogen. Doch das war nicht das einzige worüber ich mich aufregen will. Denn das Startschiff, welches berechtigt auf Grund der Wassertiefe nicht vor Anker lag, fuhr sehr viel in der Gegend herum (ca. 100m Richtung Zieltonne und wieder zurück, bzw. Boote mußten manchmal das Startboot 3 mal anfahren bis sie ins Ziel fahren konnten) obwohl das Wasser spiegelglatt war. Außerdem haben die Schweizer auch

einige Abänderungen zu den internationalen Regeln, aber das soll sein. Den restlichen Tag kam dann keine Wettfahrt mehr zu Stande. Am Samstag änderte sich zwar die Windrichtung etwas, aber von der Stärke blieb es das Selbe. Gleich in der Früh fuhren wir eine Wettfahrt und wieder war nach der ersten Runde der Wind weg und wir standen leicht eine $\frac{3}{4}$ Stunde auf der Zielkreuz, ohne daß abgeschossen wurde. Dann erklärte man mir auch noch, daß wir die in der

Ausschreibung geschriebenen 3km/h Durchschnittsgeschwindigkeit überschritten haben sollen. Dies war etwas zu viel für mich und ich verließ zum ersten mal in meiner ganzen Karriere eine Regatta aus sportlichen Gründen. Für den Wind kann keiner etwas aber für solche Wettfahrtsdurchführungen schon. Ich erfuhr dann von den restlichen Österreichern, daß ich wegen Frühstart bei der 2. Wettfahrt disqualifiziert wurde. Am Nachmittag wurde dann noch eine Wettfahrt, angeblich die einzige reguläre, gefahren. Herbert konnte diese gewinnen, und auch gesamt schaffte er mit

Regattaberichte

20 Punkte den Sieg bei der Meisterschaft. Diese war aber keine, denn obwohl die Wettfahrtleitung am Sonntag



um 14 Uhr (letzte Startmöglichkeit) versuchte noch eine Wettfahrt durchzubringen, mußten sie einsehen, daß man gegen Windprobleme einfach nichts machen kann.

Ich bereitete mich aber schon auf mein größtes seglerisches Ereignis in dieser Saison vor. Wir verluden am Freitag darauf den 9.6. den Doppelstockhänger mit Vellu's und meinem Boot und begaben uns auf die Reise nach Kiel. Über Pfingsten begleitete mich und Gilli, der nach seinen H-Boot Regatten wieder zu mir ins Boot stieg, meine Freundin und meine junge Hündin Cora. Immerhin war für die beiden dies das erste mal, um das Meer zu sehen. Um ca. 13 Uhr verließen wir Wien und mit nur einer $\frac{3}{4}$ Stunde Pause brauchten wir immerhin bis $\frac{1}{2}$ 4 Uhr Früh bis zu unserem 1200 km entfernten Ziel. Dort angekommen brauchten wir

kein Zimmer mehr, denn es wurde schon hell und außerdem war herrlichstes Wetter. 3 Stunden Schlaf

hinter dem Auto unter freiem Himmel reichten dann voll aus, um sich wieder voll fit zu fühlen und die ersten 2 Wettfahrten bei einem 83 Teilnehmerfeld in Angriff zu nehmen. Aber vorweg gab es noch ein herrliches Frühstück und ein Wetterbreathing, was ich bisher noch nie erlebt hatte. Jedoch trafen wir dabei auf den zweiten Österreicher (Herbert Renner), der sich mit uns dieser starken Deutschen und auch Dänischen Konkurrenz stellte. Auch wie vom Wetterbericht versprochen blieb es an diesen Tag bei schwachen Wind, einem 180° Winddreher und der einer beinahe Windstille danach. Am nächsten Tag hatten wir mittleren Wind und am Pfingstmontag zeigte uns Kiel, was dieses Revier drauf hat. Wind mit ca. 7 Bft. und Wellen relativ hoch und von allen Seiten. Da waren die Deutschen und Dänen einfach um einiges besser, aber alle hatten zu kämpfen. Aber

unser Senior im Feld Herbert Renner hielt sich mit seiner Leihvorschoterin stark im Feld. Von der Organisation her merkte man einfach, daß dieser Club sehr viel Erfahrung mit solchen Großveranstaltungen hat. Es waren 4 Bahnen in Betrieb und auf jeder Bahn war zumindest ein Start- und eigenes Zielschiff. Und die Jury war eigentlich dauernd präsent und teilte auch Strafen unter der Wettfahrt mit 720° Regel aus. An Land sorgten einige Hüter für leibliche Wohl. Am Pfingstmontag verließen wir Herbert und unsere Deutschen Freunde gleich nach der Siegerehrung, weil wir alle am Dienstag arbeiten mußten. Das Boot ließen wir dort unter der Obhut von Herbert, da wir gleich das Wochenende drauf wieder mit Vellu zur, ich glaube größten Regatta Europas, in den selben Klub kommen würden.

