

DRAGON

JOURNAL

Internationale Drachenklasse 2022



DEUTSCHES DRACHENGESCHWADER | SCHWEIZERISCHE DRACHENFLOTTE | ÖSTERREICHISCHE DRACHENFLOTTE



**WEIL DU SCHON IMMER
AUF WIND UND SONNE
GESETZT HAST**

**TAUSEND GRÜNDE,
EIN PARTNER**

PANTAENIUS
YACHTVERSICHERUNGEN

GEGENWÄRTIGE ZUKUNFT

März 2022 – kurz vor
Redaktionsschluss anstelle der
Vorwörter nachgeschoben

Liebe Drachenfamilie in Deutschland, Österreich und der Schweiz, World Sailing hat aufgrund der akuten weltpolitischen Lage beschlossen, russische Segler von allen internationalen Veranstaltungen auszuschließen. Die International Dragon Association hat diese Empfehlung des IOC an die Drachensklasse weitergereicht und schließt ebenfalls russische Segler von IDA-Veranstaltungen (Worlds, Euro, Gold Cup, Grand Prix) aus. Dies ist überaus schmerzhaft und widerspricht dem Grundgedanken des Segelns als Sport der Freiheit und der internationalen Gemeinschaft.

Wir alle hoffen, damit zwei Effekte zu erreichen. Zum Ersten muss Russlands Regierung verstehen, dass Isolation in wirtschaftlicher, kultureller, wissenschaftlicher und auch sportlicher Hinsicht jede positive Entwicklung des Landes blockiert. Zum Zweiten muss jeder Bürger Russlands, egal ob einfacher Bürger, Wirtschaftstreibender, Wissenschaftler, Sportler oder Kulturtreibender, sich entscheiden, ob und wie sie oder er nun zur Rückkehr Russlands in eine internationale, freiheitsliebende Staatengemeinschaft beitragen kann und will. Dabei sind die Sanktionen und genau so auch der Ausschluss vom Segelsport gegenüber dem Einzelnen **nicht als Strafe** zu

verstehen, für etwas, an dem der einzelne russische Bürger keine Schuld hat.

Für die Zukunft aber trägt jeder Einzelne seine Mitverantwortung. In jedem Fall sind unsere Gedanken in diesen Tagen bei all unseren Drachensegler-Freunden auf beiden Seiten der Fronten.

Wir hoffen, nicht erst in ferner Zukunft wieder in einer Welt zu leben, in der wir uns mit unseren ukrainischen und auch den russischen Drachenseglerfreunden wieder auf dem Wasser messen können. Aber bitte vergesst alle nicht, dass wir uns dann auch unter Freunden noch in die Augen sehen können wollen!



Gregor Berz, Deutsches Drachengeschwader



Marcus Oppitz, Österreichische Drachensflotte



Garlef Baum, Schweizerische Drachensflotte

INTERNATIONAL

Norbert Geißler	12
Thomas Kohler	16
Italian GP EU GP Finals	18
Peak Moments	20
WM Kühlungsborn	24
BLUEBOTTLE	26
ELSKA	28
Move to the Groove	30
HDW Cup 2021	34
Marblehead Trophy	36
New to View	38
Produkte	42

DEUTSCHLAND

Mitgliederversammlung	46
Flotte Nord	50
Flotte Rheinland	52
Flotte Berlin	56
Flotte Bodensee	59
Flotte Starnberger See	60
Flotte Ammersee	62
Flotte Chiemsee	64
Ranglisten	66

SCHWEIZ

Bewegung in der Flotte	72
Jugendförderung	82
Ranglisten	84

ÖSTERREICH

Saison 2021	88
Ranglisten	96

TEAM DRAGON



Gregor Berz
DEUTSCHES
DRACHENGESCHWADER



Garlef Baum
SCHWEIZERISCHE
DRACHENFLOTTE



Marcus Oppitz
ÖSTERREICHISCHE
DRACHENFLOTTE

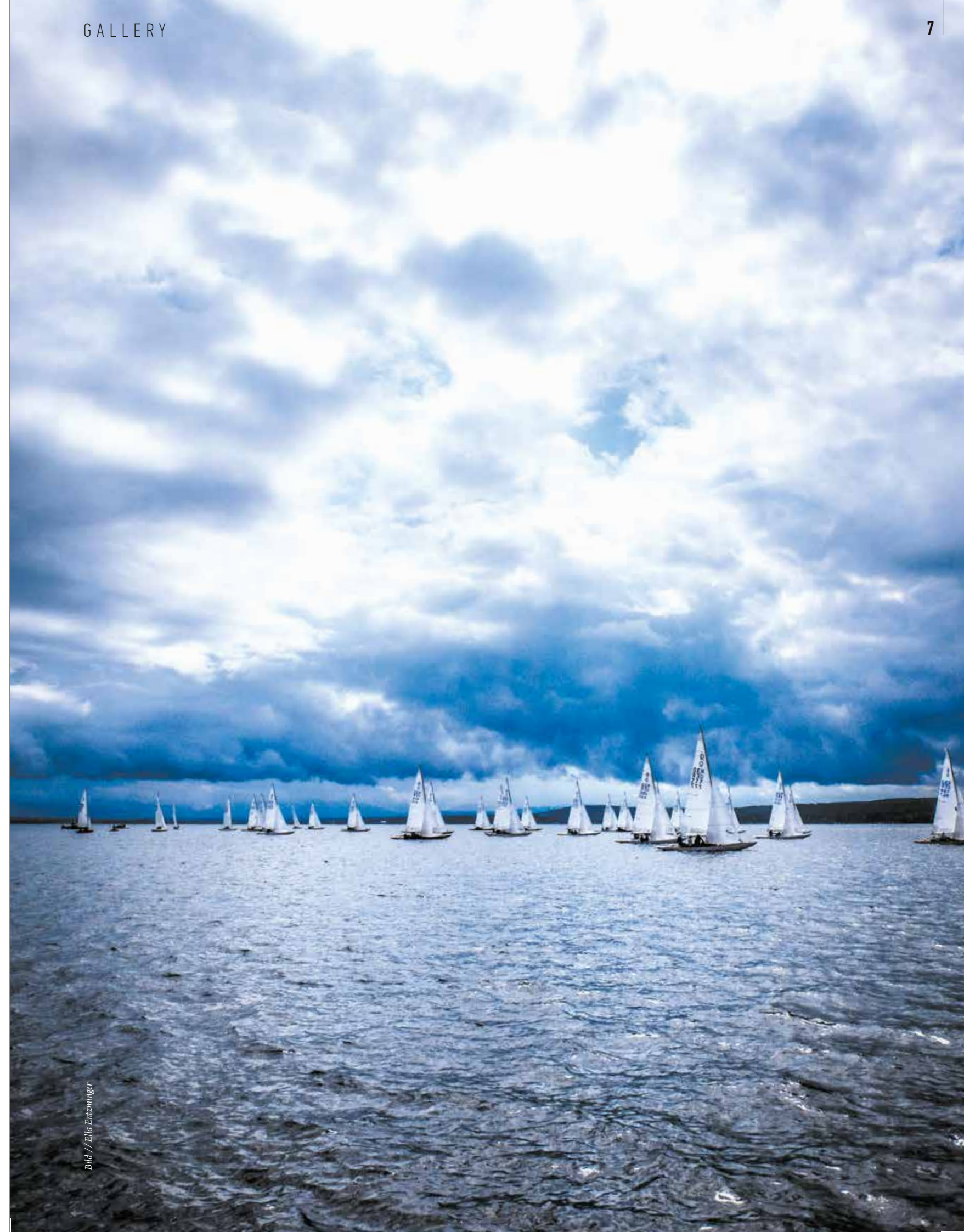


Bild // Erika Entzinger



Bild // Elena Ruzina



Bild // Elena Rusina

SAIL & DANCE

Schrift & Bild // Tom Körber



Preisfrage: Wie wird man Commodore des Drachengeschwaders, obwohl man Korsar segelt?

Antwort: Da müssen Sie den Norbert Geißler fragen, unseren Ehrencommodore auf Lebenszeit. Machen wir. Vorher aber ganz schnell, bitte schön, noch einmal zu Hans-Detmar Wagner, dem HDW. Er organisierte die Klasse, die IDA gab's zwar schon, aber die Drachen waren mehr des- als organisiert. 1967 war er Gründungsmitglied des Drachengeschwaders. Er – also HDW, der Gentrymansailor – kultivierte die Klasse. Er brachte das Sail & Dance in die Klasse. Tagsüber segeln, abends zusammen feiern (Diner-Dancing – das muss man französisch angehaucht aussprechen) plus weitere kulturelle Aktivitäten. Segeln war zwar viel, aber eben nicht alles. Das gilt bis heute.

Zurück zu einem Job, den nach HDW niemand so recht mehr machen wollte. Der brachte nicht nur Kultur, sondern auch eine Art Kulturrevolution. Die jungen Wilden um Buarle Glas herum spielten HDW immer heftige Streiche. Sie wollten ihn ärgern, aber im lustigen Sinne. Auch Vinci Hösch war in diesem Sinne kein unbeschriebenes Blatt. Alles lief also auf komplett verschiedene Lebenseinstellungen hinaus, die geradezu nach Streichen schrien. Mit anderen Worten: Niemand war so richtig scharf darauf, Commodore zu werden. Robert Bauer hielt nur ein Jahr durch. Dann kam Norbert Geißler. Er prägte die Klasse ebenso, wie es HDW tat, beziehungsweise führte sie planvoll und prägnant in ihre eigene Zukunft, national als auch international.

1979 starb HDW, der Grandseigneur der Drachen. War das an Dich herangetragene Amt eher Ehre oder Bürde? Es wurde ein neuer Commodore gesucht und nun fragten sie mich. Ich war Mitte 30 und besaß gar keinen Drachen, sondern nur einen Korsar. Kurzerhand sollte mir einer gekauft werden, nach dem Motto: Der Commodore muss einen Drachen haben. Das lehnte ich ab und kaufte zumindest einen halben Drachen. Ich hatte mich dann dazu bereit erklärt, hatte aber aufgrund der Streiche die Hosen voll und dachte mir, wenn das so weitergeht, wird das nicht lustig. Dennoch reizte mich die Aufgabe, denn mit Ende 20 war ich schon Mitglied im Wettsegelausschuss des DSV. Später dann Vorstandsmitglied im Münchner Yacht Club – ich kannte also diese Art von Posten. Es war schließlich eine große Ehre, dass ich gefragt wurde, und dem wollte ich nachkommen, so gut ich konnte. Es war immer ein besonderes Amt, nie nur ein normaler Klassenvorsitzender. Vor allem wegen des Stils von HDW, der immer das Besondere

hervorhob. Stichwort: Sail & Dance. Das war immer die Basis, auch für mich.

22 Jahre, von 1981 bis 2003, sind eine historisch lange Zeit, was konntest Du bewirken? Wir waren von 52 bis 72 olympisch. 1972 war Ende. Die ganzen Staatssegelländer wie Russland oder Polen, die gute Drachensegler hatten, waren ausgestiegen, Skandinavien war im Grunde tot. Da gab's zehn oder 20 Schiffe mit guten Seglern, aber keine Aktivitäten. Aber: Es gab die beiden wichtigsten Werften, Pedersen & Thuesen und Børresen. Es gab nix in Belgien, nix in den Niederlanden, nix in Frankreich, null in Italien und ein bisschen in England und Irland, aber abgekoppelt vom Rest. Nur in der Schweiz, Österreich und Deutschland segelten noch Schiffe, die im DSV organisiert waren. Damals war der Drachen nicht attraktiv, lieber segelte man seegängige Schiffe.

So stellte sich die Situation für mich im Norden dar, als ich das Amt übernahm. Das hat sich von 72 bis 81 hingezogen. Als ich 1981 das erste Mal zur IDA-Sitzung in London war, hatten wir weltweit circa 600 bis 700 regattafähige Drachen. 400 davon in Deutschland, die ich als Geschwaderchef repräsentiert habe. So saß ich da auf dem Boden der Garage von Sir Gordon Smith. Es gab einen Tisch mit drei Stühlen. Da saß der Gordon Smith. Da saß der Pat Dyas und noch ein Schriftführer – alle anderen saßen in dieser Garage auf dem Boden. Das ist kein Witz. Es waren damals 14 Nationen in der IDA notiert, sieben waren da. Das war der Anfang. Als ich 2003 ging, waren es weltweit circa 2.500 aktive Schiffe und 32 Nationen. Ach ja, in der Garage trafen wir uns dann auch nicht mehr, sondern von dann an im Royal Thames Yacht Club.

Welche Stellschrauben hast Du gedreht? Vor allem erst einmal ordentliche Regatten an den richtigen Orten zu organisieren. Wir mussten die Vereine gewinnen, dass sie die Regatten auch gut ausrichten. Die IDA begann internationale Regatten aufzubauen wie den Gold Cup oder Europa- und Weltmeisterschaften. Und so kamen immer mehr Länder wie Frankreich, die Niederlande und Skandinavien wieder dazu. Die Werften bauten wieder Schiffe, vor allem Børresen baute damals die ersten Kunststoffdrachen. Nachfolgend kam es darauf an, die Klasse technisch sauber zu halten. Das dauert im Grunde bis heute an.

Wann war der Durchbruch? Anfang der 1990er-Jahre ist der Knoten dann geplatzt, würde ich sagen. Von da an ging es allerdings schnell voran. Wenn ich mir die Nummernentwicklung in Deutschland anschau, ja mei, Anfang der 1960er-Jahre waren wir bei 200, Mitte schon bei 400. 438, der erste Kunststoffdrachen vom Sommer aus Hamburg. Dann mit der 440 der Hajo Becker, dann die 446 bei uns im Süden. Von da an ging's zügig, so richtig explodiert ist es aber in den vergangenen zehn Jahren. Heute sind wir bei Segelnummern so um die 1.200, als ich abtrat um die 1.000.

Was hat Dich die ganze Zeit geleitet? Da gab es vor allem zwei Punkte: Erstens die Breite, nicht die Spitze der Segler. Die meisten Drachensegler arbeiten unter der Woche und gehen am Wochenende oder im Urlaub segeln beziehungsweise segeln gegeneinander. Sie bezahlen ihre Schiffe selbst und können sich das auch leisten. Meistens werden ja eh nur die Guten von Sponsoren unterstützt, die breite Masse geht leer aus und zahlt dann dennoch zusätzlich alles selbst. Die Stärke

der Klasse waren immer die vielen Freizeitsgler (Corinthian), natürlich waren da auch immer sehr gute Regattasegler dabei. Das eine schließt das andere ja nicht aus. Der zweite wichtige Punkt war die Haltbarkeit der Schiffe. Sprich, über die Jahre hinweg konkurrenz- und regattafähig zu bleiben. Das war wohl das Hauptarbeitsgebiet von mir: Die Erhaltung des Drachens, dass bis heute die alten Schiffe gegen die neuen segeln können. Natürlich gibt es Unterschiede, das wird sich nie vermeiden lassen. Im Großen und Ganzen aber kann man noch heute in einem alten Børresen gut mithalten. Interessanterweise unterschieden sich die Schiffe gar nicht so sehr in den Rümpfen, sondern vor allem in den Masten. Ein Mast von Pedersen & Thuesen oder von Børresen hatte eine stärkere Biegung, sodass man ihn viel flacher ziehen konnte. Wogegen ein A&R-Mast komplett gerade stand.

Also Werterhaltung gleich Klassenerhaltung?

Du kannst die Klasse von heute auf morgen killen, indem du von heute auf morgen bessere Schiffe baust. In die neuen Schiffe werden ein paar Leute investieren, aber der Rest wird seine alten Schiffe weitersegeln – und schon ist ein Ungleichgewicht entstanden, das schon andere Klassen belastet hat, wie im Soling oder Dyas. Wir hatten (und haben) Holz- und Kunststoffdrachen – beide miteinander zu vereinen war eine herausfordernde Aufgabe. Die eigentliche Aufgabe war aber, die neuen Kunststoffschiffe so zu bauen, dass sie den Anforderungen der Profis genügen. Gleichfalls mussten sie aber auch auf die alten Kunststoffschiffe übertragbar sein, denn die waren ein Problem. Die waren nach zehn Jahren weich und mussten auf den neuesten technischen Stand gebracht werden. Für all diese Teilaspekte mussten einheitliche Leitlinien her.

Das ging aber nur im Technical Committee. Das musste die gesamte IDA in einem der jährlichen Treffen (Annual General Meeting) beschließen. Die Vorarbeit leistete das Technical Committee, das ich auch einige Jahre leiten durfte. Dort hatte ich mit Buarle Glas einen sehr kompetenten Mitstreiter (bis die Profis daraus verbannt wurden!). Er hatte verstanden, dass er für die Klasse arbeiten muss, nicht für sich. Der Bootsbauer, der ein schnelleres Boot baut, erringt einen Pyrrhussieg. Das ist für manchen Bootsbauer nur schwer zu verstehen. Vor größerer Bedeutung als die Leitung des TC und die vielen Jahre als Vice-Chairman der IDA war die Wahl zum Chairman der IDA 1989. Diese Ehre wurde mir als erstem Deutschen für vier Jahre (bis 1993) zugewiesen. Das war eine Chance, die es zu nutzen galt ...!

Jetzt machen wir einen Sprung zum Klassenmagazin. Wie ist das eigentlich entstanden? Die Gerüchteküche vermeldet, dass Du die Idee dazu hattest. Nein, das war HDW. Er kreierte „das schlichte Gold mit blauen Streifen“, ähnlich der Uniform bei Flugkapitänen. Das war vor meiner Zeit und daher kann ich nicht genau sagen, wann, aber es muss so Anfang/Mitte der 70er gewesen sein. Ich veranlasste jedoch, dass wir die Österreicher und Schweizer einbezogen, als auch die Niederlande und Ungarn. Das Magazin sollte auch seinen Teil zum Zusammenhalt der Klasse beitragen. Das Besondere war immer sein Stil. Bis heute ist es etwas Besonderes, und das soll auch so bleiben. Darüber freue ich mich auch heute noch jedes Mal. ☑



Die beiden lernten sich 1960 kennen, als er mit 16 Jahren seinen Korsar bekam. Als er mit seinem Boot im Münchner Yacht Club ankam, stieg sie aus dem Goggomobil vom Franzl Grosser aus und wollte mit Stefan Dietz auf dem Klub-Korsar segeln. Norbert sah Bärbel, der Rest ist Geschichte, wie man so schön sagt. 1965 heirateten sie.

WAKI N G VAGAZI N E S

Schrift & Bild // Tom Körber

FRÜHER WAR ALLES BESSER? MITNICHTEN. DIE PRODUKTION EINES MAGAZINS IM ANALOGEN ZEITALTER WAR EINE SEHR AUFWENDIGE GESCHICHTE. DER, DER DAS WISSEN MUSS, IST THOMAS KOHLER. ER WAR FÜR DIE HERSTELLUNG DES DRACHEN-MAGAZINS VERANTWORTLICH. BEVOR LOTTI FÜR 16 JAHRE ÜBERNAHM.



Thomas war über fast zehn Jahre der Macher der „Goldenen Hefte“, an die sich wahrscheinlich viele erinnern. 1991 wurde er Schriftführer des DDG und fand sich (samt seiner Frau) plötzlich inmitten von Klebestiften, Artikeln und Fotos wieder.

Vom Boot ans Blatt: Klingt nach einer großen Umstellung im Leben oder täuscht das? Da ich beruflich schon einmal bei einer Druckerei gearbeitet hatte, kannte ich mich in diesem Metier (Druckabläufe und Druckvorbereitung) recht gut aus. Außerdem ist meine Frau Ursula Handbuchbindemeisterin und in diesen Dingen sehr versiert. Meine Frau und ich schrieben viele Artikel (im deutschen Teil) überwiegend selbst. Meistens hatten die Segler vergessen, was zu schreiben. Da haben wir sie angerufen, erfragten Ergebnisse, Windverhältnisse etc. und ob etwas Besonderes zu berichten wäre. Der Aufwand lag so bei 140 bis 170 Stunden pro Ausgabe. Viel Zeit ging dafür drauf, den Leuten hinterherzutelefonieren und die Infos, Bilder, Details, Fotos zu organisieren.