Zur Kieler Woche wurden zwar die Teilnehmer im Pirat nicht mehr sondern blieben bei 83 aber wir bekamen eben Österreicherverstärkung mit Vellu und auch ein paar gute Ostdeutsche fanden den Weg zur Kieler Woche. Wir merkten das gleich, daß es mit Quatieren schon Probleme gab. Auch der große Zeltplatz war gleich als wir oben ankamen voll belegt. Jedoch sagte zu Vellu und unserem Glück ein anderer noch ab und wir bekamen eine herrliche Privatunterkunft mit einem perfekten Frühstück. Umso mehr ich mich bemühte es leer zu essen, umso mehr

Regattaberichte

tischte unsere Hausherrin auf. Es war einfach unmöglich. So gestärkt kann man dann leicht das Tageswerk beginnen. Jedoch waren die Leistungen von Vellu mit Florian Dohnal als auch unsere von Gilli und mir stark unter den Erwartungen. Immerhin hatten wir doch vom Pfingstbusch einen 9ten Gesamtrang zu bestätigen. Wir lagen im Endclassament nur auf Platz 31 und 32 punktegleich. Die Beste Wettfahrt von Vellu als 4ter im Ziel, wurde wegen Frühstart disqualifiziert. Die letzte Wettfahrt, unsere beste, in der ich schon eine Runde lang in Führung lag, wurde abgeschossen. Zu unserem Trost war das Wetter in Kiel das Beste uns schönste seit es Aufzeichnungen gab, und vom seglerischen riß uns Herbert mit einen 12 Gesamtrang heraus. Für das gesellschaftliche Leben wurde bei dieser Veranstaltung so viel geboten, wie ich es noch nie erlebt habe. Jeden Tag spielte ein oder mehrere Bands auf und obwohl wir es uns täglich vornahmen schafften wir es nie vor Mitternacht ins Bett. Es war einfach immer zu viel los. Eines Tages kam überhaupt ein Offshore Regatta in den Hafen. Der Aufwand, der dort getrieben wird, war für uns genauso unvorstellbar, wie die Chance solch ein Boot je steuern zu dürfen. Die Heimreise von Kiel wurde dann am Dienstag den 29.6. noch sehr mühsam. Vorm Elbbtunnel stellten wir uns 1 ½ Stunden im Stau, und so schafften wir es gerade noch zum Frühstück vorm

Arbeitengehen in Wien ankommen zu können. Jedoch alles in allen war dieser 2malige Ausflug nach Kiel ein tolles Erlebnis.

Aber nach dieser Anstrengung brauchten wir nun etwas Verschnaufpause und so blieben wir am darauffolgenden Wochenende auf der Donauinsel bei der Inselfestregatta. Gilli mußte mich am Samstag jedoch alleine lassen, da er mit seinem Arbeitsprojekt etwas in Verzug war. Jedoch auf Tina kann man sich verlassen, und Sie erklärte sich sofort bereit mit mir den ersten Tag dieser Regatta zu bestreiten. Mit großer Freude lernte ich ein neues Mitglied der Piratvereinigung kennen: Max Hutter mit seiner Freundin. Er zeigte uns (Vellu und mir) und den anderen 8 Mannschaften beim ersten Start was er drauf hat. Er hat sich nicht nur das Boot von Richard (Austrobus alias Gorgo) toll hergerichtet, sondern versteht auch einiges vom Segeln. Nur an der Regelkunde hat er noch etwas Nachholbedarf. Die jahrelange

Piratjollenerfahrung verhalf Vellu und mir dann doch Max abzuhängen. Aber auch in unserem Duell hatte Vellu 2 mal die Nase vorne. Am Abend bei tollem Gegrillten und hervorragenden Nachspeisen konnten wir dann auch etwas persönliche Kontakte zu unserem neuen Mitglied knüpfen. Dies war aber gar nicht so einfach, da Max fast nur Englisch verstand und mein Englisch nicht besonders gut ist. Aber ich glaube, daß das

wichtigste ausgesprochen wurde. Am Sonntag in der ersten Wettfahrt gelang es mir von Beginn an in Führung zu gehen, und diese bis ins Ziel nicht mehr abzugeben. Jetzt fehlte mir nur noch ein Einser um diese Regatta zu gewinnen, doch reizte es mich mehr, Vellu's Vorschlag die letzte auf Matchrace Tour zu fahren mehr. Aber nach guten Start mischte sich Sohn Wolfgang mitten in unser Geschehen ein. (Vater Hans Wolfgang läßt Sohn um Erfahrung für die Jugendeuro zu sammeln steuern, und das wie man sieht nicht schlecht.) Doch unser Privatrace wurde nach der ersten Runde aus technischen Problemen von Vellu (Pinnenausleger gebrochen) beendet. So stand doch der Regattasieg für mich im Vordergrund und ich konnte mit einigen Problemen dann Wolfgang doch unter Kontrolle bringen. Toll zu bewerten bei dieser Serie sind auch die Leistungen von Habakuk (Bernd Pintarich) mit einen gesamten 4. Platz, Wolfgang 3. Platz. Max war leider durch einen Fahrradsturz am Samstag abend am Sonntag zum zusehen verurteilt.

Die letzte Regatta die Aut 2 bis jetzt besucht hat ist die Tschechische Meisterschaft letztes Wochenende. Der Lipno Stausee zeigte sich vom Wind wieder einmal von seiner besten Seite. Doch das Wetter war sehr feuchtkalt. Aber Andi und ich ließen sich davon nicht abhalten eine ganz tolle Serie hinzulegen. Wir zogen am ersten Tag wieder ein neues Segel auf. Die erste Wettfahrt schafften

Regattaberichte

wir es aber gleich im Wasser einzuweiken bei einer Doppelkenterung an der Dvarstonne. Wir fuhren zwar weiter, aber die Platzierung



war eher zu vergessen. Doch auch für unseren Aut 1 Karner/ Wegl lief es auch nicht ganz Wunsch. Immerhin wurde es nur ein 2ter Platz hinter CZE 1(letztjähriges Segel von Gigi). In der Zweiten, ich weiß nicht ob es am neuen Segel lag oder an unserer tollen Form, konnten wir Gigi einen Einser abkämpfen. In der 3 Wettfahrt, die auch noch am ersten Tag gesegelt wurde bekam Gigi einen gnadenlosen Kampf mit Herbert, den er aber letztendlich für sich entscheiden konnte. Am 2ten Tag war etwas weniger Wind

und wir konnten nur eine Wettfahrt bestreiten, jedoch diese lief perfekt für uns mit einem weiteren Einser. Gigi war nun nur mehr einen einzigen Punkt vor uns. Doch nach nächtlichem Feiern von Karner/ Wegl und mir mit etwas Alkohol waren wir noch nicht ganz fit. Karner/ Wegl konnten sich schneller wieder regenerieren und gewannen die an diesem Tag erste Wettfahrt.

Jedoch in der 2 Wettfahrt konnte auch ich wieder zeigen, daß der Vorabend seine Wirkung verlor und konnte mit einem weiteren Einser unsere momentane Höchstform unterstreichen. Doch in den restlichen Wettfahrten konnten wir diesen Schnitt gegenüber Karner und CZE 1 nicht halten und blieben dann um 4 Punkte hinter Karner und 2 Punkte hinter CZE 1. Vorallem in der vorletzten Wettfahrt habe ich einen schweren Fehler knapp vor dem Ziel gemacht, wo mich der nun neue Tschechische Meister überholen und gesamt trotz

meinen tollen Einzelergebnissen abhängen konnte. Aber alles in allen war es eine tolle Meisterschaft mit 34 Mannschaften. Die restlichen Österreicher schlugen sich auch ganz toll. 4. wurde Vellu mit jedoch erheblichen Punkterückstand. Dann kam unser Jungstar der erst jetzt wieder ins Regattageschehen in dieser Saison einstieg - Mairinger Alexander mit zurückerworbenem Vorschoter Dohnal Florian. Herbert konnte seine Leistungen der Kieler Woche und auch seinen Einser beim Goldpirat, der am selben Wochenende wie die Donauinselregatta ausgesegelt, wurde nicht unterstreichen. Er war aber in Gesellschaft mit dem einzigen Deutschen Jochen Bredt mit Freundin, der auch nicht viel Aufsehen bei dieser Regatta erregen konnte.