Im Vergleich zu heute waren damalige Heftproduktionen noch Abenteuer. Das Einzige, das sich nicht geändert hat, ist, dass man den Leuten immer hinterherrennen muss. „Es war schon eine Herausforderung. Die Bilder kamen in allen Größen, von DIN A3 bis zur Briefmarke. Anhand des Satzspiegelformulars haben wir jedes Bild in die passende Größe (ein- oder zweispaltig) umgerechnet und den Platz für das Bild zusammen mit dem Text dort zusammengebaut. Für jedes Bild haben wir einen Prozent-Faktor errechnet, damit in der Lithografie – damals gab es das noch – die Bilder anhand dieses Faktors auf das richtige Format gebracht werden konnten. Jede Seite hatte ihre eigene Hülle, in der das Satzspiegelformular und die Bildvorlagen zusammengefasst waren. In der Lithografie bei der Druckerei wurden damit dann die Filme erstellt und die Seiten im Ausschießschema auf den Belichtungsbögen montiert. Verwechslungen bei den Bildern mussten unbedingt ausgeschlossen werden. Die Texte habe ich auf meinem Computer geschrieben, als „Druckfahne“ ausgedruckt und in den Satzspiegel eingeklebt. Mit Seitenzahlen und Rubriken.“

Heute sitze ich mit dem Grafiker, der in InDesign Fotos und Texte einbaut, zusammen und wir entwickeln die jeweilige Ausgabe – ganz einfach gesprochen. Wie sah es damals aus? Ihr müsst euch das so vorstellen: Ein DIN-A4-Blatt mit blauen Linien drauf – mit Markierungen für die Bilder. Oben das Drachen-Logo, der Tatzelwurm, Rahmen drum herum und Platzhalter für die Seitenzahlen. Dann hat man geschrieben. Nehmen wir den Bericht von der Flotte Rheinland oder so. Da war die große Headline „Berichte aus den Flotten“, darunter dann „Flotte Rheinland“. Die Fischers, Hannelore und Ernst, unsere Vorgänger, machten das mit einer Schreibmaschine. Ich hatte schon einen PC und Laserdrucker. Ich hatte also den Bogen vor mir. Vorher hatte ich mir in einer vorläufigen Inhaltsangabe schon Gedanken gemacht, was ungefähr wohin kommt. Daraus ergab sich der ungefähre Umfang des Heftes. Dann habe ich mich hingesetzt und geschrieben – immer spaltenbreit. Das funktionierte im damaligen Word schon recht gut. Seitenabstand rechts-links und die Höhe konnte ich vorgeben, so hatte ich schon mal den ungefähren Artikelumfang und den Platzbedarf. Danach kamen die Bilder dazu. So haben wir uns Seite für Seite von vorn beginnend nach hinten durchgearbeitet. Am Ende lag das fertige Magazin in Einzelseiten auf den Satzspiegelseiten montiert vor uns. Von diesen Seiten wurde dann der Belichtungsfilm für die Druckplatten hergestellt. Der Rest, zum Beispiel das Ausschießen der Seiten, war

dann Job der Druckerei. Bei der Kontrolle in der Druckerei achteten wir akribisch auf die Bilder, damit diese auch zum Artikel passten. Die Text-Linien mussten auch passen. Wenn ich das Bild zweispaltig laufen ließ, musste der Text auch über zwei Spalten laufen. Wenn man im Magazin blätterte, musste ja alles schick und vernünftig aussehen. Die Seitenzahlen mussten immer an derselben Stelle sein und so weiter, kein Kraut und Rüben, jedes Detail ist da wichtig. Wir haben so manche Seite wieder zerrissen und neu gemacht, manchmal auch fünf oder sechs Seiten, weil es am Ende nicht passend ausging. Man kann nicht einfach eine Zeile des letzten Textes irgendwohin kleben, da muss man entsprechend Platz schaffen. Eventuell muss man ein Bild größer oder kleiner machen oder die Lauflänge des Textes in den Spalten anpassen.

Wie groß war der Aufwand tatsächlich – neben Eurer eigentlichen Arbeit? Es war ein großer Aufwand, den wir aber sehr gern aufgebracht haben, weil wir für die Drachenklasse ein Stück weit auch gelebt haben. In Summe haben wir schon ein bis zwei Wochen an einem Heft gearbeitet. Als unsere Tochter geboren wurde, haben wir uns langsam zurückgezogen, weil wir den zeitlichen Aufwand nicht mehr leisten konnten. So um 2000/2001 waren wir mit Kind und Beruf stark eingebunden. Als selbst zum Segeln kaum Zeit blieb und wir das Schiff im Winterlager ließen, hörten wir auch mit dem Magazin auf. Lotti steuerte damals den CH-Teil bei, sodass es folgerichtig war, dass sie das Magazin fortführte. Aber ich denke schon, dass ich die Drachen ein Stück weit mit interessanten Gedanken und Artikeln begleite und damit auch Engagement für die Klasse zeigen konnte. Für mich beziehungsweise für uns war es immer eine Freude, so etwas zu machen. Keine Last, wie manche vielleicht denken mögen.

Bei dem ganzen Geklebe und Geschnipsel ist ja bestimmt des Öfteren mal was schiefgegangen, oder? Es kam schon mal vor, dass die Seitenzahlen nicht richtig waren (richtig ist: rechte Seite ungerade, linke Seite gerade Seitenzahl!). Mal waren wir nicht sicher, ob bestimmte Bilder hinterher auch an den Stellen im Magazin landeten, wo sie hinsollten. Manchmal vergaßen wir auch, die Bildquelle zu nennen. Was schon ein bisschen blöd war, weil der eine oder andere schon ganz gern seinen Namen am Bild gehabt hätte. Im Großen und Ganzen sind keine gravierenden Fehler passiert, die hinterher Ärger verursacht hätten. Ein Bildlieferant hatte sich sogar massiv beschwert. Allerdings waren die Zeiten auch lockerer, heute reagiert der eine oder andere bestimmt anders darauf. Vieles hat heutzutage einen anderen Stellenwert, gerade die Urheberangaben. Alles in allem hatten wir eine super Zeit, die sehr viel Spaß gemacht hat. Ich habe es keinen Tag bereut. Würde es sofort wieder machen.

Zum Schluss noch mal schnell: Herzblut und Engagement sollte bei so einem Job unbedingt dazugehören. Am Ende muss es aber auch geschätzt werden. Wenn das nicht der Fall ist, ist es ziemlich beziehungsweise sehr frustrierend. Bei den Drachen war das aber nie der Fall. Meine Arbeit wurde immer wertgeschätzt. Das heutige Magazin ist wirklich toll geworden. Es ist grafisch wie optisch ein aufgewertetes Magazin. Mir gefallen die großen Headlines, das Innenleben ist sehr ansprechend, toll zum Schmökern. Gratulation. 🎉

GRAND PRIX

ITALIAN GRAND PRIX UND EUROPEAN GRAND PRIX FINALS

Schrift // Martin „Stavros“ Payne, Gregor Berz
Bild // Elena Razina



She did it again – Nicola Friesen, GER 1207, wird mit ihren bayerischen Buben Michi Lipp und Kilian Weise Zehnte beim Italian Grand Prix und Fünfte bei den European Grand Prix Finals 2021 Ende Oktober in San Remo. Andy Beadsworth auf TUR 1212 gewinnt den Italian Grand Prix und der Corinthian Martin Palsson, SWE 401, gewinnt das European Grand Prix Finale. Wolfgang R. Bays, GER 1227, wird im Finalrennen Achter.

Nicola Friesen segelt zurzeit konstant im internationalen Spitzenfeld. Eine weitere Dame, auf die „she did it again“ zutrifft, ist die italienische Yacht ITA 12, GALATEA II, die schon 1954 (!) die Marblehead Trophy vor Kiel gewann. Diese historische Yacht belegte beim Italian Grand Prix 2021 mit ihrem Skipper Giorgio Poggi und Team Roberto Benedetti und Simon Dondelli Platz 24 und kommt beim European Grand Prix Finale bis ins Halbfinale, wo sie Platz 13 belegt!

ITALIAN GRAND PRIX

Aber beginnen wir mit dem Großen Preis von Italien, wo Andy Beadsworth, Adar Baykal & Pedro Andrade ihre Dominanz der Flotte am vierten und letzten Tag der Serie fortsetzten. Mit einem zweiten Platz im fünften Rennen, gefolgt von einem dritten Platz im sechsten Rennen, beendeten Beadsworth und sein Team mit nur acht Punkten (nach dem Streichen eines dritten Platzes) mit klarem Abstand den Grand Prix. Noch einmal viele Glückwünsche an das Team TUR 1212 PROVEZZA! Beadsworth gewann auch die Standfast Trophy (deutsch: „standfest“), die dem besten Team der Gesamtwertung aller IDA-Grands-Prix eines Jahres überreicht wird. Im Jahr 2021 wurden nur zwei Grands Prix gesegelt, Dragor in Dänemark und San Remo in Italien, und obwohl Andy Beadsworth mit Dmitry Samokhin (beide mit einem ersten und einem zweiten Platz) punktgleich waren, gewann Beadsworth die Standfast Trophy (gestiftet von Klaus Diederichs & Grant Gordon), da er im Finale besser platziert war.

Den zweiten Gesamtrang beim Grand Prix von Italien belegte Dmitry Samokhin mit seinem Team RUS 76 ROCKNROLLA, Andrey Kirilyuk und Kasper Harsberg. Obwohl Samokhin nach vier Rennen knapp hinter seinem russischen Rivalen Anatoly Loginov (RUS 27 ANAPURNA) lag, zog Samokhin alle Register, um das fünfte Rennen zu gewinnen und schloss mit einem fünften Platz im sechsten Rennen mit nur 13 Punkten, drei Punkte vor Loginov.

So fiel Loginov auf den dritten Platz zurück, hielt aber immer noch seinen gewohnt hohen Standard in dieser außergewöhnlich wettbewerbsstarken Flotte. Anatoly, Vadim & Alexander segeln weiterhin schnell und dieses gut eingespielte Team wird bei allen Bedingungen immer an der Spitze der Flotte sein (Wir hoffen sehr, bald wieder unsere russischen wie auch unserer ukrainischen Drachensegler-Freunde bei unseren Meisterschaften begrüßen zu dürfen – Anmerkung der Redaktion zum Zeitpunkt der Drucklegung).



wurde beschlossen, das Finale auf nur einen Tag anstelle der üblichen zwei zu reduzieren. Für den Spanischen Grand Prix und das Finale in Puerto Portals 2022 wird wieder auf zwei Tage zurückgegangen. Aber was für einen Finaltag hatten wir dieses Jahr! Das Eröffnungsrennen am Morgen mit Wind aus Nordwest und Böen zwischen zehn und 18 Knoten war das „Last Chance“-Rennen, bei dem Teams, die sich nicht automatisch für das Finale qualifiziert hatten, eine zweite Chance bekamen. Da die Mehrheit der Top-Ten-Teams von Dragor auch unter den Top-Ten-Teams in San Remo waren, gab es für zehn weitere Boote die Möglichkeit, sich zu qualifizieren. Dieses „Last Chance“-Rennen wurde von Viktor Fogelson, RUS 35 SUNFLOWER, gewonnen.

Mit weiteren zehn qualifizierten Booten ging es schließlich ins Viertelfinale. 20 Boote fuhren das Rennen und fünf Boote wurden wieder eliminiert. Im Halbfinale waren jetzt nur noch 15 Boote an der Startlinie und dieses Mal war es Klaus Diederichs, GBR 819 FEVER, der das Rennen gewann. Weitere neun Boote qualifizierten sich für das Finalrennen, um den europäischen Grand-Prix-Champion zu ermitteln.

Natürlich geht es bei den Ausscheidungsrennen vor allem darum, es unter die letzten zehn Boote zu schaffen, also waren die Platzierungen nicht so wichtig. Die Teams mussten bisher nur vernünftig segeln, ohne Risiken einzugehen. Jetzt kam es also auf das letzte Rennen an, und was für ein Rennen das war! Die zehn Teams mussten alles geben, da der Gewinner alles nimmt – den wundervollen „Flow“, ein großartiges Meisterwerk aus Bronze, das von Sami Salomaa gemeißelt wurde – und Europäischer Grand-Prix-Champion 2021 wird. Es war ein hartes Rennen mit einer leichten

Linksdrehung direkt beim Start, was bedeutete, dass Beadsworth Schwierigkeiten hatte, das Pin-End zu erreichen, während der Rest der Flotte einen guten Start hinlegte und das Spiel begann. Palsson, Friesen und Waschkuhn machten das Beste aus der linken Seite der ersten Kreuz, während Diederichs und Heerema auf der rechten Seite des Kurses Meter verloren und die verbleibenden Boote Fogelson, Loginov, Bays, Braslavets und Beadsworth auf die Mitte setzten. Nach der ersten Runde hatte Palsson einen knappen Vorsprung, Friesen und Waschkuhn direkt auf den Fersen. Auf der nächsten Kreuz änderte sich nicht viel, aber auf dem letzten Schenkel ging es dann ab. Nach der Rundung der Luvtonne in Führung liegend verteidigte Palsson seine starke Position, indem er halste und sich aus der Bedrängnis des Feldes befreite. Friesen hatte nicht so viel Glück und nachdem Waschkuhn und Beadsworth stark aufkamen, sah man alle drei Boote gleichauf. Heerema nutzte derweil die Situation voll aus, halste ebenfalls früh an der Top-Marke und kam von Steuerbord stark ins Ziel. Die Sieger waren jedoch eindeutig: Das Corinthian-Team SWE 401 NONO mit Martin Palsson, Peter Lidh & Thomas Wallenfeldt hat es perfekt hinbekommen, mit Stil zu gewinnen. Wolf Waschkuhn wurde Zweiter und Peter Heerema Dritter. Was für ein Rennen.

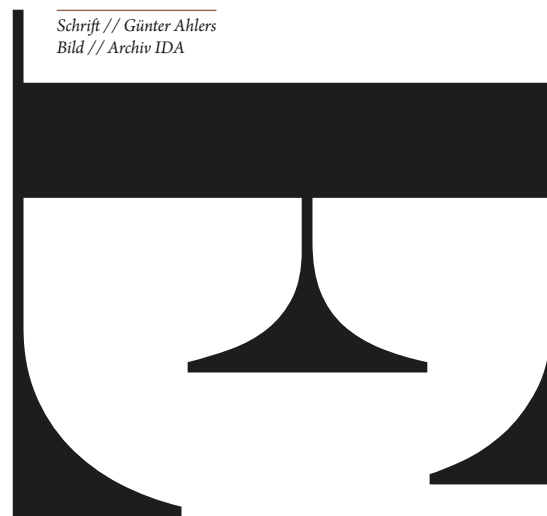
Martin Palsson und sein Team haben allen Corinthians gezeigt, dass alles möglich ist. Das Gleichgewicht zwischen Profis und Corinthians hat die Drachenklasse zum besten One-Design-Kielboot der Welt gemacht. Ein letztes Dankeschön an den Yacht Club San Remo für seine erstklassige Organisation. San Remo hat wieder einmal geliefert und wird nun eine Winterserie und dann auch die Europameisterschaften im April nächsten Jahres durchführen. Das letzte Wort geht an SWE 401 mit Martin, Peter & Thomas – gut gesegelt! 🏆

Der Wettbewerb der Corinthians steigerte sich bis zum letzten Rennen zwischen zwei schwedischen Teams, Karl Gustaf-Lohr, SWE 404 HIGH TIMES, und Martin Palsson, SWE 401 NONO. Diese beiden Teams kämpften nicht nur hart um den besten Corinthian-Platz beim Grand Prix von Italien, sondern auch um den großartigen „Corinthian Cup“ (gestiftet von Lowell & Phyllis Chang) für den Gesamtsieger der Corinthian-Wertung aller European Grand Prix einer Saison. Am Ende war es Karl Gustaf-Lohr, der mit einem Vorsprung von zwei Punkten gegenüber Martin Palsson als bestplatzierte Corinthians und gesamt Achter ins Ziel kommt. Karl Gustaf-Lohrs Vorsprung in San Remo konnte Martin Palssons Spitzenpositionen aus Dragor jedoch nicht egalieren, sodass Martin Palssons den European Corinthian Cup gewinnt.

FINALTAG

Da die Drachen dieses Jahr nur zwei der vier geplanten Grands Prix in Europa absolviert haben,

Schrift // Günter Ahlers
Bild // Archiv IDA



MOMENTS

NACHDEM WIR IM VERGANGENEN DRAGON JOURNAL EINE BESTANDSAUFNAHME ALLER HISTORISCHEN DRACHENWERFTEN WELTWEIT VERSUCHT HABEN, UND MIT DEM ARTIKEL „DRACHENNESTER“ ZUMINDEST EINEN EINBLICK IN DAS SPANNENDE THEMA GEWONNEN HABEN, WOLLEN WIR DIESMAL ÜBER DIE ENTWICKLUNG DER DRACHENKLASSE AUS SICHT DER KLASSENVORSCHRIFTEN MEHR ERFAHREN. WEN KÖNNTEN WIR DAZU BESSER BEFRAGEN ALS GÜNTER AHLERS, UNSEREN LEIDER SCHEIDENDEN CHEFVERMESSER, SOLANGE ER DAFÜR NOCH GREIFBAR IST. HIER SEIN BERICHT AUF UNSERE ANFRAGE:

Viel hat sich in den vergangenen Jahrzehnten verändert – ohne und mit meinem Input. An einige möchte ich hier erinnern. Vorab: Ein Rücktritt in dem Sinne war es bei mir nicht! Sondern eher ein lange vorher angemeldeter Wunsch auf „Ruhestand.“ Nachdem ich nun 80 wurde und nach 40 Jahren Dienst für die Drachenklasse, wollte ich gern etwas kürzer treten. Ich bleibe aber der Klasse im Technischen Ausschuss der IDA und als Technischer Berater erhalten.

Ich glaube, ein wesentlicher Schritt war es, die Klassenvorschriften von jeglichem „Ballast“ zu befreien, der keinen Einfluss auf Leistung des Drachens hat. Das war ein langer Prozess, der immer noch anhält, weil jeder Schritt durch das IDA AGM („Annual General Meeting“) erst diskutiert und dann abgesegnet werden muss.

Nach den Spielen 1956 in Melbourne las ich, dass beim A&R-Drachen GUSTEL XI ohne Erfolg versucht wurde, die Position des Mastes zu ändern, weil die Konkurrenz mit anderen Mastpositionen in der Welle dort besser zurechtkamen. Ich gehe also davon aus, dass auch damals die Mastposition im Boot freigestellt war – so wie heute. Denn das „J“-Maß war kleiner. Dazu nachher mehr.

Zum Mast hier noch eine kleine Story: 1981 kam zur WM in Travemünde ein Mr. Goodsell aus den USA mit seinem Boot zur Teilnahme. Im strömenden Regen inspizierte ich sein Boot, das von ihm gebaut war – in Sandwich-Bauweise, ohne „inner mould“. Sandwich war nicht erlaubt für den GFK-Rumpf, die „inner mould“ aber war Vorschrift. Ich guckte mir das Ganze also an und sagte ihm dann: „Mr. Goodsell, you brought a nice boat over here, but unfortunately it is not a Dragon!“ Der fiel fast aus dem Boot vor Schreck. Wie auch immer.

Das IDA Technical Committee, damals noch mit Børge Børresen im Committee, rief eine Sondersitzung ein und erlaubte Mr. Goodsell die Teilnahme, weil die Verantwortlichen befürchteten, dass sie sonst keine amerikanische Drachenflotte mehr haben würden. Sie „grandfathered“ die schon gebauten Boote, erlaubte aber nicht, dass noch mehr ohne die notwendigen Änderungen gebaut werden durften. Diese Form ging später nach Hongkong, wo Lowell Chang dann Drachen baute – mit „inner mould“, nicht in Sandwich, aber einer ganz hohen Mastspur.

Damals durften sich die Masten im Deck 20 Millimeter in vor- und achterlicher Richtung bewegen und hatten noch Mastkeile, die die Bewegung im Deck limitierten, aber auch gern während der Wettfahrt „rausfielen“. Durch die höhere Mastspur konnte der Mast, trotz der Beschränkung im Deck, viel weiter nach vorn kippen als die Masten, die auf der Spur unten in der Bilge standen. Das „Problem“ wurde wie folgt behoben: Die bisherigen Chang-Drachen wurden „grandfathered“, durften so aber nicht mehr gebaut werden. Sie behielten die 20 Millimeter Bewegung im Deck, während die Drachen, bei denen der Mastfuß auf „normaler“ Höhe lag, im Deck 50 Millimeter Spiel bekamen. Außerdem wurde eine Mastmindestlänge zwischen dem unteren Segelmittpunkt (Oberkante Schwarzes Band) und dem Mastfuß von 1.450 Millimeter eingeführt, das etwa der Höhe der Mastspur eines konventionellen Drachens entsprach.

1962 war das Maß für das „J“ noch 1.825 Millimeter während es heute 1.860 Millimeter ist. (J bezeichnet den Abstand vom Mast zum Vorstag). Die Vorsegel hatten auch noch andere Abmessungen. Das „I“, also die Vorstaghöhe, ist indes gleichgeblieben. Wann das „J“ geändert wurde, kann ich so nicht sagen, dazu müssten mir alle Klassenvorschriften oder Änderungen zwischen 62 und 81 vorliegen.

Ich kann noch hinzufügen, dass der Drachen des Mr. Goodsell und auch die Chang-Drachen noch mit den alten drei Schablonen vermessen wurden.

Diese Form ging später dann in die Türkei in die Nähe von Istanbul, wo ich die ersten zwei Boote aus der Form mit den neuen Schablonen vermessen habe. Die passten aber nicht in die neuen Schablonen, und damit waren es einfach keine Drachen.

Nachdem ich mich über dieses Thema mit Lowell Chang, ich glaube, es war auf der WM in Martinique, unterhalten habe, hat er die meisten seiner Boote zurückgekauft. Aus denen wurden die Hongkong-Drachen. Die Türken bauten keinen weiteren Drachen. Jedenfalls habe ich keine dieser Boote mehr auf Veranstaltungen gesehen. Schlecht waren die nicht, immerhin wurde Bandalowski mit so einem Boot 87 Weltmeister und Goodsell 81 Dritter bei der WM.

Alles in allem: Die Klassenvorschriften sind ein lebendes Dokument, das an spezielle Entwicklungen in der Klasse angepasst werden muss. Dazu gehören auch Herausforderungen durch Werften und Segelmacher, die auf der einen Seite möglicherweise erwünscht oder aber nicht gewünscht sind. Dieses muss in jedem Fall abgewogen werden. Es sind ja nicht nur die etwa 200 aktiven Drachen, die an internationalen Regatten teilnehmen, sondern etwa schätzungsweise weit über 3.000 Drachen weltweit, die irgendwo ihre Eigner erfreuen, aber auch von Änderungen in den Klassenvorschriften betroffen sind.

Allein drei Änderungen, die Selbstzertifizierung der Segel, der Masten und die praktische Unsinkbarkeit der Drachen, sind wohl die wesentlichsten Verbesserungen und Vereinfachungen für die Eigner. Hinzu kommt, dass es über die Jahre gelungen ist, durch ständige Kontrollen bei hochrangigen Regatten, Vermessung der Prototypen auf den Werften, der Segel und bei den Mastmachern, die Drachen im Leistungspotenzial so gleich zu machen, dass jemand mit einem Drachen von 60 Jahren oder älter hochrangige Regatten gewinnen kann. Und wir haben, dieses war auch wichtig, das Vermessen um des Vermessens Willen abgeschafft. Die Klassenvorschriften beschränken sich heute auf das unbedingt Wesentliche!

In jedem Jahr gibt es mehr oder weniger Notwendigkeiten für irgendwelche Änderungen, die zum Teil bei den Vermessungskontrollen auf Regatten oder aber bei den Werften auftreten. Die werden dann im IDA Technical Committee diskutiert. Wenn für gut befunden, gehen diese Vorschläge an die verschiedenen Nationalen Drachenvereinigungen, um dort weiterdiskutiert zu werden. Dann wird bei der nächsten IDA AGM darüber nach Diskussion abgestimmt, wobei eine Änderung der Klassenvorschriften eine 2/3-Mehrheit erreichen muss, um dann dem Weltseglerverband zur Ratifizierung und Veröffentlichung vorgeschlagen zu werden. Dieses waren in der Klasse während der letzten 40 Jahre meine Aufgaben in Kurzform, neben der Ausbildung von neuen Vermessern und meinem Nachfolger.

ZU DEN SEGELN

Das Großsegel musste, als ich in der Klasse anfing, das war 1981, bei der Weltmeisterschaft in Travemünde, zur Vermessung jeweils zweimal im Vorliek und auch im Achterliek gefaltet werden, um die entsprechenden Vermessungspunkte für die Breiten festzulegen. Das war nicht nur Knochenarbeit und zeitaufwendig, sondern es konnten dabei auch leicht Fehler gemacht werden. Die jeweiligen Eckpunkte sind oft nicht klar zu erkennen. Auch nicht für die Segelmacher. Damals wurden noch die Latten vermessen, obwohl die austauschbar sind. Heute ist es die Länge der Lattentasche!

Hinzu kam, dass die Größe der Verstärkungen und Versteifungen in allen Segeln limitiert waren, welches ebenfalls überprüft werden musste. Und die Eigner oder Segelmacher mussten sich einen Vermesser zur Vermessung des Segels bestellen, der die Segel einzeln vermessen hat.

Bei der 81er- und auch der nachfolgenden WM mussten wohl ein Drittel der Segel geändert oder auch neu vermessen werden, weil sie entweder unvermessen waren, oder irgendetwas nicht passte. Das war schrecklich, besonders auch für die Segler. Dieses war der Anlass, für die Segelmacher die Selbstlizenzierung der Segel einzuführen, aber noch wichtiger, auch die Vermessungsvorschriften so zu verändern, wie sie heute sind. Kein Falten

der Segel mehr, sondern alle Abmessungen beginnen am Kopfpunkt zu festen Punkten am Achterliek. Die Größe der Versteifungen und Verstärkungen wurde freigestellt, die Fenster in den Segeln aus Sicherheitsgründen vergrößert. Die jeweiligen Vermessungspunkte in den Segeln wurden klar im Diagramm definiert. Bei den Genuas wurden nach der WM in Freemantle, Australien, maximale Breiten eingeführt, weil die dort schon mit was Ähnlichem wie Code-One-Genuas antraten.

Die Segel können nach diesen Änderungen der Vermessungsvorschriften in Schablonen bis auf den Millimeter genau vermessen werden, und das in weniger als zehn Minuten für einen ganzen Satz Segel. Hinzu kam, dass wir die Anzahl der Segel pro Veranstaltung auf acht für jedes Boot beschränkt haben. Diese ganzen Änderungen haben einige Jahre gedauert. Aber in den letzten Jahren, auch beim

Nachdem wieder ein paar Drachen abgesoffen waren, kam der Aufschrei nach mehr Sicherheit. Die Drachen waren damals ja komplett offene Boote ohne Schotten oder irgendetwas, was den Untergang verzögern konnte. Wir machten Schotten vorn und achtern für neue Boote mit einem Mindestauftriebsvolumen zur Vorschrift. Weil das nicht genügte, wurde der Mindestauftrieb nach und nach vergrößert. Und weil wir keine Lust hatten, die diesbezüglichen Angaben der Werften nachzurechnen, führten wir den Krängungstest für den jeweiligen Prototyp einer jeden Werft ein. Dabei wird das Boot voll aufgetakelt für eine Minute flach aufs Wasser gelegt, wobei das Boot voll läuft. Dann darf sich der Drachen wieder aufrichten und das Deck darf an keiner Stelle unter Wasser stehen. Seit dem wir das eingeführt haben, hat der Drachen nach diesem Test etwa 250 Millimeter Freibord. Wel-

ches einer Crew die Chance gibt, entweder den Drachen zu lenzen oder aber mit dem vollen Boot einen Hafen zu erreichen (ist geschehen). Voraussetzung ist, dass alle Schotten und wasserdichten Abteilungen geschlossen sind. Das, glaube ich, war eine der wichtigsten Änderungen in der Klassenvorschrift während meiner Zeit. Die Bauvorschriften für GFK-Bauweise und den Schwingtest zur Kontrolle der Massenverteilung wurden von Børresen und meinen Vorgängern eingeführt.

Nachdem die Selbstzertifizierung bei den Segeln erfolgreich war, wurde das Gleiche für die Masten eingeführt. Die werden im Leben eines Drachen nach Bruch oder aus anderen Gründen, sogar während Veranstaltungen, ausgetauscht. Dieses im guten Glauben, dass der neue Mast den Klassenvorschriften entspricht. Das war nicht gut, ein Eigner sollte vom Hersteller eine Gewähr haben, dass der Mast den Vorschriften voll entspricht. Außerdem sollen am Mast die wesentlichen Daten vermerkt sein, wie Hersteller, Gewicht und Schwerpunkt sowie Ausgleichsgewicht, Datum der Herstellung, was auf einer Veranstaltung kaum, und wenn nur mit großer Mühe (komplett abtakeln), überprüft werden kann. Diese Details sind nun auf einem Aufkleber am Mast direkt unter dem Deck festgehalten. ☑

„Mr. Goodsell, you brought a nice boat over here, but unfortunately it is not a Dragon!“

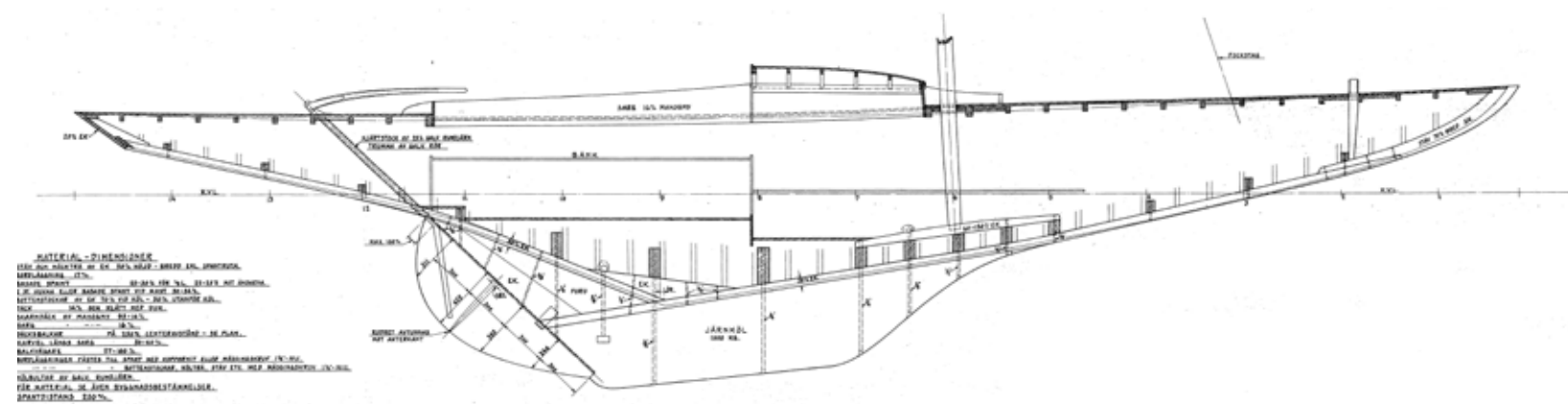
Günter Ahlers

Gold Cup in diesem Jahr in Marstrand, hatten wir bei den Segeln eine Fehlerquote von null. Das kann kaum eine andere Klasse für sich beanspruchen!

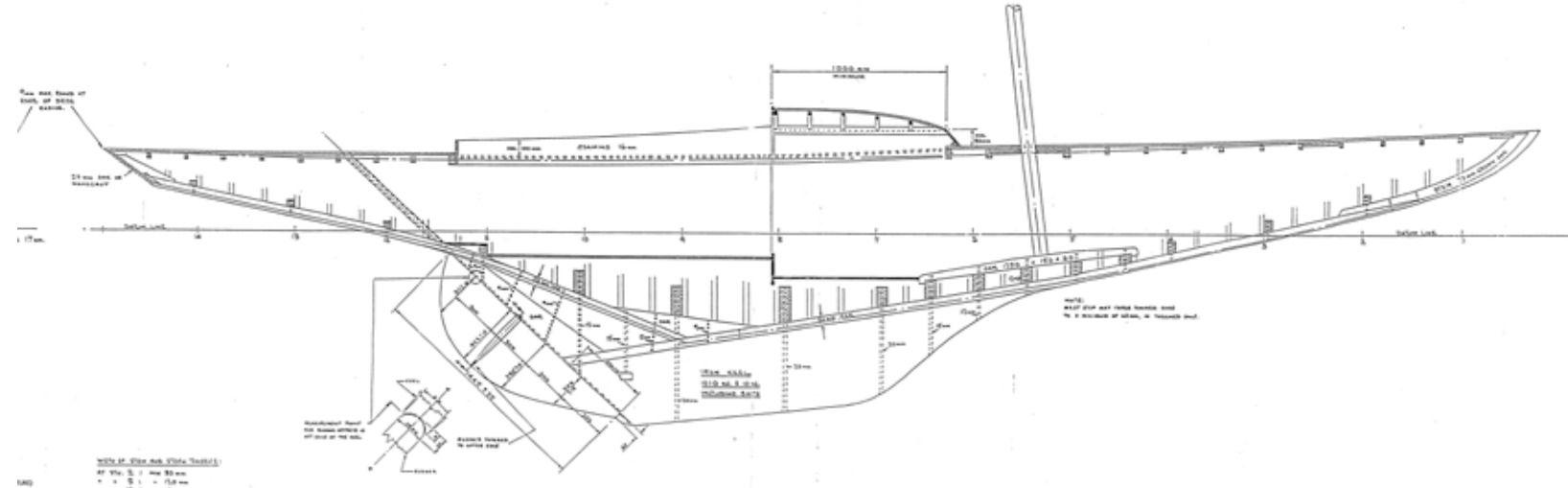
ZU DEN BOOTEN

Im Gegensatz zu Rumpfen, die in Holz mit Planken auf Spanten gebaut werden, bei denen sehr auf „strakende“ Linien geachtet werden muss, kann man bei der Bauweise mit dem Baustoff GFK jegliche Form verwirklichen. Dem konnte die Vermessung der Rumpfe mit nur drei Schablonen, (welche die Werften auch noch selbst herstellen durften) nicht mehr gerecht werden. Als Tommy Müller Obmann des IDA Technical Committee wurde, da haben wir zusätzliche Schablonen am Rumpf eingeführt, sodass nun die Abstände zwischen den jeweiligen Schablonen auf 1.200 Millimeter festgelegt wurden. Außerdem haben wir damals eingeführt, dass jede Werft nur noch Schablonen für die Vermessung verwenden darf, die von der damals noch IYRU, später ISAF, heute Worldsailing hergestellt und bezogen werden müssen.

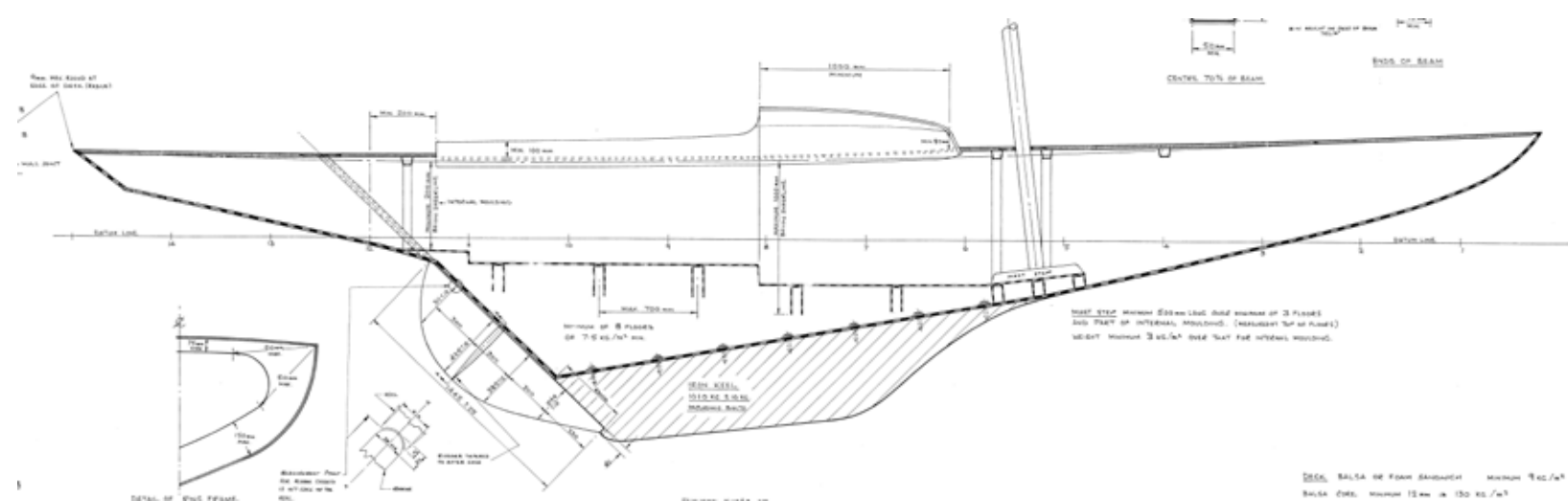
1929 A-Drachen



1948 B-Drachen aus Holz



1973 B-Drachen aus GFK



WWM

Schrift // Sina Wolf
Bild // Ricardo Pinto, Alexander Plath

IN KÜHLUNGSBORN

NACH 1981, 1993 UND 2005 IST DAS DDG ZUM VIERTEN MAL AN DER REIHE, DIE WM AUSZUTRAGEN, DIE NORMALERWEISE JEDES UNGERADE JAHR STATTFINDET – NUN ALSO IN KÜHLUNGSBORN. NACH DER PANDEMIEBEDINGTEN ABSAGE DES VERGANGENEN JAHRES FINDET SIE VOM 12. BIS 17. JUNI GENAU EIN JAHR SPÄTER STATT. IN EINEM GERADEN JAHR ALSO EIN ZWEITER ANLAUF.

Worlds Masters Trophy



Kühlungsborn ist im Drachentagesgeschehen kein unbeschriebenes Blatt. Bekannt von den erfolgreichen Dragon Grands Prix und dem Gold Cup 2015 besticht das Segelrevier vor Kühlungsborn mit kurzen Wegen und angenehmer, meist langlaufender Ostseedünung. Der kleine, aber feine Badeort begeistert mit seinem maritimen Flair und einer Ortskulisse im Bäderstil der Gründerzeit, ganz ohne Hotelburgen – ein Reiseziel nicht nur für WM-Teilnehmer und -Teilnehmerinnen.

Zwischen 40 und 60 Crews werden im Juni erwartet, um dort zum insgesamt 29. Mal als Weltmeisterschaft den „Royal Hellenic Cup“ auszusegeln – eine wunderschöne, facettenreiche Silberscheibe, schwer und mit glamouröser Geschichte. Seit 1965 ist das Prunkstück in der Drachensklasse. Damals überreichte seine Majestät König Konstantin von Griechenland der Internationalen Drachensklasse als Weltmeisterschaftstrophäe den „Königlich Griechischen Cup“, bekannt auch als „Epathlon Vassileos“. Er soll erinnern an den verstorbenen König Paul, der das Drachensegeln liebte.

Bis dahin gibt es noch einiges zu tun und obzwar die Pandemie mittlerweile ihren Würgegriffe deutlich gelockert hat, bringt nun der Krieg Putins in der Ukraine eine neue Belastung und neue Unsicherheiten aufs Tableau, inklusive aller derzeit bekannten Maßnahmen.

Im Orga-Team ist man trotz allem für den Moment noch ziemlich entspannt: „Wir freuen uns auf die WM und dass es nun endlich losgeht. Mit TNG Swiss Watches haben wir einen

starken Partner an Bord, der uns nicht nur bei der richtigen Zeit unterstützt. Darüber sind wir sehr froh“, erklärt Peter Menzel, Regattamanager beim Yachtclub Kühlungsborn. Auch auf die Kooperation mit dem Verein „One Earth – One Ocean“, der unter dem Dach der UN Ocean Decade aktiv ist, ist man hier stolz. Ein Teil der Sponsorengelder soll direkt in das Projekt „Bergen von Geisternetzen in der Ostsee“ gehen.

Erleichterung gibt es im Ablauf der WM. Bei den Wettfahrten werden die neuen selbstfahrenden Tonnen von Smartmarkes eingesetzt. Gesteuert werden diese via Tablet oder Handy, so kann die Wettfahrtleitung zügig auf Winddreher reagieren und die Tonnen ohne großen Aufwand an eine neue Position setzen.

Das allerwichtigste aber, so Peter Menzel, sei das Buchen der Unterkünfte. Gerade weil Kühlungsborn ein beliebter Ferienort ist und gerade weil die WM zu einem Zeitpunkt stattfindet, zu dem die Urlaubssaison bereits in die Hochsaison startet, ist es ganz wichtig JETZT zu buchen – egal ob als Teilnehmer oder Zuschauer. Denn auch als Zuschauer wird es sich lohnen, zur WM zu kommen. Nicht nur, dass vor Ort die besten Drachensegler aus der ganzen Welt zusammenkommen, auch wird es endlich für den ergreifenden und durch und durch gelungenen Dokumentarfilm von Tom Nitsch und Michael Kurtz SETTING HEARTS ON FIRE – THE DRAGONS die „Präsenz-Premiere“ geben.

Das Meldeportal manage2sail ist geöffnet und die Weltmeisterschaft kann kommen.