Jetzt aber genug der vielen Worte, konzentrieren wir uns auf die nächsten stattfindenden Regatten und ich hoffe auf noch größerer Beteiligung als bisher.

Mit der Freude alle Piratenfreunde bald wieder zu sehen

Euer Aut 2 Team

Trimmanleitung

Was kann man beim Piraten-Trimmen alles messen?

- **Mastfall (um 104 cm)**
Das Mastfall kann für leichte Crews kleiner, für schwere Crews größer gewählt werden. Das hier genannte Standardmaß gilt nur für Segel mit einer Vorliebskurve von ca. 5 cm. Es gibt Segel, z. B. North, die deutlich weniger Mastfall benötigen.
Wie messe ich das Mastfall?
Das Großfall wird auf die untere Meßmarke am Mast eingestellt (z. B. der Schäkel). Dann wird eine Linie zwischen Masttop und hinterer Bootskaute gebildet. Die entstehende Differenz ist das Mastfall. Es läßt sich durch die folgenden Parameter beeinflussen:
 - Mast weiter nach vorne stellen, damit steht der Mast schräger im Schiff, das Top kommt weiter nach hinten und das Mastfall wird geringer.
 - Mehr Vorspannung auf das Rigg (z. B. durch kürzer Wanten oder stärkeres Durchsetzen der Fock).
- **Stellung des Mastfußes und damit des Mastes im Schiff**
Dieses Maß wird von der hinteren Bootskaute an gemessen, das Standardmaß liegt bei ca. 338 cm.
Wichtig ist hierbei, daß das Zusammenspiel Maststellung, Salinge und Wanten so ausgelegt sein muß, daß kein Druck auf dem Rigg ist, wenn keine Segel gesetzt sind.
- **Benutzte Löcher der Locheisen**
Für beide Seiten notieren, welche Löcher der Locheisen benutzt werden
- **Salinglänge**
Das verwendete Standardmaß liegt bei 38 und 39 cm.
- **Abstand der Wanten in der Höhe der Salinge**
Das verwendete Standardmaß liegt bei 72 cm.
- **Der sich dadurch ergebende Winkel**



Das Standardmaß ergibt 21 Grad.

- **Vorbiegung des Mastes bei gesetzter Fock bzw. Fockdraht**
Bei den heutigen Segeln ist eine Vorliebskurve von ca. 4,5 cm eingearbeitet. Deshalb sollte man den Mast auf ca. 3,5 cm Vorbiegung einstellen, da der letzte cm Biegung durch das Gewicht des Großbaumes und den Großschotzug erzeugt wird.
- **Wantenspannung**
Am besten immer mit dem gleichen Gerät messen, da diese Geräte nicht immer gleich anzeigen.
- **Fockdraht und Fockfalllänge**
Unbedingt messen! Für den Fall, daß mal etwas ausgetauscht werden muß, müssen die Urdaten vorhanden sein.
- **Eingie Mastdaten**
Abstand Mastfuß zur ersten Meßmarke am Mast, Länge der Wanten, Abstand untere Meßmarke zum unteren Ansatzpunkt oder zum Mittelpunkt der Salinge.
Hintergrund: Sollte man mal einen neuen Mast benötigen, sollten diese Daten alle auf den neuen Mast übertragen werden können.

Schlüsse aus dem Leserbrief von Georg Hohaus zur dänischen Initiative „Pirat 2000“:

Der komplette Leserbrief, in dem zu allen dänischen Vorschlägen eingegangen wird, ist auf der Schweizer Piraten-Homepage unter News (glaube ich) nachzulesen.

Nachdem ich Resonanz auf den Leserbrief u.a. von Helmut Loos und von Thomas Meyer selbst bekommen habe, möchte ich das wesentliche noch einmal darstellen:

„Schwingtest“ (siehe auch Piratenzeitung 4/97, S. 66-68); 1+2/99, S. 29)

Der Schwingtest sollte wirklich eingeführt werden als abschreckende Maßnahme um die schon bisher eindeutig verbotene Gewichtskonzentration in Längsschiffsrichtung zu verhindern.