NOW AVAILABLE FOR STREAMING
Die Drachensklasse wurde von uns seit 2007 bis 2021 mit der Kamera begleitet, als eine Hommage an die Lebendigkeit der Klasse für ihre Freunde und um andere zu inspirieren.
Gedacht war diese Dokumentation als Sponsorenprojekt, denen wir herzlich danken.
Leider reichen diese Beiträge bei weitem nicht aus, um den Aufwand für all die Dreharbeiten und den Schnitt zu decken.
Insofern wären wir sehr dankbar, wenn wir sie für ein „Mini-Sponsoring“ von EUR 100- für jetzt mögliche Streaming gewinnen könnten. Alle, die von dieser Streaming-Möglichkeit jetzt Gebrauch machen, erhalten ab Februar 2022 zusätzlich kostenlos eine DVD des Films, wenn sie die Rechnung einfach per Email an tnitsch@me.com weiterleiten.
Wir wünschen viel Freude an dem Film.
click here for the LIST OF SPONSORS

We have followed the dragon class with the camera from 2007 to 2021, as a homage to the liveliness of the class for their friends, as well as to inspire others.
The documentation was intended as a sponsorship project. Many thanks to our sponsors.
Unfortunately, these amounts are not nowhere near to cover all of the shooting costs and the great effort involved in editing.
So it would be wonderful, if we could win you for a „Mini-Sponsoring“ by streaming the film for EUR 100.- All those making supporting us via this streaming option will receive a DVD of the film in February 2022 free of charge. You simply need to forward the received invoice for the streaming by email to tnitsch@me.com.
We hope you enjoy the film.



COMBY
MICHAEL KURTZ
Dragon Photography
MICHAEL KURTZ
RACING THE GRACE
RACING THE GRACE DVD
TOM NITSCH
COMBY
TOM NITSCH

BLUEBOTTLE

Schrift & Bild // IDA Yearbook 2021/2022
Übersetzung // Gregor Berz

VERMUTLICH EINER DER BERÜHMTESTEN DRACHEN ALLER ZEITEN IST BLUEBOTTLE, DER IHRER MAJESTÄT QUEEN ELIZABETH II. VON ENGLAND UND SEINER KÖNIGLICHEN HOHEIT, DEM HERZOG VON EDINBURGH, ANLÄSSLICH IHRER HOCHZEIT 1947 VON MITGLIEDERN DES ISLAND SAILING CLUB ÜBERREICHT WURDE.



Der Herzog verliebte sich ins Drachensegeln und regattierte regelmäßig mit BLUEBOTTLE, sowohl mit Familienmitgliedern als auch mit dem berühmten, aus Cowes stammenden Yachtdesigner und Profisegler Uffa Fox. Er verlieh das Boot auch an andere, darunter das olympische Bronze-Team von 1956, Graham Mann, Ronald Backus und Jonathan Janson. Danach wurde BLUEBOTTLE für viele Jahre als Trainingsboot im Royal Naval College in Dartmouth genutzt.

Einige Zeit war sie im Maritime Museum ausgestellt und kam in die Obhut der Royal Yacht Britannia Trust, war inzwischen aber dringend überholungsbedürftig, sodass der aus Cowes stammende Bootsbauer und Drachensegler David Heritage beauftragt wurde, eine Komplettrestaurierung vorzunehmen.

Der Herzog von Edinburgh hatte großes persönliches Interesse an der Restaurierung und das Team hielt ihn durchgehend auf dem Laufenden. Er insistierte darauf, dass die Yacht regattafähig restauriert wurde, sodass ein modernes Rigg und Beschläge verbaut wurde, jedoch ohne dabei das betörende klassische Erscheinungsbild zu beeinträchtigen.

Nach erfolgter Restaurierung im Jahr 2021 wurde sie den britischen Top-Drachenseglern Graham und Julia Bailey zum Regattasegeln zu Verfügung gestellt. Leider hat der Herzog den neuen Stapellauf nicht mehr erlebt, aber es hätte ihn ohne Zweifel sehr mit Stolz erfüllt, zu wissen, dass die BLUEBOTTLE in ihrer ersten Regatta – der British Open Championship um den Edinburgh Cup, den der Herzog 1948 an die Drachenklasse gestiftet hatte – direkt zwei Wettfahrten gewonnen hat und im Gesamtergebnis Dritte wurde. Die Baileys segelten danach die Cowes Week mit ihr – eine Regatta, an der der Herzog nicht nur regelmäßig teilgenommen hat, sondern die er auch für viele Jahre aktiv mitgestaltete und organisierte – wo sie standesgemäß die Drachenwertung gewannen.



BLUEBOTTLE kann heute in Leith Docks in Edinburgh bewundert werden, direkt neben der früheren königlichen Yacht BRITANNIA. Für mehr Details zur Restaurierung ist der exzellente Artikel von Rupert Holmes in Yachting World zu empfehlen: www.yachtingworld.com/extraordinary-boats/extraordinary-boats-bluebottle-late-duke-of-edinburghs-boat-135413

ELSKA

Schrift & Bild// IDA Yearbook 2021/2022
Übersetzung // Gregor Berz

1947 LIESS RICHARD HESKETH DEN DRACHEN ELSKA VON WOODNUTT & CO. AUF DER ISLE OF WIGHT BAUEN. HESKETH, EIN SCHOTTE, DER DEN ZWEITEN WELTKRIEG IN SCHWEDEN VERBRACHTTE, BENANNT SIE NACH DEM ALTNORDISCHEN WORT FÜR LIEBE „ELSKA“ UND BRACHT SIE NACH NORDEN ZUM FLUSS CLYDE.



ELSKA hatte im Laufe der Jahre mehrere Besitzer, bis sie 1971 in schlechtem Zustand von drei 24-jährigen Freunden gekauft wurde. Chris Shields, Alex Blair und Ian Davidson sind wie ELSKA alle drei 1947 geboren. Die drei jungen Eigner, die wenig Geld hatten, schliefen oft unter einem Großbaum-Zelt an Bord. Bei Regatten hatten sie einige aufregende Momente, wenn die Genuaschot riss, sich Wanten lösten, Bolzen davonflogen und doch immer irgendwie im letzten Moment die Rettung eintraf. Irgendwann aber sank die ELSKA an ihrem Liegeplatz vor Balmacara auf der Isle of Skye.

1983 entdeckte Crispin Blyth, ein beeidigter Buchhalter und fähiger Schiffsbauer, die ELSKA vornübergekippt und vergessen auf einem Feld bei Skye. Crispin kaufte das Boot für 100 Pfund und schleppte es zum Bootschuppen seiner Mutter in Flamborough Head, East Yorkshire. Crispins Großvater, damals Ehrenkommodore des Royal Yorkshire Yacht Club, warf einen Blick auf ELSKA und sagte: „Ich gebe dir 400 Pfund, um sie zu verbrennen.“ Stattdessen restaurierte Crispin ELSKA über sieben Jahre hinweg liebevoll. Der Kiel, das Totholz, das Kielschwein und die Spanten sind noch original. Die Planken, das Deck und die Beschläge sowie ein prächtiges neues, gebogenes Cockpit aus Esche und Mahagoni sind neu. Der Mast und der Großbaum sind restaurierte Originale aus derselben Zeit, die auf dem Dach der Lallows-Werft in Cowes gefunden wurden.

Am 4. August 1990 lief ELSKA in Yorkshire erneut vom Stapel, gefolgt von einer triumphalen Rückkehr nach Cowes. Der Royal Corinthian Yacht Club verlieh Crispin die prestigeträchtige Dragonfly Trophy für die Rettung des Bootes und für seine wunderschöne Restaurierung.

1994 beschloss Crispin, ELSKA zu verkaufen. Aber zuvor segelte er ein letztes Mal mit ihr in der Cowes Week und errang einen Tagessieg in der Drachenwertung, gegen über 40 gemeldeten Drachen. Marc Feigen, ein Segler aus New York (und später Mitglied des New York Yacht Club und stellvertretender Kommodore des Nantucket Yacht Club), sah eine Anzeige, die Crispin für ELSKA in Classic Yachting



aufgegeben hatte. Er verließ sein Londoner Büro und nahm einen Zug nach Norden, vier Stunden nach Flamborough Head. „Ich habe ELSKA innerhalb von 30 Sekunden gekauft, nachdem ich sie

gesehen hatte“, erinnert sich Marc. Marineblau mit einem Blattgoldstreifen wurde ELSKA nach Nantucket an der US-Ostküste verschifft, wo sie weithin als „das schönste Schiff im Hafen“ bekannt ist. Marc segelt mit ihr in Nantucket und in den Jahren 2000 und 2001 gewann er die Drachenwertung beim renommierten Opera House Cup, dem ältesten und großartigsten Holzbootrennen in den Vereinigten Staaten. 2008 gewann Marc selbst den Opernhauspokal. Bevor sie zum Rennen um den Opera House Cup 2008 aufbrach, fand Marcs zehnjährige Tochter Julia eine Glücksmuschel am Strand, die sie ihm mitgab. Marc schreibt seinen Sieg bei Windstärke sechs gegen 60 Boote, die fast alle größer waren, der Glücksmuschel – und seiner fähigen Crew, Stephen Mead und Toby Smiles – zu.

Ein Jahr nach dem ersten Stapellauf von ELSKA erhielten Prinz Philip und Prinzessin Elizabeth den Drachen BLUEBOTTLE als Hochzeitsgeschenk. Vor zehn Jahren traf Marc den Herzog von Edinburgh und sie sprachen über ihre Liebe zu Drachen. Der Herzog fragte: „Wo segeln Sie mit Ihrem?“ „Nantucket“, antwortete Marc. Prinz Philip kannte die Gewässer, „schönes Segeln dort“, sagte er, „keine Felsen!“ Aber es lief trotzdem nicht immer alles glatt für den schönen Drachen.

Im Sommer 2021 wurde ELSKA an ihrem Liegeplatz von der Passagierfähre GREY LADY IV gerammt und fast versenkt. Als Woody Metzger, ihr heutiger Bootsbauer, das erfuhr, hätte er beinahe geweint. Er hatte das Boot in den vergangenen Jahren in nahezu perfektem Zustand erhalten. Glücklicherweise sank sie nicht, und Metzger und sein Partner Jim Donovan sind sicher, sie wieder vollständig restaurieren zu können. ELSKA hat in der Tat einige schwierige Momente überwunden, aber mit dem von Glück gesegneten, originalen Rumpf, der dreimal restauriert und umgebaut wurde, ist dieses

Boot bereit, 75 weitere Jahre des schönen Segelns für diejenigen zu bieten, die sie lieben. Weitere Informationen zu ELSKA finden Sie im nordamerikanischen Dragon Archive – www.dragonarchive.org

MOVE TO THE GROOVE

EINES IST SICHER: WER SICH FÜR EINEN KLASSISCHEN HOLZDRACHEN ENTSCHIEDET, SEGELT NICHT EINFACH NUR EIN ALTES BOOT. ES IST EINE BEWUSSTE ENTSCHEIDUNG FÜR DEN WERKSTOFF, FÜR DEN DAMIT VERBUNDENEN AUFWAND UND DIE TOLLE OPTIK. LETZTLICH EINE FRAGE DER EMOTION. DESHALB IST AUCH DIE DISKUSSION, WIE EIN KLASSISCHER DRACHEN GENAU ZU DEFINIEREN SEI, HÖCHST KONTROVERS UND EMOTIONAL.

Schrift // Michael Reinert, Christian Hemmerich
Bild // Sören Hese, Tom Körber, Dragon Classics,
Michael Reinert

Bei den großen Jubiläen der Drachenklasse 2004 und 2019 hat daher die International Dragon Association (IDA) aus gutem Grund gar nicht erst den Versuch gemacht, eine komplexe Definition zu erarbeiten. Es wurden schlicht alle Holzdrachen Baujahr 1972 und älter zu klassischen Drachen erklärt. Aus meiner Sicht eine richtige, wenn auch etwas simple Einteilung, wurden doch ab diesem Baujahr fast nur noch Kunststoffdrachen gebaut. Die immer wieder geforderte Aufnahme der alten GFK-Boote in den Kreis der Klassiker führt auf einen Irrweg. Ein altes GFK-Boot wird meist gesegelt, weil es in der Anschaffung kostengünstig ist, einfach zu unterhalten und Schäden weniger schmerzhaft und günstig zu beheben sind. Meist sind das die Boote, die auf der Regattabahn verheizt wurden und werden. Das hat wenig mit Klassikersegeln zu tun. Das ist einfach kostengünstiges Späsegeln, aus bestimmtem Blickwinkel eine durchaus verständliche Motivation, ein solches Boot zu segeln.

Jedoch werden die echten Holzklassiker von ihren Eignern aus ganz anderen Beweggründen unterhalten. Hier ist meist die Freude am Material, der Geruch nach Lack und Holz und natürlich die Ästhetik ausschlaggebend. Oft sind es Erbstücke, geliebte Familienmitglieder, gepflegt und gehätschelt. Wie bereits gesagt, hier sind viele Emotionen im Spiel. Das soll nicht heißen, dass die Holzboote nicht auch mal hart und sportlich, durchaus auf höchstem Niveau gesegelt werden, aber vielleicht nicht mit der heute bisweilen üblichen respektlosen Aggressivität.

In Saint-Tropez 2004 und in San Remo 2019 kamen bei den großen Jubiläen ordentliche Felder klassischer Drachen zustande, die auch bei den teilweise herausfordernden Bedingungen sportlich unterwegs waren. Als Christian Hemmerich und ich uns 2004 in Saint-Tropez kennenlernten, wollten wir den damals auf gekommenen Spirit für die Klassiker unbedingt weiterleben lassen und eine wiederkehrende Veranstaltung, ausschließlich für klassische Drachen ins Leben rufen, die Geburtsstunde der International Dragon Classics. Ausgehend vom 75. Jubiläum im Jahr 2004 haben wir dann den austragenden Vereinen vorgeschlagen, das starre Datum von 1972 zu streichen, da es auch neuere Boote klassischer Bauart gibt. Es müssen aber nach wie vor traditionell gebaute Boote sein. Das heißt, sie müssen echte Holzplanken auf einem Spantengerüst haben.



Der von Robbe & Berking ursprünglich als Corinthian Cup gestiftete Pokal wurde für die International Dragon Classics umgewidmet und nachträglich mit den bisherigen Siegern graviert. Ab 2022 in Flensburg geht er als ewiger Wanderpokal auf die neue Reise.

Boote in Leistenbauweise werden gegebenenfalls auch zugelassen, aber nur sofern diese zum Zeitpunkt der Meldung mindestens 25 Jahre alt sind. Damit scheiden formverleimte Boote, moderne Leistenbauten und Kunststoffboote aus. Um möglichst viele Boote auch aus anderen Ländern und Revieren anzusprechen, sollte die Veranstaltung eine ganze Woche umfassen. Lediglich für ein Wochenende, womöglich noch windarm, ist der Aufwand einer weiten Anreise zu groß. Deshalb sollte es auch immer in ein touristisch attraktives Revier gehen und ein Rahmenprogramm für die meist mitreisenden Begleitpersonen geben. Natürlich stehen die Regatten im Mittelpunkt, aber es sollte auch der gesellige Aspekt nicht zu kurz kommen. Wir wollen bewusst auch Eigner von Booten ansprechen, die technisch nicht auf dem neuesten Stand sind. Bei den bereits durchgeführten Veranstaltungen war immer eine bunte Mischung von Booten im originalen Erhaltungszustand bis hin zum aufgewerteten Racer dabei. Entsprechend gab es Sonderpreise.

Erster Austragungsort sollte zum 80-jährigen Jubiläum der Drachen im Jahr 2009 der Silvaplanaer See bei St. Moritz in der Schweiz sein, ein exotisches Revier mit sehr hoher Windsicherheit. Der St. Moritzer Segelclub, die Schweizerische Drachenflotte und weitere Unterstützer aus der Schweiz waren sofort mit von der Partie. Anders als heute hatte leider die damalige Klassenvereinigung und die damals unter deutscher Führung stehende IDA für eine solche Veranstaltung wenig Verständnis und verweigerte ihre Unterstützung für das ihrer Meinung nach unnötige und zu teure Unternehmen. Schade, hat doch weder das DDG noch die IDA Kosten durch die International Dragon Classics zu tragen. Die Veranstaltung trägt sich dank großzügiger Segelvereine und Sponsoren sowie die Teilnehmergebühren selbst. Dieser Gegenwind von ganz oben war bei der Realisierung in St. Moritz nicht hilfreich. Die Schweizer, allen voran der damalige Vorsitzende Dieter Schmid, ließen sich jedoch nicht beirren und boten alternativ Ascona als ersten Austragungsort an. Diese Premiere 2009 war ein voller Erfolg. Auf Anhieb meldeten 17 Boote aus Deutschland, der Schweiz, Frankreich und der Ukraine – sogar ein Gold-Cup-Gewinner war dabei. Die Veranstaltung findet seitdem alle drei Jahre statt. 2012 ging es wieder in die Schweiz an den Thuner See und 2015 sowie 2018 an den Wolfgangsee nach St. Gilgen bei Salzburg in Österreich. Es waren jeweils herrliche Veranstaltungen.



Nach Jahren des Südens war für 2021 geplant, in den Norden zu gehen. Die Segler-Vereinigung Flensburg e.V. (SVF) und der Flensburg Yacht Club e.V. (FYC) erklärten sich in der Regattagemeinschaft Fahrensodde (RGF) erfreulicherweise bereit, Gastgeber zu sein. Wie wir alle wissen, machte Corona einen Strich durch die meisten Vorhaben des Jahres 2021, so wurden auch die 5th. International Dragon Classics nicht durchgeführt. Aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben. 2022 soll es doch noch auf die Flensburger Förde gehen. Unter der Leitung der Regattagemeinschaft Fahrensodde (RGF) und mit der Unterstützung von Robbe & Berking wird es eine Neuaufgabe der International Dragon Classics geben. Wir freuen uns, damit auch für die Segler aus dem Norden, vielleicht auch aus skandinavischen Ländern, ein attraktives Angebot zu machen und unseren Klassikerfans aus dem Süden etwas anderes zu bieten. Bis jetzt waren Segler aus Österreich, der Schweiz, Italien, Frankreich, den Niederlanden, Belgien, der Ukraine und Deutschland am Start. Vielleicht können wir dieses Mal den Kreis der Nationen erweitern? **Klassiker, kommt vom 07. bis 11. August 2022 nach Flensburg!** 🇩🇪

Die Ausschreibung der International Dragon Classics 2022 in Flensburg ist auf der Website drachenklasse.de zu finden.

Suchspiel: Wie viele Classic Dragons hängen hier am Steg?



HDW CUP 2021

Schrift & Bild // Christopher M. Nordhoff

31 Drachen-Teams aus acht Nationen erlebten Anfang Oktober auf dem nördlichen Gardasee einen sportlichen Saisonabschluss unter südlicher Sonne. Acht Wettfahrten bei acht bis 19 Knoten Südwind und reichlich Welle, dazu noch zahlreiche prominente Drachensegler am Start. Bellissimo!

Die Prognosen waren nicht die besten. Trotzdem schien drei Tage lang die italienische Sonne und durch den Circolo Vela Torbole konnte man in Polo und Shorts flanieren. Ähnlich entspannt ging es auch am ersten Tag (Donnerstag) auf dem See zu. Die Ora setzte relativ spät ein und wehte an der Luvtonne mit sieben bis neun Knoten. Ein paar der Segler/innen waren in den vergangenen zwei Coronajahren nicht allzu oft auf der Regattabahn gewesen und so war dies ein eher moderater Einstieg in eine zunehmend anspruchsvolle Serie, die gleichzeitig als Italienische Meisterschaft zählte.

Der erste Tagessieg ging mit deutlichem Abstand an Dr. Ingo Ehrlicher (BYC/YCEolus) und seine Crew Malte Philipp und Thomas Auracher. Die späteren Gesamtsieger 2021, Link/Butzmann/Lipp, wurden bei diesem Auftaktrennen „nur“ Neunte, holten sich dann aber direkt den Sieg in der zweiten Wettfahrt. An den Bahnmarken wurde sich nichts geschenkt und so war unter anderem der Verlust eines Backstags zu beklagen, zwei Boote landeten vorzeitig im Hafen. Den Tag der deutschen Drachen machte Dr. Nicola Friesen (NRV) mit ihren Vorschotern Vadim Statsenko und Kilian Weise als Siegerin des dritten Rennens komplett. Auch bei relativ leichtem Wind machen drei lange Rennen hungrig, entsprechend hoch war abends der Pasta-Verbrauch beim Gastgeber CVT.



Am Freitag setzte der Südwind etwas früher und kräftiger ein, entsprechend früher auch mehr Wellengang. Ausreichend für einen Motorbootunfall, der zum Glück relativ glimpflich ausging. Bei etwa zwölf Knoten gab es einen ersten italienischen Sieg durch das Vierer-Team von Alessandro Solerio (San Remo). Seinen Anspruch auf einen Podestplatz bewies das Team um Klaus Diederichs (unter anderem Drachenveltmeister 2013) mit dem Zieldurchgang als Erster im fünften Rennen. Zweiter wurde der frühere Seriensiener Dimitry Samokhin (RUS 76) mit Andrey Kirilyuk und Kasper Harsberg im Cockpit. Mittlerweile legte der Wind eher noch zu. Das war wieder ganz nach dem Geschmack der erfahrenen Gold-Cup-Sieger (2017) Stephan Link, Michi Lipp und Frank Butzmann (BYC/DTYC/VSaW), die sich den dritten Tagessieg holten.

Abends zeigte sich der Circolo Vela wieder einmal als guter Gastgeber. Bei einem zünftigen Grillabend wurden Huhn, Fleisch und Salsiccia in solchen Mengen aufgetischt, dass man fast an Südamerika denken musste. Hungrig ging wohl niemand ins Bett. Auch

am dritten und letzten Tag lieferte die Ora zuverlässig ab: 15 bis 19 Knoten bei Sonnenschein dürften ein echter Saison-Höhepunkte für die meisten der knapp 100 Teilnehmer gewesen sein. Nicht zuletzt für das immer noch relativ junge MYC-Team Philipp Ocker, Florian Grosser und Oliver Davies, das bei diesen anspruchsvollen Bedingungen die beiden letzten Tagessiege einfahren konnte. Leider gab es auch einige Kollisionen, zum Glück „nur“ mit Sachschäden und so musste die Jury am grünen Tisch in langen Anhörungen am Ende über die drei Podestplätze und den Rest der Top Ten entscheiden. Sieger wurde GER 62 (Team Link), auf dem zweiten Platz GBR 819 (Team Diederichs) und Dritte nach Punkten RUS 76 (Team Samokhin), Vierte das Team Waschkuhn (SUI) und als Fünfte GER 1135 (Team Ocker). Es folgte die Siegerehrung vor großartiger Kulisse. Das Team Ehrlicher, das bis zur sechsten Wettfahrt das Podest schon sicher zu haben schien, kassierte einen BFD und fiel auf Platz sechs zurück. Mit den Booten von Nicola Friesen und Olaf Sternel (HSC) segelten insgesamt fünf deutsche Drachen in die Top Ten dieser „perfekt organisierten Regatta“.

Bootsanhänger von **KUFER**



- dem Boot angepaßt
- Doppelrahmen
- mit Schwingungsdämpfern
- seitliche Kieflührung
- beste Straßenlage
- bekannt gute Qualität
- Kisten und Zubehör
- Mastauflagen
- Kundendienst
- TÜV-Service

KUFER Fahrzeugbau KG

Münchner Strasse 35 • 82319 Starnberg
Tel.: +41 (0) 8151/6061 • Fax: +41 (0) 8151/6063

www.kufer.com
info@kufer.com

MARBLEHEAD TROPHY

2021 VILAMOURA // 2022 KOPENHAGEN

Schrift // Martin „Stavros“ Payne, Gregor Berz
Bild // osga-photos

12 Yachtclubs waren mit 37 Seglern aus acht verschiedenen Ländern in Vilamoura vertreten, um die Marblehead Trophy im Jahr 2021 auszusegeln. Die eng mit der Drachenklasse verwobene Geschichte dieser legendären Segeltrophäe kann in dem Büchlein „In 90 Jahren durch Europa“ nachgelesen werden, das auf www.dracheklasse.de als Pdf verfügbar ist. Inzwischen hat 2020 Pedro Andrade die Trophy einmal in Vilamoura verteidigt, sodass sie im Jahr 2021 ein zweites Mal dort ausgetragen wurde.

Obwohl sich diesmal Pedro Andrade und Pieter Heerema (Niederlande) einen fantastischen Kampf lieferten, konnten sie beide, wie auch all die anderen Top-Teams, nicht mit der Geschwindigkeit und dem Können von Jens Christensen, Kim Andersen und Anders Bagger mithalten, die ihren brandneuen V6.1 Petticrows zum Sieg segelten und mit der Serie 1-1-3-1-1 einen Dritten strichen – eine erstaunliche Leistung!

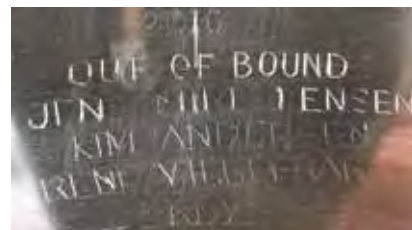
Jens segelt als Direktor von North Sails seinen inzwischen zehnten Petticrows-Drachen auf höchstem Niveau. Nach 2009 in Kiel und 2016 in Koege gewinnt er bereits das dritte Mal die Marblehead Trophy und wird sie auch diesmal stolz in seinen Heimatclub KDY (Royal Danish Yacht Club) in Hellerup, nördlich von Kopenhagen, bringen. Er hat auch bereits zugesagt, bei dieser Gelegenheit die etwas verunglückte Gravur von 2016 auf der großen silbernen Salatschüssel auszubessern. Auf den zweiten Platz der Gesamtwertung, knapp vor Titelverteidiger Pedro Andrade, kam Pieter Heerema, der mit der Crew Lars

Hendriksen und George Leonchuk den RYC de Kaag vertrat. Pieter und Pedro lagen nach sechs Rennen und einem Streicher mit 13 Punkten gleichauf, sodass – wie so oft in der Marblehead Trophy – das letzte Rennen zwischen den beiden entschied.

Die gesamte Veranstaltung wurde hervorragend von Vilamoura Sailing organisiert, das alle per WhatsApp-Gruppe auf dem Laufenden hielt und ein hervorragendes Rennmanagement, erstklassige Marina-Einrichtungen, großartige „Après“-Segel-Gastfreundschaft und jeden Abend eine wirklich freundliche Atmosphäre in einer Reihe großartiger lokaler Restaurants bot. Ein Top-Event rundum.

2022 wird nun also der Royal Danish Yacht Club (KDY) unser Gastgeber sein, in der großartigen Gegend des Skovshoved Harbour nördlich der schönen Stadt Kopenhagen. Der KDY hat eine lange Tradition in der Drachenklasse und bereits viele große Drachenregatten ausgetragen. Das Wetter ist hier zwar zu allem fähig, aber normalerweise sind im Mai sehr gute Segelbedingungen auf dem Öresund, den Gewässern zwischen Dänemark und Schweden.

Für die Marblehead Trophy im KDY ist der hochgeschätzte Wettfahrtsleiter Nino Shmueli bereits verpflichtet und es werden neue Roboter-Marken namens MarkSetBot zum Einsatz kommen. Jens Christensen und der ganze KDY freuen sich sehr darauf, so viele Drachen wie möglich zu diesem großartigen Ereignis vom 24. bis 26. Mai 2022 begrüßen zu dürfen. 🇩🇪



Jens Christensen hat versprochen, die Gravur von 2016 zu erneuern.



NEW TO VIEW

ALS DIE PLANUNGEN FÜR DIESE AUSGABE BEGANNEN, VOR ALLEM, WELCHE GESCHICHTEN RUND UM DEN DRACHEN INTERESSANT SEIN KÖNNTEN, KAM DIE FRAGE AUF, OB NEUE DRACHEN EIGENTLICH BESSER BEZIEHUNGSWEISE SCHNELLER SIND ALS ALTE.

Schrift // Garlef Baum
Bild // Giulia Cimarosti

Das ist ja immer so eine Sache, könnten Sie jetzt denken. Ist es auch. Zu viele Faktoren bestimmen, wann ein Drachen auf welchen Kursen wie schnell ist. Die Kernfrage wäre also: Gibt es bereits beim Bau so große Unterschiede, dass hinterher auf der Regattabahn allfällige Nachteile nicht mehr aufzuholen (oder auszugleichen) sind. Wir sprachen mit Wolf Waschkuhn, dem Eigner der SUI 318 – einem, wie Sie sich denken können, V6.1, den er seit 2021 segelt.

Warum ein Wechsel von V6.0 auf V6.1? Der Wechsel hatte nichts mit einer generellen Unzufriedenheit mit dem V6.0 zu tun. Den V6.0 hatte ich ja erst 2018 gekauft. Die erste Regatta war der GP in Cannes, bei dem ich gleich mal auf dem vierten Platz landete, später auf einen zwölften Platz bei der WM in Freemantle. In allen Saisons zwischen 2018 und 2020 zeigten wir (samt Schiff) eine aufsteigende Tendenz, was die Regattaergebnisse anbelangte. Die letzte Regatta mit dem alten Schiff, dem V6, war der Grand Prix beziehungsweise die GP Finals in Vilamoura mit einem vierten Platz im GP und einem Gewinn eines der drei Finalrennen. Vielmehr war diese aufsteigende Tendenz, in Verbindung mit der gewonnenen Stabilität in der 1QUICK1-Mannschaft (Joao Vidinha, Charles Nankin), neue Ziele für die Saison 2021 und meine allgemeine Einstellung (in allen Lebens- und Geschäftsbereichen), neues Material zu fahren, die wesentlichen Gründe für einen Wechsel.

Sind die „neuen“ Boote so viel besser als die „alten“? Grundsätzlich nein, solange das „alte Schiff“ ordentlich gewartet, der Mast gerade und nicht beschädigt ist und die Segel einigermaßen gut sind. Der vermeintliche Unterschied in den Ergebnissen ist zu einem viel größeren Anteil diesen Aspekten und der Tatsache geschuldet, dass „neue Schiffe“ eben auch von ambitionierteren Crews gefahren werden

Was hat sich grundlegend geändert – Materialien, Bauverfahren, Beschläge? Der Rumpf des V6.0 kommt per se aus derselben Form wie der V6.1 und wird mit derselben Technik laminiert. Dass Schiffe naturgemäß Variationen innerhalb der Toleranzgrenzen aufweisen, liegt in der

technischen Natur der Sache. Das Profil des Ruders (geliefert als Standard) ist etwas ausgeprägter. Es erzeugt deshalb mehr hydrodynamischen Auftrieb, der geringste hydrodynamische Widerstand liegt bei circa vier Grad Auslenkung. Die Beschlagsanordnung ist eine komplett andere Frage. Wir haben in intensivem Austausch mit Petticrows unsere individuelle Beschlagsanordnung vereinbart, die optimal auf die eingeschliffenen Manöverabläufe abgestimmt ist. In jedem Fall würde ich die Wahl der neuen Anordnung der Backstagen empfehlen, die nun am Spiegel austreten. Die Verlagerung der Umlenkpunkte hat klare statische Vorteile durch die veränderten Angriffswinkel am Mast. Sie führen zu verringerter Mastkompression und höheren Zugkräften am Vorstag. Um Ausfällen nach Kollisionen vorzubeugen, führen wir als Ersatz immer einen laminierten Einsatz im Trailer mit, denn Petticrows hat diesen durch den hohen Arbeitsaufwand typischerweise nicht auf Lager, der Kapitaleinsatz mit circa 500 Euro bleibt da überschaubar. Es ist quasi wie der Wechsel eines neuen Frontflügels bei der Formel 1.

Was kann heutzutage an Gewicht eingespart werden? Das Gesamtgewicht ist mit 1.650 beziehungsweise 1.700 Kilogramm in den Klassenregeln vorgegeben. Typischerweise baut Petticrows die Rümpfe unter dem Mindestgewicht und gleicht dann mit Ausgleichgewichten in der Nähe der Station acht aus. Viel wichtiger aber ist die Gewichtsverteilung: Das Flächenträgheitsmoment findet, zusammen mit der Laminatdichte, Eingang in die Schwingungsgleichung des Schiffes. Dabei geht das Flächenträgheitsmoment mit dem Quadrat zum Abstand vom Momentanpol in die Agilität des Schiffes ein. Die Messung der Eigenfrequenz III findet im sogenannten Swingtest (siehe Messbrief) statt. Je geringer die Zeit für zehn Schwingungen, je höher also die Eigenfrequenz, desto agiler ist das Schiff. Ein Schiff mit hoher Gewichtskonzentration nahe dem Momentanpol geht schneller durch die Wenden oder Halsen, reagiert schneller bei jeder erforderlichen Kurskorrektur bei gleichzeitig geringeren Ruderkräften. Unser neuer V6.1 hat eine höhere Eigenfrequenz als der alte V6.0, die am Ruder eindeutig fühlbar ist.



Was ist besser und was ist schlechter geworden, auch im daily handling? Definitiv besser ist die optimale Abstimmung der Beschlagsanordnung auf Abläufe und Rollenzuordnung in den Manövern (siehe oben). Die Teilpersennig hat sich als wahre Erleichterung beim Verpacken des Schiffes gezeigt. Gleichzeitig braucht man den Harbeck-Trailer mit der Verkleidung am Unterboden, um den Rumpf zum Beispiel vor Steinschlag zu schützen.

Wie viel Handarbeit steckt in einem neuen Drachen? Da ich den Drachen nicht baue, kann ich das nicht genau sagen. Nur so viel, dass es sich lohnt, bei der Bestellung des neuen Drachens auf die optimale Beschlagsanordnung zu achten. Allein diese Arbeitsgänge erfordern viel Handarbeit. Eine andere Frage ist die der Nacharbeit, also die Arbeit, die man noch hereinstecken muss, um das Schiff wirklich perfekt hinzubekommen. Die ist und war bei allen Schiffen, einschließlich des V6.1, nicht unerheblich (wobei Peticrows unter der Führung von Pedro Andrade diesen Aspekt jetzt verbessern will und wohl auch laut der Kommentare von Jens Christensen, DEN 410, bereits verbessert hat).

Wie sieht es mit dem Wiederverkauf beziehungsweise Eintausch bei Wechsel auf das neue Modell aus? Stichwort Wertstabilität. Ich habe meinen alten V6.0 bei Peticrows (Ende 2020 noch unter der Ägide von Tim Tavinor) eingetauscht und einen sehr fairen Preis erhalten. V6.0 sind in der Klasse als Gebrauchtschiffe sehr gefragt, was diesen guten Werterhalt erklärt. Den Werterhalt beim neuen V6.1 werden wir 2023/2024 einschätzen können, wenn der Wechsel zu einem neuen Schiff im Vorfeld der WM in Vilamoura in 2025 ansteht. Gefühlsmäßig würde ich von einem ähnlich guten Werterhalt wie beim alten V6.0 ausgehen. ☑

Abstract City – Mein Leben unterm Strich

Ob ein Langstreckenflug, eine schlaflose Nacht wegen wandelnder Kinder oder die kleinen Unsauberkeiten im Haushalt – bei Christoph Niemann werden sie zu einem kreativen visuellen Feuerwerk. Im Juli 2008 begann er für die New York Times seine Arbeit an dem Blog Abstract City. Seine hier erstmals in Buchform erscheinenden Beiträge sind inspiriert von der Idee, alltägliche Erlebnisse und Beobachtungen aus seinem Leben mit grafischen Mitteln so in Szene zu setzen, dass wir sofort einen Bezug dazu finden. Leichtfüßig, äh... leichtstrichig und kurzweilig. So könnte das Leben sein. 256 Seiten, durchgehend farbig illustriert. Der Preis liegt bei 19,95 Euro. ISBN 978-3-86873-456-0. www.knesebeck-verlag.de



Naturwunder Bayerische Alpen

Zwischen schimmernden Bergseen, zerklüfteten Gipfeln und spektakulären Wasserfällen lädt Bernd Röhmelt dazu ein, in neuen Perspektiven die fast schon unberührte Seite der Bayerischen Alpen zu entdecken. Majestätisch und kraftvoll erheben sich die Gebirgszüge von Berchtesgaden bis zum Allgäu. In allen Wetter- und Lichtstimmungen festgehalten, bieten sie eine einzigartige Aussicht auf die Landschaften, über denen sie thronen. Ein Naturwunder vor unserer Haustür, das als Lebensraum zahlreicher Tier- und Pflanzenarten unter dem Einfluss des Menschen nicht immer den Schutz erhält, den es braucht. Diese fotografische Liebeserklärung an die bayerischen Berge lässt Kenner der Alpenlandschaft wie ihre Neuentdecker staunen. Warum also in die Ferne schweifen? 256 Seiten mit 220 farbigen Abbildungen. Der Preis liegt bei 40 Euro. ISBN 978-3-95728-411-2 www.knesebeck-verlag.de

Kinfolk Travel

Das erfolgreiche Magazin Kinfolk, bekannt für einen achtsamen Lebensstil, widmet sich dem Thema Slow Travelling, dem entschleunigten Reisen. 30 besondere Ziele auf fünf Kontinenten werden unter drei besonderen Blickwinkeln vorgestellt: urban, Natur und unterwegs. So begeben wir uns auf einen Kunstspaziergang durch Mumbai, streifen durch Weingärten im Libanon und segeln um griechische Inseln. Unterhaltsame Essays erklären, wie man reist, ohne Spuren zu hinterlassen, wie man Influencer-Fallen vermeidet oder welche geheimen Vorzüge Flugzeugessen haben kann. 352 Seiten mit 275 farbigen Abbildungen. Format: 20 x 28 Zentimeter. Der Preis liegt bei 40 Euro. ISBN 978-3-95728-589-8. www.knesebeck-verlag.de



50 Years of Good News

In Zeiten wie diesen muss man einfach auf gnadenlos positive Dinge zurückgreifen. So zum Beispiel auf den guten alten Smiley, dem Urvater aller Emojis. Seit nunmehr einem halben Jahrhundert positiviert sich das Grinsegesicht um die ganze Welt. Sein Erfinder indes wäre bereits im vergangenen Jahr 100 Jahre alt geworden. Harvey Ball bekam von einer großen Versicherungsgesellschaft den Auftrag die Stimmung der Belegschaft aufzuheitern. Keine zehn Minuten brauchte er, um einen gelben Kreis mit zwei Punkten und einem weiteren Halbkreis. Nicht nur bei der Belegschaft sorgte der Anstecker mit Smiley für gute Laune, schon bald gingen Bestellungen aus der ganzen Welt ein. 200 Seiten mit mehr als 200 Zeichnungen. Der Preis liegt bei 60 Euro. Format: 19 x 27 Zentimeter. ISBN 978-1-64980-031-2. www.assouline.com

Secumar Survival 220

Die automatisch aufblasbare Rettungsweste bietet maximalen Auftrieb in der 150N-Leistungsklasse. Der ergonomisch vorgeformte Schulterbereich bietet einen nie dagewesenen Tragekomfort durch ergonomisch vorgeformten Schulterbereich und ist besonders gut für lange Törns geeignet. Die Weste besitzt einen integrierten Decksharness mit einem Textil-D-Ring. Dieser ist im Vergleich zu einem Edelstahl-D-Ring leichter und kann an beziehungsweise unter Deck nirgendwo gegen schlagen. Schrittgurt und Sprayschutzhaube sind serienmäßig vorhanden. Erhältlich in Grau und Blau. Der Preis liegt bei 336,99 Euro. www.secumar.com



Schlüsselanhänger

In allen Ozeanen treiben verlorene oder absichtlich versenkte Fischernetze. So verenden jedes Jahr Millionen von Meerestieren. Bracenet holt diese „Geisternetze“ aus den Meeren, reinigt sie und verarbeitet sie in Handarbeit in Deutschland zu sinnfälligen Produkten, wie zum Beispiel Schlüsselanhänger. Er besteht aus einem Stück geborgenen Fischernetz und einer Kugel Presskork von portugiesischen Korkeichen. Sollte der Anhänger versehentlich ins Wasser fallen, treibt das Ding wie eine Boje an der Wasseroberfläche. Der Preis liegt bei 25 Euro. www.bracenet.de

Leica M11

Das neue Herzstück der Leica M11 ist ein rückwärtig belichteter, 60-Megapixel-Sensor. Wer die hohe Auflösung nicht benötigt, kann die M11 auf 36,5 oder 18,4 Megapixel herunterzuschalten. Ein echter Bruch mit einer langen Tradition ist die nun nicht mehr abnehmbare Bodenplatte. Dafür ist der neue Akku um 64 Prozent größer als bei der M10. Die silberne und schwarze Version unterscheiden sich vor allem im Gewicht. Bei der 640 Gramm schweren, silberverchromten Version kommt das traditionelle Messing zum Einsatz. Die Version in kratzfesten, mattschwarzen Lack besitzt hingegen eine Alu-Deckkappe. Damit wiegt die schwarze Leica M11 inklusive Akku nur 530 Gramm. Der Preis liegt bei 8.350 Euro. www.leica.com



Garmin inReach Mini 2

Kommunikation auf dem Wasser ist oft schwierig und kann im Notfall zu echten Problemen führen. Im Falle eines Falles wird der eigene Standort in Echtzeit via MapShare geteilt. Über eine SOS-Taste wird schnell und unkompliziert Kontakt mit dem Garmin International Emergency Response Coordination Center aufgenommen. Das neue inReach Mini 2 überzeugt mit einer Akkulaufzeit von bis zu 14 Tagen bei zehnteiliger Tracking. Um die Akkulaufzeit auf bis zu 30 Tage zu verlängern, kann das Tracking-Intervall des inReach Mini 2 auf 30 Minuten angepasst werden. Der Preis liegt bei 399 Euro. www.garmin.com

D

DEUTSCHLAND

Der Vorstand & die Flottenkapitäne

Commodore
Dr. Gregor Berz
Flotte Ammersee
commodore@dracheklasse.de

Vize-Commodore
Dr. Dirk Pramann
Flotte Berlin
Tel.: +49 30 859 946 122
vizecommodore@dracheklasse.de

Kommunikationsvorstand
Tobias Aschenbrenner
Flotte Starnberger See/Tegernsee
kommunikation@dracheklasse.de

Schatzmeister
Florian Jacob
Flotte Berlin
schatzmeister@dracheklasse.de

Regattamanager
Oliver Mose
Flotte Nord
regattamanager@dracheklasse.de

Adresse der Geschäftsstelle
Deutsches Drachengeschwader e. V.
c/o Cordula Schickel
Postfach 1103,
82351 Weilheim
Tel.: +49 152 591 901 70
office@dracheklasse.de

Online-Redaktion
Gesine Wolf
redaktion@dracheklasse.de

Ehrencommodore
Norbert Geißler

Regionalvorstand Süd/Flottenkapitän
Starnberger See/Tegernsee
Tobias Aschenbrenner
starnbergersee@dracheklasse.de

Regionalvorstand Nord/
Flottenkapitän Nord
Frank Henric Blohm
Tel.: +49 176 104 259 27
nord@dracheklasse.de

Flottenkapitän Ammersee
Florian Oeser
Tel.: +49 171 383 98 25
ammersee@dracheklasse.de

Flottenkapitän Berlin
Hans-Christian „Hannes“ Schwieger
Tel.: +49 171 383 98 25
berlin@dracheklasse.de

Flottenkapitän Bodensee
Hans-Dieter Lang
Tel.: +49 172 721 33 15
bodensee@dracheklasse.de

Flottenkapitän Chiemsee
Lorenz Fischer
chiemsee@dracheklasse.de

Flottenkapitän Rheinland
Christian Zinkler
Tel.: +49 172 274 54 00
rheinland@dracheklasse.de

PROTOKOLL

DER 51. MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES DEUTSCHEN DRACHENGESCHWADERS E. V. AM SAMSTAG, DEN 29. JANUAR 2022 VON 14 BIS 16.45 UHR ALS ONLINEKONFERENZ

TOP 1 Bericht des Vorstands – Commodore

Gregor Berz berichtet über die Highlights 2021 „im Hintergrund“ und die Arbeit des Vorstands in diesem zweiten Jahr der Coronapandemie.