Der bisher bestehende Kipptest reicht nicht aus, da damit nur die Lage eines Schwerpunkts festgelegt wird, es kann z.B. mit dem Kipptest jedoch nicht eine verbotene Gewichtskonzentration in Schiffsmitte ermittelt werden (z.B. mit Blei oder mehr Kunststoff, dafür jedoch weniger Gewicht im Bug- u. Heckbereich durch „dünnere“ Wandstärken).

Man muß vehement für diesen Schwingtest eintreten, auch um die Zukunft der Klasse zu retten ! (Hört sich theatralisch an, nicht wahr.) Hier meine Erläuterung dazu: Ich kenne ehemalige (mehr oder weniger erfolgreiche) Segler unserer Klasse, die sich mir gegenüber damit brüsten, was sie „damals“ (sollte das folgende etwa auch heute noch möglich sein ?!) für tolle Boote von den uns allen bekannten Werften haben bauen lassen, ein mittschiffs montierter Kompaß hätte eine Bleifüllung im Gehäuse gehabt, Blei wäre mittschiffs im Doppelboden so gelagert auf Schienen gewesen, daß es beim Kipptest in die richtige Lage fiel um diesen Test zu bestehen, der Bugbereich hätte sich mit der Hand eindrücken lassen.

Diese 3 Beispiele von unsportlichen Verstößen gegen die Klassenvorschrift haben mir 3 ehemalige Eigner von 3 unterschiedlichen Piraten unabhängig voneinander erzählt, und sie waren noch stolz auf ihre „Genialität“ (sie prahlten nicht mit ihrer seglerischen Leistung !).

Desweiteren hört man Geschichten, daß „neulich“ ein schneller Ausländer ein gebrauchtes deutsches Mogelboot (der Vorwurf richtet sich natürlich an die deutschen Erbauer des Mogel-Piraten !) gekauft habe, mit dem er angeblich bei Meisterschaften in Deutschland (und bei anderen Meisterschaften oder Regatten ?!) nicht antreten dürfe. Angeblich hängt in einer Scheune in der Nähe einer uns allen bekannten Werft ein „piratenähnliches“ Boot unter der Decke, da es nie vermessen werden konnte.

Ich meine, dies sind genug Fälle, welche belegen, daß ein einfacher Schwingtest, (der bei Erstvermessungen und mal ab und zu bei Meisterschaften durchgeführt werden sollte), mehr Sicherheit für alle Piratensegler bringt, in einer Einheitsklasse zu segeln.

Der Pirat ist eine Einheitsklasse, eine Teilung des Feldes in „getunte“ Mogelboote und Boote, die die Klassenvorschrift einhalten, führt nur zu Gerüchten, Gerede, welches die Besitzer von fairen Booten verunsichert, und evtl. zukünftige Piratensegler davon abhält in die Klasse einzusteigen, da sie nicht wissen, ob ihr (gebrauchtes) Boot auch verbotenerweise gewichtskonzentriert oder korrekt gebaut ist. Ebenso könnte die Tatsache an sich dazu führen, daß ehrliche Segler aus der Klasse aussteigen und sich Klassen zuwenden mit praktiziertem Schwingtest, wo es also gleiches Material (keine Mogelboote) für alle gibt.

Eine Abhilfe wäre die Einführung des Schwingtests für Neubauten bei der Erstvermessung und bei Meisterschaftsvermessungen. Natürlich müßte irgendwann ein Grenzwert festgelegt werden, alle alten vorhandenen Boote sollten natürlich weiterhin mitsegeln dürfen (Bestandsschutz). Dazu müßten in den nächsten 1-2 Jahren Werte für das Schwingmoment gewonnen werden (Durchführung des Schwingtests bei allen Meisterschaften in der Vermessung, jedoch ohne rechtliche Auswirkung für die betreffende Regatta) zur Datensammlung wie bei der EM '89 in Aarhus (4/97, S. 66). Dann wird ein „Inertmoment“ als Grenzwert für Neubauten festgelegt und das Problem sowie der Verdacht

auf die Problematik wäre aus der Welt. Sollten ganz extrem niedrige Werte bei regattaaktiven Altbauten tatsächlich festgestellt werden, so könnten diese Boote als Auflage bekommen, zusätzliche Ausgleichsgewichte in den Bootsenden mit sich zu führen (evtl. vorhandene Ausgleichsgewichte könnten evtl. ausgebaut werden um das Minimumgewicht von 170 kg (Rumpf), bzw. 218 kg (komplett) nicht zu sehr zu überschreiten, also keine Angst um unsere vorhandenen Boote, alles läßt sich regeln, wenn man will (nicht um des Regelns willen, sondern wegen der Praktikabilität).