- Die Qualifikationsrangliste für WM und EM 2022 für das deutsche Teilnehmerkontingent ist die Dreikalendarjahres-Rangliste 2019, 2020, 2021. Für die Weltmeisterschaft, die für 2021 vorgesehen und auf 2022 verschoben wurde, bleiben Startplatzberechtigungen aufgrund der Qualifikationsrangliste 2021 erhalten.
- Das Filmprojekt von Tom Nitsch zu 90 Jahren Drachenklasse ist abgeschlossen und das sehenswerte Ergebnis abrufbar unter www.vimeo.com/ondemand/thedragons. Der relativ hohe Preis für 48 Stunden Streaming + DVD ist als Post-Crowd-Funding zu verstehen.
- Der von Robbe Berking gestiftete Corinthian Cup, der nur einmal ausgesegelt und von Hans-Werner Zachariassen gewonnen worden war, wird zum Pokal der International Dragon Classics umgewidmet und 2022 vom 2. bis 11. Augst in Flensburg ausgesegelt. Die bisherigen vier Sieger der International Dragon Classics werden nachträglich graviert
- Das Projekt, den Felca-Preis wiederzubeleben, ist ins Stocken geraten, da auch eine 3D-Druck-Replique des Pokals relativ teuer wäre. Die Idee als solche ist nur auf Eis gelegt, der Pokal soll in der Drachenklasse bleiben.
- In der Drachenklasse sind erfreulicherweise vermehrt UHU-Crews zu beobachten, also Mannschaften mit weniger als 100 Jahren akkumuliertem Lebensalter an Bord. Diese werden vom Drachengeschwader e. V. schon seit einiger Zeit mit einem Zuschuss für Meldegelder bei großen Meisterschaften gefördert. Diese Förderung wollen wir in Zukunft ausbauen.
- Für die Weltmeisterschaft in Kühlungsborn, 12. bis 17. Juni 2022, wird die ursprünglich für 2021 vorbereitete Blaupause verwendet. Das heißt, die Wettfahrtleitung um Nino Shmueli, die Jury um Hans Olling und die Vermesser Toronyi Bence und Günter Ahlers sind am Start. Auf manage2sail kann bereits gemeldet werden und die Teilnehmerabfrage findet Ende März statt. Ein bei der Stadt Kühlungsborn gestellter Förderantrag wurde genehmigt. Auf der Suche nach kommerziellen Sponsoren wird die Storyline „Segeln für die Nachhaltigkeit“ platziert, wobei wir das konkrete Projekt

ANWESEND 28 Vollmitglieder und ein Crewmitglieder
ANWESENDE VORSTANDSMITGLIEDER

Commodore	Dr. Gregor Berz
Vize-Commodore	Dr. Dirk Pramann
Schatzmeister	Florian Jacob – entschuldigt
Regattamanager	Oliver Mose
Kommunikationsvorstand	Tobias Aschenbrenner – entschuldigt
Regionalvorstand Nord	Frank Blohm
Regionalvorstand Süd	Dr. Ingo Ehrlicher
Geschäftsstelle	Cordula Schickel

Um 14 Uhr eröffnet Gregor Berz, Commodore des Deutschen Drachengeschwadere e. V., die 51. Mitgliederversammlung. Er begrüßt die anwesenden Mitglieder und stellt die Beschlussfähigkeit der Versammlung fest.

Nach der Begrüßung und Vorstellung bittet der Commodore die Mitglieder um eine Gedenkminute für die verstorbenen Mitglieder Claus Dankert (Flotte Nord), Klaus „Teddy“ Körting (Flotte Nord), Georg Heimgärtner (Flotte Ammersee) und Jürgen Reichardt (Flotte Rheinland).

„Geisternetze bergen“ unterstützen (oneearth-oneocean.com). Bisher hat allerdings noch kein Sponsor angebissen, geschweige denn ist ins Netz gegangen.

- Der Commodore berichtet über das IDA Annual General Meeting im Oktober 2021 per Onlinekonferenz:
 - Der neuer Chairman Gerard Blanc (Frankreich) ersetzt Jens Rathsack (Monaco).
 - Als Vice-Chairman wurde Justus Kniffka (Schweiz) weitere zwei Jahre bestätigt und Gregor Berz (Deutschland) neu gewählt.
 - Der neue Chief Measurer ist Bence Toronyi (Ungarn) als Nachfolger von Günter Ahlers (Deutschland), dem man seine 80 Jahre noch immer nicht ansieht.
 - Die Drachen-Weltmeisterschaft 2025 wird in Vilamoura sein.
 - Der Drachen Gold Cup 2025 wird in Douarnenez sein.
 - Es wurde eine Erhöhung der jährlichen Abgaben der National Associations um 7 Euro pro Yacht beschlossen. Die wesentliche Argumentation war keine Beitragserhöhung seit 21 Jahren, hoher Standard Einhaltung der Klassenregeln, zunehmend aufwendige Betreuung Website und soziale Medien, im Vergleich mit anderen weltweit agierenden Kielbootklassen Abgaben an die IDA im unteren Bereich und Ausfall von Lizenzeinnahmen (Veranstaltungen und Segel) durch die Pandemie.

Dirk Pramann berichtet über die internationalen Regatta-Highlights in 2021. Nachdem im Frühjahr wieder einige Regatten wegen Corona abgesagt werden mussten – darunter die von 2020 verschobene Europameisterschaft endgültig und die Wettmeisterschaft 2021, die auf 2022 verschoben wurde – konnte ab Jahresmitte wieder fast normal Regatta gesegelt werden. Unter den ersten Drei der gesegelten internationalen Regatten Grand Prix, Gold Cup, HDW und Marblehead fand sich 2021 fast kein Deutscher – einzig Stefan Link gewann den HDW.

Oliver Mose gibt einen Ausblick auf die internationalen Regatten 2022 und 2023. Insbesondere für die Saison 2023 sind folgende internationale Veranstaltungen für deutsche Drachensegler bereits heute interessant:

- Weltmeisterschaft 28. Mai bis 3. Juni 2023 in Bodrum, Türkei
- Gold Cup im September 2023 in Torquay, UK
- IDM 2023 in Glücksburg/Flensburger Förde

Stellvertretend für Tobias Aschenbrenner berichtet Gregor Berz über das Jahr aus Sicht des Kommunikationsvorstands:

- Die redaktionellen Aktivitäten 2021 durch Gesine Entzinger umfassten circa 50 Online-Newsberichte, 126 Posts auf Facebook, 40 Instagram-Beiträge und vier Pressemeldungen. Generell ist zu beobachten, dass der Zulauf von Informationen aus dem Feld an die Online-Redaktion stetig zurückgeht. Dies ist ein dringender Aufruf an alle Drachensegler, sich als Drachenreporter zu engagieren.
- Für die Weltmeisterschaft in Kühlungsborn ist die Website auf den neuesten Stand nach der Verschiebung auf 2022 gebracht. Die Kommunikation per Newsletter, auf Facebook und Instagram wird beizeiten aufgenommen.
- Das Dragon Journal 2021 unter Chefredaktion durch Tom Körber kam nach 2020 ein zweites Mal sehr gut an und wird derzeit in gleicher Blaupause für 2022 vorbereitet.
- Im Jahr 2022 wird es, sobald die Saison losgeht, einen monatlichen Newsletter geben mit regelmäßigem Update für die Mitglieder des DDG und einem kurzen Überblick über das Geschehen der letzten Wochen.
- Die „goldenen Drachenhefte“ aus den 1990er-Jahren sind eingescannt und werden auf der Website zum Download angeboten.

Das rollierende Amt des Regionalvorstands Süd wird von Ingo Ehrlicher abgegeben. Die Flottenkapitäne Ammersee, Starnberger See, Chiemsee und Bodensee werden im Frühjahr aus ihrer Mitte den neuen Regionalvorstands Süd ernennen. Gregor Berz bedankt sich im Namen des gesamten Drachengeschwaders bei Ingo Ehrlicher für fünf Jahre Vorstandstätigkeit und kündigt die Übergabe einer schönen Segeltasche mit seiner persönlichen Segelnummer GER 77 an.

Frank Blohm berichtet aus den Flotten Nord und Ingo Ehrlicher aus den Flotten Süd. Die Details dieser Flottenberichte sind im Dragon Journal den Saisonberichten im betreffenden Kapitel zu entnehmen.

TOP 2 Bericht der Kassenprüfer

Die beiden Kassenprüfer Gerd Köpcke und Ralph Thelen haben die Ordnungsmäßigkeit der übergebenen Unterlagen, die sorgfältige und korrekte Kassenführung sowie eine ordnungsgemäße Mittelverwendung geprüft und bestätigt.

TOP 3 Entlastung des Vorstands

Der Vorstand für das Vereinsjahr 2021 wird von der Mitgliederversammlung per Akklamation mit absoluter Mehrheit der Stimmen entlastet.

TOP 4 Wahl von zwei Kassenprüfern für das Vereinsjahr 2022

Gerd Köpcke als 1. Kassenprüfer und Ralph Thelen als 2. Kassenprüfer werden für das Vereinsjahr 2022 per Akklamation mit absoluter Mehrheit der Stimmen wiedergewählt. Sie nehmen die Wahl gern an.

TOP 5 Vorstandswahl

In diesem Jahr stehen keine Vorstandswahlen an. Die Amtszeit aller Vorstände ist derzeit synchronisiert, sodass im kommenden Jahr der komplette Vorstand des Deutschen Drachengeschwaders e. V. neu gewählt wird. Das Amt des Commodores ist dabei satzungsgemäß neu zu besetzen, da Gregor Berz bereits in zweiter Amtszeit amtiert.

TOP 6 Haushaltsplan und Mitgliedsbeiträge für das Vereinsjahr 2022

Der Haushalt 2021 und das Budget 2022 wird stellvertretend für Florian Jacob von Gregor Berz im Detail erläutert. Der Vorstand behält sich vor, für Bedarfe der Weltmeisterschaft kurzfristig das Rücklagenkonto zu verwenden. Das Budget 2022 wird wie vorgeschlagen von der Mitgliederversammlung mit absoluter Stimmenmehrheit angenommen.

Der Vorstand schlägt vor, die Mitgliedsbeiträge für Vollmitglieder von 140 Euro auf 160 Euro im Jahr zu erhöhen und für Crewmitglieder nicht zu erhöhen. Zur Begründung:

- Der historische Beitrag war bis 2011 80 Euro, von 2012 bis 2014 120 Euro und seit 2015 bis heute 140 Euro. Mit Inflationsrate seit 2015 ergeben sich 152,74 Euro. Zuzüglich der IDA-Erhöhung um 7 Euro ergeben sich 160 Euro.
- Auch bei uns im DDG hat die Preissteigerungsrate seit unserer letzten Anpassung im Jahre 2015 nicht Halt gemacht. Trotz einer sehr soliden Haushaltsführung ist auch im DDG mittlerweile der Wandel der Zeit mit der gleichzeitigen Preissteigerung deutlich spürbar. Gleichwohl haben wir diesem entgegengesteuert, doch mittlerweile sind allgemeine Steigerungen schwerlich zu kompensieren.
- Seit 2015 haben das DDG und später auch die IDA Initiativen gestartet, jungen Seglern den Drachen näher zu ringen. Erfolge dieser Bemühungen stellen sich nach und nach ein. So ist eine erfreuliche Beteiligung von Crews unter Hundert, sogenannten UHUs festzustellen. Um deren Enthusiasmus für einen Drachen und auch anderen neue, junge Crews in unseren Klasse zu fördern, haben wir erkannt, dass noch mehr zu tun ist. Dieses geht mit nötigen finanziellen Mitteln einher.

Die Mitgliederversammlung beschließt die Beitragserhöhung mit absoluter Stimmenmehrheit.

TOP 7 Verschiedenes

Vorschlag des Vorstands zu Ranglistenfaktoren (ab 2022): Die Herbst-Verbandsregatta II auf der Alster soll zur Dreitagesregatta mit Ranglistenfaktor 1,3 aufgewertet werden. Bisher hatte die Flotte Nord nur eine 1,3er-Regatta (Pfungstcup in Flensburg). Der Vorstand schlägt vor, der Herbst-Verbandsregatta II den RLF 1,3 zu geben. Die Mitgliederversammlung nimmt diesen Vorschlag per Akklamation mit absoluter Stimmenmehrheit an.

Antrag unseres Drachenfreundes Gerd Müller-van Ißem zur Gründung eines Arbeitskreises „Neue Mitglieder – neue Reviere“:

- Identifizierung und Ansprache neuer Mitglieder in neuen Revieren
- zusätzliche Ranglistenregatta in einem neuen Revier
- NDM auf Müritzt oder Müggelsee

Die Mitgliederversammlung nimmt diesen Vorschlag per Akklamation mit absoluter Stimmenmehrheit an. Erste Freiwillige melden sich bereits zur Mitarbeit im Arbeitskreis.

TOP 8 Nächste Mitgliederversammlung

Der Vorstand schlägt vor, dass die nächste Mitgliederversammlung wie ursprünglich für 2022 und auch schon für 2021 geplant im Januar 2023 in Berlin – als Hybridveranstaltung sowohl physisch als auch online – stattfinden soll. Die Mitgliederversammlung nimmt diesen Vorschlag mit absoluter Stimmenmehrheit an.

Dr. Gregor Berz bedankt sich bei allen Teilnehmern für die reibungslose Abwicklung der Wahlen und Abstimmungen per Zoom und für ihre Aufmerksamkeit. Er dankt den Vorstandsmitgliedern und der Leiterin der Geschäftsstelle, Frau Cordula Schickel, für die gute Zusammenarbeit. Er schließt die Mitgliederversammlung unter großem Beifall der Mitglieder um 16:45 Uhr.

Dr. Gregor Berz
Commodore

Dr. Dirk Pramann
Vize-Commodore

FLOTTE NORD

Schrift // Frank Blohm, Hans Herbert Hoffmann
Bild // Peter Kähl, Friedrich Magnussen



Das Jahr begann zunächst durch die Corona-Maßnahmen recht holprig. Die für Februar/März vorgesehene Flottenversammlung fiel der notwendigen Kontaktbeschränkung zum Opfer und konnte auch virtuell, mangels Termins, nicht durchgeführt werden. Frank Blohm, dessen Wiederwahl anstand, führte deshalb die Flotte Nord zunächst kommissarisch weiter.

Die ersten Regatten im April und März konnten durch die anhaltenden Kontaktbeschränkungen ebenfalls nicht stattfinden und wurden auf Ende Juli verschoben. Lediglich die 60. Damenregatta fiel zum zweiten Mal dem Coronavirus zum Opfer und steht als Jubiläum 2022 als „Highlight“ auf dem Plan. Dies gilt auch für die Veranstaltung auf der Flensburger Förde, die auch aus oben beschriebenen Gründen ausfiel. Saisonstart waren dann Anfang Juni, nach Lockerung der behördlichen Auflagen, die wieder sehr beliebten Donnerstags-Trainingswettfahrten, getrennt nach Holz und

GFK, und der Julius Gahde-Gedächtnis-Preis der Holz-Drachen. Gewinner waren Sönke Bruhns, Philipp Dohse und Jochen Halbig vom NRV.

Ende Juli konnten endlich wieder die Frühjahrs-Verbandsregatten und der Bajazzo-Preis durchgeführt werden. Leider entsprachen die Meldezahlen, auch bedingt durch Corona und Sommerferien, nicht dem gewohnten Bild, maximal 20 Boote gingen an den Start. Sieger bei beiden Serien war GER 951 – Gerd Zachariassen mit Frau Cornelia, Marcus Illies und Hagen Winter (NRV). Novum, auf Bitten der Eigner, war die Einführung eines eigenen Starts für die Holz-Drachen bei den Regatten. Sie segeln künftig eine eigene Serie von drei Veranstaltungen im Jahr (Bajazzo, Julius Gahde-Gedächtnis-Preis, Herbst-Verbandsregatta). Dafür wurde von unserem Wettfahrtsleiter Hans-Herbert Hoffmann ein altes Drachenmodell als Wanderpreis gestiftet. Herzlichen Dank! Den Sieg 2021 sicherte sich MAROTTE – Sönke Bruhns mit Ehefrau Christiane und Volker Linzer (NRV).

Die zweite Hälfte des Jahres konnte wie geplant durchgeführt werden. Die Meldezahlen entsprachen etwa dem Vorjahr. Wind und Wetter spielten mit und die Akteure konnten erholsame Tage auf der Alster verbringen. Bei der Herbst-Verbandsregatta siegte MIU – Hans-Werner Zachariassen mit Annette und Peter Eckhardt(NRV). Den Erhard Brinkman-Gedächtnis-Preis gewann SAPPHIRE – Jan Woortman, Caspar Dohse, Christian Möller, Sabine Lenkmann (NRV). Den Abschluss der Saison bildete wieder der Quickstep-Preis des Nachwuchses (Steuerleute bis 35 Jahre). Zehn Boote gingen bei herrlichsten Verhältnissen an den Start, der Sieg ging an WOODOCH, gesteuert von Caspar Dohse mit Bruder Maximilian und Thomas Dehler (NRV).

Die Norddeutsche Meisterschaft fand durch den Zusammenschluss der Flotten Nord, Berlin und Rheinland in die Region Nord erstmals auf dem Baldeneysee statt. Sie wird künftig rollierend von den drei Flotten ausgetragen. Es hatten

erfreulicher Weise 23 Boote gemeldet. Leider überschneit sich der Termin diesmal noch mit der Berliner Meisterschaft, daher keine Meldungen, und die Reiselust der Nordsegler war auch noch nicht so stark, damit die Flotte entsprechend in Essen vertreten war. Es war eine herausragende Veranstaltung, wie der Verfasser berichtet. Sieger der NDM wurden die Dritten der Serie, GER 972 – Hans-Walter Fink, Alex Bösken, Christoph Zander (YCRE), da die beiden Erstplatzierten nicht Mitglieder des Deutschen Drachenschwaders sind.

Zum Schluss nochmal die Donnerstag-Trainingsregatten. Insgesamt nahmen 14 Classic- und 42 GFK-Boote daran teil. Die Serie lebt vom Charme, nach dem Büroalltag noch einmal schnell eine Stunde zu segeln und sich mit Freunden zu treffen, neue Crewmitglieder zu testen und ans Regattasegeln heranzuführen. Sieger dieses Vergnügens war GER 1103 (Benjamin Morgen und sein Team) bei den GFK- und GER 153 (Christiane Bruhns und Mannschaft) bei den Classic-Drachen.

Berichte zu den einzelnen Veranstaltungen sind auf der Seite des Drachenschwaders veröffentlicht. Die Vorbereitungen für die Saison 2022 ist voll im Gange. Die Saisonplanungen der Teams laufen und wir freuen uns auf eine schöne, spannende und hoffentlich von Corona unbelastete Segelsaison mit viel Zeit und Spaß bei den anstehenden Wettfahrtsereien.

Die Norddeutsche Meisterschaft 2022 wird vom 18. bis 20. August im Rahmen der 50-Jahre-Olympia-Jubiläumsregatten in Kiel stattfinden. Schilksee wird Kopf stehen, alle damaligen Olympiaklassen werden große Meisterschaften segeln und an Land ist die ganz große Party angekündigt. Hier im Bild die Eröffnungsfeier der Segelolympiade 1972, Einmarsch der Nationen: Bundesrepublik Deutschland (von rechts) mit Ulli Libor, Franz Heilmeyer, dahinter Willi Kuhweide. Zweite Reihe Mitte: Eckhard Wagner, hinter ihm Bundestrainer Albin Molnar.



FÜR JEDEN
WASSERSPORT
DIE RICHTIGE
RETTUNGSWESTE.



FLOTTE RHEINLAND

Schrift // Christian Zinkler
Bild // Jehan Lérin



Das Drachenjahr 2021 der Flotte Rheinland war ein sehr aktives und bemerkenswertes Jahr. Das besondere Highlight der Saison sollte die Norddeutsche Meisterschaft auf dem heimischen Baldeneysee werden, dazu später mehr.

Wie schon im Jahr 2020 konnte die Saison nur verhalten gestartet werden, da aufgrund der pandemischen Lage bis Ende Mai keine Wettfahrten stattfinden konnten. Dem fielen die Ranglistenregatten der Frühjahrs Wettfahrten des YCRE und des Mailüftchens des EYC zum Opfer. Nichtsdestotrotz wurde ab Anfang April fleißig gekrant und gewässert. Erste Trainingsschläge fanden

statt und die Frühlingsluft weckte die Lust am Drachensegeln. Sobald mehr als ein Drache auf dem Wasser war, wurde getrimmt, die Verfolgung aufgenommen, gefightet – regattiert. In diesem Sinne wurden nach Ostern bald die sonntäglichen Trimm- und Trainingsläufe des EYC gern angenommen, um sich zu messen.

Die erste richtige Regatta fand dann Anfang Juli als „Julilüftchen“ im EYC statt. Dank der sehr flexiblen Crew des EYC kann für die Drachensklasse das entfallene Mailüftchen nachgeholt werden. Mit elf Meldungen gelang eine sehr schöne Serie mit drei Wettfahrten. Sieger wurde Ben van Cauwenbergh mit seiner Crew, gefolgt von Jürgen Reichardt und

Christian Zinkler auf den Rängen. Nochmals einen herzlichen Dank an den EYC, der mit seinem Engagement auf dem Wasser und an Land dieses Wochenende unvergesslich machte.

Kaum eine Woche später sahen sich die Wassersportler am Baldeneysee mit dem Jahrhunderthochwasser der Ruhr konfrontiert. Beachtliche Wassermassen aus dem Sauerland ergossen sich in die Ruhr, Stauwehre drohten zu bersten und der Wasserstand in den Häfen ließ die Festmacher unter Hochspannung stehen. Es lässt sich erahnen, welche Gewalt diese Fluten anrichten können. Den Schiffen der Flotte Rheinland geschah kein Schaden.

Anfang September fand die Essener Segelwoche statt und läutete den Herbstblock am Baldeneysee ein. Mit einem kleinen Feld von sieben Booten beteiligten sich die Drachen. Wieder einmal siegte Ben gefolgt von Andre Schenten und Christian Zinkler mit ihren Crews.

Nun aber zum Saisonhöhepunkt der Drachenflotte im Rheinland: Baldeneysee. YCRE. 24. bis 26. September 2021. Zur neu ins Leben gerufenen Norddeutschen Meisterschaft der Drachen hat der Yachtclub Ruhland Essen e. V. die Drachensegler aus den Flotten Nord, Berlin und Rheinland eingeladen. Ein sehr erfreuliches Meldeergebnis von 23 Booten ließ, bei einem Ranglistenfaktor 1,4 und sieben angesetzten Wettfahrten, auf spannende Rennen hoffen. Neben Teams aus der Rheinlandflotte begrüßte der YCRE Gäste aus Belgien, den Niederlanden, aus dem Rheingau und aus Hamburg.

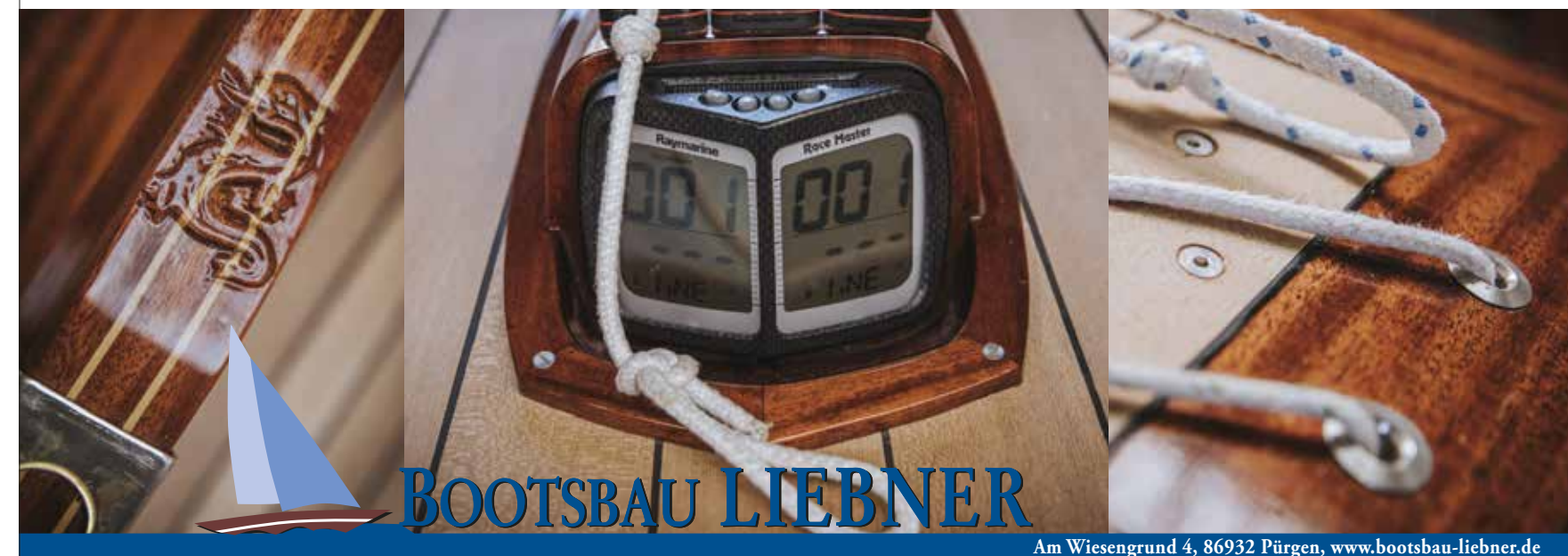
Am ersten Wettfahrttag (Freitag) wurden bei bedecktem Himmel und Wind zwischen vier und

sieben Knoten zwei schöne Wettfahrten gesegelt. Zum Glück war es sehr mild und regenfrei. Wieder zeigte sich die Überlegenheit des YCRE-Clubmitglieds Ben van Cauwenbergh (BEL 80) und seiner Crew mit einem zweiten und einem ersten Platz. Schon hier sei gesagt, dass Ben diesen zweiten Platz als Streicher gefahren hat! Aber auch Jan Bakker (NED 438) mit Sohn Dominic (zu zweit!) war hier schon auf Platz zwei, was die beiden auch bis zur Endauswertung blieben. Respekt, denn die stark böigen Windverhältnisse auf dem Baldeneysee haben alle Teams zur Höchstleistung herausgefordert.

Zur Abendeinladung der Drachenflotte Rheinland hatten sich Clubhaus und Hafen des YCRE besonders herausgeputzt. Bei Einbruch der Dunkelheit wurden Hafen und Mole wunderbar illuminiert, wie man es von großen Yachtclubs im Mittelmeer kennt, sodass bei weiterhin lauen Temperaturen daher alles draußen stattfinden konnte. Dieser Stimmung und diesem Ambiente angemessen,

servierte der Clubwirt Leckerer vom Grill mit Salat und ganz besonderen Grillsoßen. Auch die Getränke gehörten zur Einladung, was einen langen Seglerabend bei bester Stimmung zur Folge hatte.

Am Samstagmorgen kamen alle Boote nur mühsam zum Startschiff, da der Wind noch auf sich warten ließ. Schließlich wurde die erste von drei bis vier an diesem Tag geplanten Wettfahrten erfolgreich durchgeführt. Der zweite Start erfolgte im Anschluss, musste jedoch wegen stark abflauernder Winde auf dem letzten Vorwindkurs abgebrochen werden; sehr zum Bedauern von Ben, der mit großem Vorsprung das Lee-Gate schon fast erreicht hatte. Auch mit diesem Abbruch hat der Wettfahrtleiter Martin Jahrmarkt – wie auch bei den übrigen Läufen – alles richtig gemacht, denn die herrschenden Windverhältnisse stellten auch an die Wettfahrtleitung höchste Ansprüche, was das Auslegen der Startlinie und Bahn für 23 Drachen und die richtige Abschätzung der Bahnlänge anging.



BOOTSBAU LIEBNER

Am Wiesengrund 4, 86932 Pürgen, www.bootsbau-liebner.de

NEUBAU VON DRACHEN MIT „VINCI-AUSSTATTUNG“
NEUBAU UND REPARATUR VON HOLZBOOTEN, UMBAUTEN ALLER ART
SPEZIALWERFT FÜR HOLZ- UND GFK-DRACHEN, OLDTIMER RESTAURIERUNGEN

Nach einem geschleppten „Hafenrennen“ gab es erst einmal das übliche Hafengebier, das bei nun sommerlichen Temperaturen und Sonnenschein besonders gut schmeckte. Ein großes Lob gilt dem Clubwirt und seinem Servicepersonal, das die Mannschaften mit leckerem Roastbeef mit ebenso leckeren Bratkartoffeln und Remoulade bewirtete. Am Sonntagmorgen wurde eine zunächst gesetzte Startverschiebung recht bald aufgehoben und die Boote liefen zum Start aus. Es folgten zwei tolle Wettfahrten bei vier bis acht Knoten Wind. So richtig wollte der Wind – wie eigentlich immer – seine genaue Richtung nicht verraten. So wurde bei Wind aus SW mit enormen Drehern dennoch fair gesegelt. Für den Start der zweiten Wettfahrt waren allerdings drei Versuche nötig. Insgesamt wurden an den drei Tagen statt sieben nur fünf Läufe mit einem Streicher durchgeführt.

Die Gesamtwertung sieht folgendes Podium:

1. BEL 80 mit Ben van Cauwenbergh, Nadia Deferm und Richard van Rij
2. NED 438 mit Jan Bakker und Dominic Bakker
3. GER 972 mit Hans-Walter Fink, Alex Böskén und Christoph Zander

Damit wird die Crew um Hans-Walter Fink Norddeutscher Meister 2021 – herzlichen Glückwunsch!

Die Ausrichtung der NM war für die Flotte Rheinland und den YCRE ein großer Erfolg, sowohl in sportlicher als auch in gesellschaftlicher Hinsicht. Ein internationales Teilnehmerfeld von 23 Schiffen, die professionelle Wettfahrtleitung und die Gastfreundschaft und Zusammenhalt der Beteiligten verdienen ein großes Lob. Es bleibt sicherzustellen, dass die zwischen den Nordflotten rotierende Veranstaltung nicht durch Überschneidungen mit anderen Regattaterminen gefährdet ist. Alle auswärtigen Crews sind herzlich willkommen.

Neben den Aktivitäten der Flotte Rheinland auf unserem Heimatrevier am Baldeneysee sind die Beteiligungen der Flottenmitglieder auf auswärtigen Regatten bemerkenswert. Es gibt kaum ein Revier, das nicht im Laufe des Jahres von rheinischen Schiffen besucht wird. Sowohl die niederländischen und belgischen Reviere unserer Nachbarn, als auch Dänemark, Schweden, Italien, Österreich und Frankreich wurden besucht. Selbst die Winterserien in Portugal und

auf Mallorca sehen rheinische Drachensegler an den Startlinien. Axel Engstfeld, Teddy Behr, Andre Schenten, Pia Matcheroth, Axel Wilde, Götz Leimkühler und Wolfgang Bays sind das ganze Jahr unterwegs.

Stellvertretend sei hier das Regatta-Programm von Wolfgang Bays genannt, der mit seiner CASAAR (GER 1227) die rheinischen Farben bei allen hochrangigen Veranstaltungen vertritt. Im Jahr 2021 nahm er am dänischen Grand Prix, dem Gold Cup, der IDM und dem HDW teil. Die Saison beendet CASAAR mit dem italienischen Grand Prix und der Teilnahme an den European Grand Prix Finals in San Remo. Die ansteigend guten Platzierungen lassen uns für 2022 gespannt bleiben.

Die Flotte Rheinland ist eine kleine, aber aktive Gemeinschaft enthusiastischer Drachensegler. Wir freuen uns auf jeden Besuch am heimischen Baldeneysee oder ein Kennenlernen auf den auswärtigen Bahnen.

Drachen-Persenninge



Waldstrasse 5 • 82327 Tutzing • Tel: +49 (0) 8158 / 71 30 • www.persenning.com • info@persenning.com



FLOTTE BERLIN

Schrift // Hans-Christian „Hannes“ Schwieger
Bild // Sören Hese



Nachdem die ersten beiden Regatten im Jahr coronabedingt ausgefallen waren, konnten wir im August und September vier Serien innerhalb von sechs Wochen segeln. Die Potsdamer Kanne war seit vielen Jahren endlich wieder in den Regattakalender aufgenommen. Lange hatte sich Klaus Hunger dafür eingesetzt – vielen Dank, Klaus, eine wirklich schöne Veranstaltung! Udo Pflüger gewann vor Klaus Hunger und Ralf Döbler aus Hamburg.

Die Deutsche Meisterschaft im VSaW war natürlich der Höhepunkt der Saison. Frank Butzmann und Robert Niemczewski hatten mit ihrem Team

alles professionell vorbereitet, bereits am Vermessungstag bei schönstem Wetter für sehr gute Stimmung gesorgt und mit einem Flying Buffet und Freibier zu einem schönen Eröffnungsabend eingeladen. Das Rahmenprogramm im Museum Barberini in Potsdam war auf Einladung von Hasso Plattner für uns Drachensegler:innen ein exklusiver kultureller Höhepunkt und ein wirklich unvergesslich schöner Abend. Auch das Hafenfest am dritten Abend war ein toller Erfolg.

Leider glänzte der Wind durch Abwesenheit, und das über alle vier Tage. Nur am Donnerstag haben wir halbwegs segeln können und immerhin drei

Wettfahrten zustande bekommen. Udo Pflüger, Lars Haverland und Peter Knauft kamen am besten mit den Bedingungen zurecht und gewannen die Serie. Leider reichten aber drei Läufe nicht für eine Deutsche Meisterschaft. Ingo Ehrlicher, Malte Philipp und Thomas Auracher wurden Zweite, gefolgt von Philipp Oecker mit Florian Grosser und Marc Anschütz.

Gleich im Anschluss an die IDM veranstaltete der Berliner Yacht Club den Kaiserpokal zusammen mit den 22er-Schärenkreuzern und den traditionellen Holzbooten. Bei Regen und wenig Wind gewann Florian Jakob vor Philip Bruhns und Klaus Hunger. Udo war nicht dabei.

FLOTTE BODENSEE

Schrift // Hans-Dieter Lang
Bild // Segler-Verein Staad

Zum Abschluss der Saison stand dann die Berliner Meisterschaft an. Traumwetter und Wind. Endlich konnten wir Wettfahrten segeln, bei denen alle auf der Kante sitzen konnten und Druck im Boot war. Udo Pflüger segelte so souverän, dass er am letzten Tag für die Reise zum Gardasee einpacken konnte und trotzdem zusammen mit Paul Fletcher und Bernhard Jacobsohn Berliner Meister wurde. Klaus Hunger, Florian Krackhardt und Marc Romberg wurden Zweite, gefolgt von Florian Jacob, Thomas Birkner und Harald Gusek. Positiv zu vermerken ist, dass wir als Flotte mit aktiven Seglerinnen und Seglern wieder wachsen. Vier neue Regattadrachen sind in Berlin hinzugekommen und 2022 kommen noch mindestens zwei weitere dazu. Umsteiger aus Starboot und 50Ser sind begeistert. Wir alle freuen uns auf eine tolle Saison 2022 mit vielen regionalen und internationalen Regatten.



Man könnte vermuten, dass wegen der Coronapandemie und den damit verbundenen Ausfällen von fast allen Regatten diese auf das Jahr 2022 verschoben wurden und daher nun ein geballtes Programm an reizvollen Veranstaltungen angeboten wird. Aber der Reihe nach. Letztes Jahr fand am Bodensee leider nur eine (verschobene) Regatta in Überlingen statt. Trotz geringer Beteiligung war die Freude sehr groß.

Ich möchte hier die Chance nutzen und einen Ausblick auf das aktuelle Jahr geben. Wir starten in Überlingen mit der Pokalregatta. Hier bietet sich die Möglichkeit, das Revier und den Club der Internationalen Deutschen Meisterschaft 2022 kennenzulernen. Gefolgt von der

legendären Eichhorn-Regatta in Konstanz Staad, ausgetragen von dem sehr freundlichen, super engagierten Seglerverein Staad. Das Segelrevier befindet sich auf freiem See zwischen Meersburg und Staad.

Eine Woche später beginnt in Rorschach das Tuneup der Schweizer Meisterschaft, welche anschließend stattfinden wird. Dann im Juni das größte Seglerfest am Bodensee, die traditionsreiche Internationale Bodenseewoche. Viele Bootsklassen (von Traditionsklassen bis zu Modern), entspanntes Rahmenprogramm, und das mitten in Konstanz.

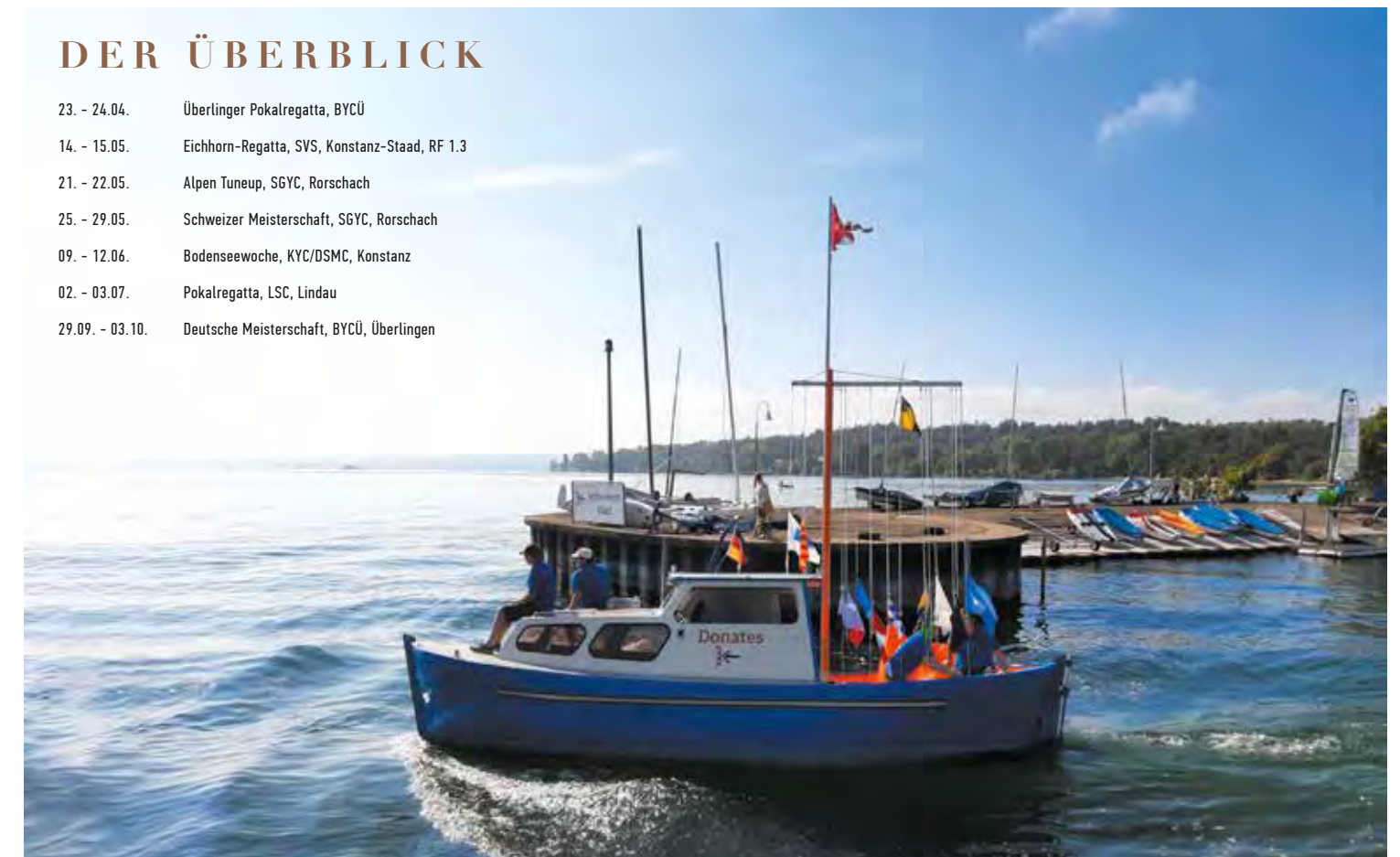
Im Hochsommer starten wir ein neues Event im legendären Lindauer Segler Club. Gemeinsam mit den Lacustre und 30ern tummeln sich nun

auch die Drachen vor Lindau. Bisher hatten wir im Sommer keine Drachenregatta am Obersee und diese Lücken wird nun geschlossen.