Lies im übrigen auch Helmut Loos in 4/98, S. 32: „Fast alle Änderungen der Klassenvorschriften waren bisher nichts anderes als a) Reaktionen auf vorherige oder b) Vorsorgemaßnahmen für kommende Übertretungen und Mogeleyen.“ Hier trifft sowohl a) als auch b) zu, also ans Werk und den „Schwingtest“ oder einen einfacheren Test (Bug- und Heckgewicht wiegen) in den Klassenvorschriften einführen !

Rodrigg verbieten, weil es teuer und empfindlicher ist.

Dem kann man nur vorbehaltlos zustimmen, da meines Wissens auch kein Piratsegler zur Zeit Rodrigg fährt. Dafür bräuchte man nur 15.1 in den Klassenvorschriften ändern (zur Zeit: „für Wanten und Vorstag ist wahlweise Nirostahl (mind. 2,5 mm) zugelassen“).

Ein Verbot schadet keinem, vereinheitlicht unseren Piraten und stellt sicher, daß er nicht zu teuer wird.

(Sollte Rodrigg eines Tages preiswerter als Draht werden, technisch praktikabler oder aus sonstigen Gründen günstig erscheinen, könnte man es ja wieder erlauben.)

Alu- statt Edelstahlschwert

Dieser Punkt wird von mir zuletzt behandelt, da ich ihn prinzipiell für gut und machbar halte, wobei jedoch einige Aspekte klargestellt und diskutiert werden müssen.

Wenn bei Neubauten Aluschwerter erlaubt werden sollten, dann auch bei Altbauten, wobei die vorhandenen Stahlschwerter Bestandsschutz genießen müssen.

Bei Neubauten sollte jedoch nur das Aluschwert erlaubt sein, um zu einer **Vereinheitlichung** zu gelangen.

Aus diesem Grund müßte **genau eine wirklich seewasserfeste Alulegierung** verbindlich ausgewählt werden. Ich glaube, keiner möchte nach einer Kieler Woche jedesmal sein Schwert wieder polieren. Es müßte ja jetzt Langzeiterfahrung mit Al Mg 4,5 Mn - W 28 bei den Dänen (D-1054) im Ostseewasser vorliegen. Ein Aluschwert kommt also nur in Frage, wenn die Legierung taugt und nicht teurer als das heutige V2A-Schwert ist.

Desweiteren müßten die Altbauten Aluschwerter **billig nachrüsten können**, die Dänen schrieben, daß ein Aluschwert nur 120 - 150,- DM kosten würde. Das könnte man wohl für eine Gewichtseinsparung von ca. 16,5 kg akzeptieren (16,5 kg ist ein von mir rechnerisch ermittelter Wert, kann mich jedoch auch irren um ein bis zwei kg; nicht 20 kg Gewichtseinsparung wie werbewirksam geschrieben wurde).

Ca. 16,5 kg Gewichtseinsparung lohnen sich natürlich immer noch !

Desweiteren sollten die Maße der Schwerter erhalten bleiben zur problemlosen Nachrüstung der Altbauten !

D. h. alt: 5 mm Schiffbaustahl, zukünftig 5 mm Alulegierung und nicht 6 mm Alu, wie die Dänen getestet haben. Eine technische Fertigungstoleranz muß man jedoch zubilligen, bisher durfte ein Stahlschwert von 5 mm Dicke auch mit Anstrich oder Kunststoff beschichtet sein, jedoch nur bis zu einer Gesamtdicke von max. 6 mm. Die Frage, inwieweit man 5, 6 oder 5-6 mm Aludicke zuläßt, muß von unseren Technikern diskutiert werden, auch im Hinblick der Stabilität gegen Verbiegen beim Wiederaufrichten nach einer Kenterung; eine Testphase, nach der Bericht erstattet und pro oder kontra Aluschwert entschieden wird, wäre wohl vonnöten. Es wird gesagt, daß 6 mm dicke Aluschwerter auch in unsere vorhandenen Schwertschlitze passen würden.

Weiterhin käme das Aluschwert nur in Frage, wenn es auch mit 2 90 kg-Seglern belastet, beim Wiederaufrichten nicht dauerhaft verbiegt.

Der Däne hat sein Aluschwert nur mit 1 mal 90 kg getestet.

Auch hier : Erstmal Erfahrungswert einholen, ob das Aluschwert stabil genug ist und die Legierung in der Praxis nicht korrodiert.

Wenn unsere Techniker zu dem Schluß gelangen, daß sich das Aluschwert (auch nachrüstbar) preiswert unter obigen Prämissen realisieren ließe, warum dann nicht ?!

Anfang der 90er wurde die damals für den Piraten „revolutionär“ neue Sandwichbauweise auch im Konsens mit allen Nationen nach Testbauten eingeführt, warum sollte dieses Prozedere nicht auch beim Aluschwert möglich sein ?!

Die internationale Klasse der Fireflies fährt angeblich Aluschwerter, evtl. auch andere Klassen.

Sollte die Alulegierung Seewasser nicht gewachsen sein, dann ist das Projekt jedoch (für mich) ad acta gelegt.

Ich kann hier nur zu einer **nüchternen Tatsachenermittlung** betreffs Aluschwert aufrufen, die Vorteile kann man sich nochmals in 2/97, S. 29+30 sowie in 1+2/99 vor Augen führen, ich prophezeie vorsichtig 16,5 kg Gewichtersparnis statt der dort geschriebenen 20 kg, dies ist immer noch etwas auf unser Gesamtgewicht von 170 kg / 218 kg bezogen, vor allem wenn ein 8,5 kg Aluschwert nur 150,- DM kostet (ein 25 kg Stahlschwert ca. 900,- DM heute).

Thomas Meyer hat Recht, wenn er sagt, daß wir (oder vielmehr unsere Vorgänger) irgendwann mal den Spinnacker eingeführt und den Holzmast in Alu umgewandelt haben. Wo ständen wir heute im Regattasegeln ohne Kunststoffrumpf, Alumasten mit Salingen und Spi ?! (Heute alles irgendwie selbstverständlich, damals revolutionär, in den 50ern gab es pro und contra Leserbriefdebatten in der „Yacht“ zum Thema Spieinführung beim Piraten !)

Man sollte den Piraten nicht erst wieder radikal modernisieren, wenn er irgendwann mal wieder mehr oder weniger kränkelt (siehe z.B. Kritik („Regionalklasse“ in Deutschland) von Holger Jess im Sommer 1999) oder ganz danieder liegt wie Anfang der 70er Jahre.

Mit einem behutsamen Schwertaustausch, nur wenn er von einer deutlichen Mehrheit der Segler, der Clubs mit ihren Jugendbooten und auch unseren anderen Piratennationen gewünscht wird, ließe sich der Pirat um ca. 16,5 kg, ca. 10%, erleichtern, ohne das Boot strukturell zu schwächen.

Für zukünftige Piratenkäufer wird das Boot billiger und leichter !

Jetzige Besitzer könnten für relativ wenig Geld (ca. 150,- DM) ihren Piraten ebenfalls um diese 16,5 kg abspecken und hätten die gleichen Vorteile.

Deshalb prüft, wie wir (im Konsens und nicht durch übereilte Tatsachenschaffung !) den Piraten Schritt für Schritt (dem Niedergang vorbeugend) verbessern können.

Ich halte 3 Punkte von allen hier für vordringlich:

1. Einführung des „Schwingtests“, dabei wird der Pirat selbst ja nicht verändert !

Dadurch : Sicherstellung, daß in Zukunft weniger (oder besser gar keine) Mogelboote mehr gebaut werden.

Vereinheitlichung des Piraten.

Anstatt das Boot schwingen zu lassen (komplizierte Meßmethode), könnte man ganz einfach das Boot im achteren Bereich z.B. mit einem „genormten“ „Balken“ unterstützen und das Bugmoment wiegen. Umgekehrt könnte man ein Heckgewicht ermitteln.

2. Verbot des Rodriggs

3. Erörterung anhand von Eigenschaften und Preis, inwieweit das Aluschwert realisierbar ist.

Also auf zu neuen Ufern im nächsten Jahrtausend in alter Frische !

Euer Georg Hohaus