Der Saisonhöhepunkt wird die Internationale Deutsche Meisterschaft, ausgetragen vom Bodensee Yachtclub Überlingen. Seit der letzten IDM am Bodensee sind Jahrzehnte vergangen und daher freuen wir uns umso mehr, dass diese Meisterschaft endlich am Bodensee ausgesegelt wird. Der BYCÜ ist erfahren (hat schon viele Meisterschaften veranstaltet) und kompetent, ein wunderschönes Clubgelände und Clubhaus bieten eine gute Infrastruktur. Die kulturelle, historische Stadt Überlingen und die lebensfrohen Badener runden das Bild ab. Natürlich freuen wir uns über eine große Meldebeteiligung.

DER ÜBERBLICK

23. - 24.04.	Überlinger Pokalregatta, BYCÜ
14. - 15.05.	Eichhorn-Regatta, SVS, Konstanz-Staad, RF 1.3
21. - 22.05.	Alpen Tuneup, SGYC, Rorschach
25. - 29.05.	Schweizer Meisterschaft, SGYC, Rorschach
09. - 12.06.	Bodenseewoche, KYC/DSMC, Konstanz
02. - 03.07.	Pokalregatta, LSC, Lindau
29.09. - 03.10.	Deutsche Meisterschaft, BYCÜ, Überlingen



▲ ▲ ▲ Be at the top ...
instead of being average!

Manufactured
with pride in
Europe/Germany!

www.fritz-segel.com

FRITZ-Segel GmbH · ERNSDORFER STRASSE 66 · D-83209 PRIEN AM CHIEMSEE
PHONE + 49(0) 80 51/43 27 · FAX + 49(0) 80 51/6 22 02 · E-Mail: info@fritz-segel.com

FLOTTE STARNBERGER SEE

Schrift // Tobias Aschenbrenner
Bild // Kathi Hassenjuergen, Andrea Grosser



Leider haben auch in diesem Jahr der Osterpokal, der Pfingspreis und der Bayerische Löwe coronabedingt nicht stattgefunden. Wir sind zuversichtlich, die Traditionsregatten in diesem Jahr endlich wieder durchführen zu können.

So begann die Saison erst mit dem Starnberger Drachenpreis im MRSV. Und wie! Bei 30 Grad Celsius war alles dabei: Flaute, Baden, Warten und – tadaa – Segeln!! WFL Uli Finckh und die Drachen-Crews mussten aber Geduld mit dem Wind haben. Die ersten drei Online-Nachrichten, die Uli Finckh am Samstag in manage2sail den Seglern, die in ihren Clubs auf Wind warteten,

schickte, waren Startverschiebungen, bis er um 14:54 Uhr den Startversuch für 16 Uhr ankündigte. Und der Wind hatte tatsächlich ein Einsehen. 32 Drachen starteten bei einem leichten Nordost südlich des Münchener Yacht Clubs. Und wie am Starnberger See üblich, war der Wind auf der Regattabahn launisch und nicht überall gleichmäßig. Am Ende gewannen Herbert Eisenlohr, Fabian Eisenlohr und Peter Fröschel (alle MYC) das erste Rennen. Der Wind frischte dann sogar noch auf, sodass noch eine zweite Wettfahrt möglich war. Philipp Ocker und Florian Grosser (beide MYC) fuhren souverän an die Spitze, gefolgt von Micki Liebl und seiner Crew. Die Fußballfans waren dann am Hafenen-

nen zu erkennen und schafften es auch, kurz nach Anpfiff des EM-Spiels Deutschland – Portugal wieder im Hafen zu sein.

Auch der Sonntag, der zweite Regattatag, begann mit drei Startverschiebungen, bis der Start um 14:30 Uhr erfolgte. Dass die Flagge U ein probates Mittel ist, die Starts diszipliniert und zügig durchzuführen, hatte sich in der gesamten Regatta schon gezeigt. In der letzten Wettfahrt wollten es zwei Crews dann aber doch wissen und starteten etwas zu aggressiv, sodass ihre Segelnummern am Ende der Wettfahrt auf dem UFD Board standen. Darunter war auch Drachencommodore Gregor Berz, der die Drachen-Einsteigercrew Nicole und

Martin Thiemann bei ihrer ersten Drachenregatta unterstützte. In der letzten Wettfahrt demonstrierte er den beiden, dass ihr Boot schnell genug ist und bei einer sehr guten, oder vielleicht etwas zu günstigen Startposition deutlich vorn mitsegeln kann ... Die neue Crew war begeistert. Eine gute Idee, Herr Commodore! Vielen Dank für Deinen beispielhaften Einsatz, so begeistern wir auch jüngere Segler für unsere Drachenklasse!

Die dritte Wettfahrt gewannen Philipp Ocker mit Florian Grosser vom Münchener Yacht Club souverän und sicherten sich so den Sieg im Starnberger Drachenpreis 2021. Der zweite Platz ging an Herbert und Fabian Eisenlohr mit Peter Fröschel (MYC) und Dritte wurden Micki Liebl, Petra Dietz und Thomas Mayer (MYC).

Das Wochenende darauf waren die Drachen zum Sommerpokal im Münchener Yacht Club zu Gast, mit einer Rekordteilnehmerzahl von 47 Schiffen. Bereits am Freitagnachmittag hieß es schnell auslaufen und den Westwind für ein Rennen ausnutzen!

So konnte ein sehr schönes und für diese Verhältnisse auch faires Rennen südlich der Roseninsel stattfinden, das Burle Glas vorn vom BYC für sich entscheiden konnte. Auf die Plätze kamen Martin Bittner (DTYC) und Dr. HP Müller mit Yon Ahrens und Michael Hau vom MYC. Ein weiteres Rennen konnte noch angeschossen werden, musste dann aber wegen des abflauenden Abendwinds abgebrochen werden. Danach ging es zur großen Pasta-Party zurück in den MYC.

Auch die von Drachen-Obfrau Ines Roßley organisierte Gin-Tonic-Bar aus den Holzbuden auf der Clubterrasse fand reichlich Anklang und so konnte bei sommerlichen Temperaturen über das erste Rennen nachgetrunken werden.

Am Samstag wehte bereits am Vormittag ein schöner Nordostwind und erneut konnte es direkt aufs Wasser gehen. Auch hier konnte Wettfahrtsleiter Kay Niederfahrenhorst seine Erfahrung als Segler voll ausspielen und zusammen mit seinem Tonnenleger-Team um Didi Henning und Hans Fahrenholz eine Regattabahn auslegen, die für alle vier ausstehenden Regatten Bestand haben sollte. Durch die drehenden und böigen Winde blieb es über alle vier Regatten spannend und am Ende gab es bei insgesamt fünf tollen Regatten vier verschiedene Einzelsieger mit Burle Glas (zweimal), Philipp Ocker, Martin Bittner (DTYC) und Dr. Ingo Erblicher (BYC). Mit dem Sieg im letzten Rennen zahlte sich die Erfahrung von Altmeister Burle Glas aus und er sicherte sich mit seinem Team Max Glas und Wolfi Steuer den Gesamtsieg im diesjährigen Drachen-Sommerpokal.

Souveräner Zweiter wurde Philipp Ocker mit Florian Grosser und Marc Anschütz (alle MYC). Das Podium komplettierten Martin Bittner, Klaus Linder und Manfred Gröschel (DTYC). Nachdem wir bereits am Samstag alle Wettfahrten absolviert hatten, gab es im Anschluss noch eine schöne Abendveranstaltung,

bei der alle Teilnehmer den Abend gemütlich ausklingen lassen konnten, am Sonntag war frei! Beim anschließenden Randmond-Sörensen-Preis im Bayerischen Yacht Club war ebenfalls ein starkes Feld mit 45 Booten gemeldet. Am ersten Tag mussten sich die Segler in Geduld üben und segelten erst nach langem Warten am späten Nachmittag noch eine Wettfahrt. Am Sonntag hatten wir ein wenig mehr Glück mit dem Wind, auch wenn dieser relativ schwach und drehend war, schaffte es die Wettfahrtsleitung, drei weitere Rennen durchzuführen. Am Ende kam das Team um Ingo Ehrlicher mit seinen Söhnen Joseph und Anton am besten mit den Bedingungen zurecht. Sie sicherten sich den Gesamtsieg, punktgleich mit dem Zweiten, Fabian Eisenlohr.

Beim Prinz-Franz-Preis hatten die Teilnehmer in diesem Jahr leider kein Glück und konnten nur eine Wettfahrt austragen. Unter schwierigen Bedingungen gewann Patrick Hudde vor Dr. Sebastian Grabmaier und Peter Fröschel.

Auch beim Saisonabschluss, dem Drachenfinale, gab es Leichtwind. Nichtsdestotrotz konnten vier Wettfahrten gesegelt werden. Am Ende hat sich Hannes Braun mit Crew vor Fabian Eisenlohr und Patrick Hudde souverän durchgesetzt.

Wir freuen uns bereits auf die Saison 2022 und hoffen, endlich wieder alle Regatten am See segeln zu können!



FLOTTE AMMERSEE

Schrift // Gregor Berz
Bild // Sina Wolf, Ella Entzinger, Ludger „Lu“ Eickmann



Auch am Ammersee mussten dieses Jahr wieder die einschlägigen Frühjahrsregatten aufgrund Corona abgesagt oder verschoben werden. So fand sich die Flottenmeisterschaft plötzlich im September wieder und der Frühlingspreis fiel leider ganz aus. Die erste Regatta, die gesegelt werden konnte, waren die Sommerwettfahrten des HSC, die sich dann – bei strahlendem Sommerwetter – aufgrund von Windmangel in nur einer Wettfahrt manifestierten. Diese wurde von Benedikt Gäch (ASC), der sich am Ammersee gerade zum neuen Lokalmatador mausert, mit Florian Abele und Jonas Nissen in der Mannschaft gewonnen, es folgten Florian Bauer (ASC)

mit Christiane Serini und Michael Erhard sowie Gregor Berz (AYC) mit seinen beiden Söhnen Simon und Roman.

Die nächste Ranglistenregatta am See war dann schon der Humpen, bei dem dieses Jahr auch die Süddeutsche Meisterschaft ausgesegelt wurde. Nach drei Leichtwindwettfahrten schon am Freitagnachmittag lag Helmut Schmidt (DTYC) mit Anderl Listl und Michael Berenbach in der Mannschaft in Führung, wobei Martin Büge (MYC), Florian Jacob (Berliner YC) und Matthias von Linde (ASC) die einzelnen Wettfahrten gewonnen hatten. Helmut Schmidt konnte allerdings nach einer schlimmen Nacht, die

andere Teilnehmer der Regatta in der folgenden Woche ebenfalls erlebten, am Samstag nicht mehr antreten. Damit ersparte er sich die eiskalte Regendusche, die über dem frühmorgens auslaufenden Drachenfeld niederging, bevor dann doch noch der Südwind aufkam, auf den der routinierte Wettfahrteiler Michi Erhard gesetzt hatte. So entschied in zwei weiteren Wettfahrten am Samstag Peter Fröschl (MYC) mit Christian Janas und Nikolaus Stoll die Gesamtwertung und damit auch die Süddeutsche Meisterschaft für sich, vor Benedikt Gäch (ASC) mit Philipp Grohmann und Jonas Nissen, die damit den Hanns-Cotta Gedächtnispreis für das beste Team vom Ammersee erhielten, und dem Drittplatzierten Robert Fink

(MRSV) mit Marco Casalini und Bernd Hassenjuergen. Wie eine Befreiung nach gefühlt zwei Jahren Quarantäne fühlte sich das Humpenfest am Samstagabend an, als wie in alten Zeiten zu Livemusik getanzt wurde bis spät in die Nacht. Im ASC wird „Sail and Dance“ wieder gelebt, und das ist sehr gut so.

Im Herbst gab es dann noch zwei kleinere Ranglistenregatten: Am zweiten Septemberwochenende das Drachenfinale im ASViM und eine Woche später die Flottenmeisterschaft im ASC. Beide Regatten fanden bei lieblichen herbstlichen Leichtwinden statt, die drei beziehungsweise zwei reelle Wettfahrten ermöglichten. Während das Drachenfinale von Christian Schaefer (ASC) mit Hannah und Florian Hofbauer gewonnen wurde, ließ sich Altmeister Florian Bauer (ASC) mit Josef Hammerlindl und Jochen Seifert den Titel Flottenmeister Ammersee zum ungezählten Male nicht entgehen.

In der Reviersonenauswertung allerdings, die alle Ranglistenpunkte des Jahres akkumuliert, erhält zum zweiten Mal nach 2019 Christian Belgardts CARACOLITO GER 819 den Halbmodellpreis der besten Yacht. Bester Gast war – das ist keine

Überraschung – Peter Fröschl, der den Humpen gewann. Der Jan-Schröder-Palstek für den besten Vorschoter schließlich geht denkbar knapp – mit weniger als zehn Punkten Vorsprung vor der „Drachenuutter“ des HSC, Fritz Geppert – an Katharina Ernicke (ASC), Schwester des Präsidenten des ASC und eine weiß Gott begnadete Tänzerin.



FLOTTE CHIEMSEE

Schrift // Lorenz Fischer
Bild // Evelyn von Hoermann




Nach dem coronabedingten Ausfall des Silberdrachens und des Beatrice-Preises 2020 sah es im Folgejahr – ähnlich wie auch in anderen Revieren – nicht gut aus. Am gewohnten Termin war es wieder nicht möglich, die Drachenfamilie zum Segeln an den Chiemsee einzuladen.

Nachdem die Saison dann aber doch überall immer mehr anließ, konnte der Silberdrachen

im Chiemsee Yacht Club schließlich als eine der letzten Regatten der Saison stattfinden. Das Warten hatte sich allerdings gelohnt. Bei traumhaftem Wetter und super Herbstwinden aus Ost wurden die fünf benötigten Wettfahrten gleich am Samstag absegelt. Wettfahrtleiter Kai Schreiber hatte das richtige Gespür, denn die aus allen Teilen Deutschlands, Österreichs und der Schweiz angereisten 21 Mannschaften packten am Sonntag ohne eine sechste Wettfahrt wieder zusammen.

Erster wurde der Lokalmatador Vincent Hoesch vor Micki Liebl vom MYC auf dem zweiten Platz und dem Drittplatzierten Peter Feussner vom BYC. 2022 wird es wieder den Beatrice-Preis und den Silberdrachen am verlängerten Wochenende vom 26. bis 29. Mai 2022 geben. Der Wind ist bestellt – wir freuen uns auf euch und hoffen, alle gesund und munter am See begrüßen zu können!



**WIR VERWALTEN
IHR VERMÖGEN
WIE UNSER EIGENES**

PERSÖNLICHE BETREUUNG – JE NACH ANLAGEZIEL

Individuelle Vermögensverwaltung:

Maßgeschneiderte Portfolios ab einer Anlagesumme von 500.000 €. Weitere Infos unter www.dje.de/vv

Seit 1974

- Wertorientiert
- Erfahren
- Unabhängig

Online-Vermögensverwaltung:

Direktinvestments in Aktien und Anleihen ab einer Anlagesumme von 10.000 €. Weitere Infos unter www.solidvest.de

Ihr Ansprechpartner: Christian Janas, E-Mail: christian.janas@dje.de

Dies ist eine Marketing-Anzeige. Bitte lesen Sie den Verkaufsprospekt des betreffenden Fonds und das KIID, bevor Sie eine endgültige Anlageentscheidung treffen. Diese Unterlagen können in deutscher Sprache kostenlos auf www.dje.de unter dem betreffenden Fonds abgerufen werden. Eine Zusammenfassung der Anlegerrechte kann in deutscher Sprache kostenlos in elektronischer Form auf der Webseite unter www.dje.de/zusammenfassung-der-anlegerrechte abgerufen werden. Alle hier veröffentlichten Angaben dienen ausschließlich Ihrer Information, können sich jederzeit ändern und stellen keine Anlageberatung oder sonstige Empfehlung dar.

RANGLISTEN

DEUTSCHLAND 2021

VORSCHOTER

POS	NAME	VEREIN	M - NR.	FLOTTE	RG - PUNKTE	PROZENT
1	Lipp, Michael	DTYC	11105	Starnberger See/Tegernsee	147,172	91,98 %
1	Butzmann, Frank	VSAW	21238	Berlin	147,172	91,98 %
3	Hoesch, Vincent	CYC	40426	Chiemsee	142,776	89,24 %
4	Philipp, Malte	NRV	51704	Nord	142,214	88,88 %
5	Auracher, Thomas	YCaT	71811	Starnberger See/Tegernsee	135,904	84,94 %
6	Stoll, Nikolaus	MYC	71864	Starnberger See/Tegernsee	133,978	83,74 %
7	Morgen, Karl	NRV	51588	Nord	132,063	82,54 %
8	Grosser, Florian	MYC	71766	Starnberger See/Tegernsee	130,761	81,73 %
9	Liebner, Peter	ASC	10192	Ammersee	130,000	81,25 %
10	Anschütz, Marc	MYC	72058	Starnberger See/Tegernsee	127,958	79,97 %
11	Eisenlohr, Herbert	MYC	71868	Starnberger See/Tegernsee	125,090	78,18 %
12	Knief, Sabrina	MYC	71929	Starnberger See/Tegernsee	124,787	77,99 %
13	Döpke, Bernd	FSC/ASC	71947	Ammersee	124,680	77,93 %
14	Bruhns, Sonke	NRV	51662	Nord	123,333	77,08 %
15	Kramer, Volker	NRV	51686	Nord	123,286	77,05 %
15	Dohse, Nicola	NRV	51624	Nord	123,286	77,05 %
15	Möller, Christian	NRV	71966	Nord	123,286	77,05 %
18	Hauptmann, Manuel	BYC	71747	Starnberger See/Tegernsee	121,395	75,87 %
19	Gusek, Harald	JSC	20296	Berlin	121,328	75,83 %
20	Schmidt, Markus	BYC	71946	Starnberger See/Tegernsee	120,939	75,59 %
21	Serini, Christiane	ASC	11120	Ammersee	120,201	75,13 %
22	Blinn, Phil	WUW	71870	Starnberger See/Tegernsee	118,889	74,31 %
23	Linder, Klaus	DTYC	71804	Starnberger See/Tegernsee	118,836	74,27 %
24	Küppers, Stefan	ETUF	61619	Rheinland	118,671	74,17 %
25	Rädecke, Nicolas	NRV	72067	Nord	118,566	74,10 %
26	Hellriegel, Stefan	YCBG	21251	Berlin	118,557	74,10 %
27	Schneider, Felix	ASC	72137	Ammersee	118,333	73,96 %
28	Janas, Christian	MYC	72068	Starnberger See/Tegernsee	115,380	72,11 %
29	Binder, Benedikt	BYC	71805	Starnberger See/Tegernsee	114,571	71,61 %
30	Skripalle, Klaus	MYC	72075	Starnberger See/Tegernsee	114,447	71,53 %
31	Berg, Johannes	NRV	72109	Nord	114,444	71,53 %
32	Roth, Helmut	MRSV	71738	Starnberger See/Tegernsee	113,706	71,07 %
33	Eckhardt, Peter	NRV	51622	Nord	113,509	70,94 %
34	Dohse, Caspar	NRV	72011	Nord	112,222	70,14 %
35	Steuer, Wolfgang	BYC	71762	Starnberger See/Tegernsee	111,276	69,55 %
36	Wieser, Markus	DTYC	70974	Starnberger See/Tegernsee	111,141	69,46 %
37	Geppert, Friederike	HSC	71773	Ammersee	111,087	69,43 %
38	Pfaller, Moritz	MYC	72126	Starnberger See/Tegernsee	108,834	68,02 %
39	Wicklmayr, Peter	MRSV	61617	Starnberger See/Tegernsee	108,556	67,85 %
40	Dörr, Pia	Yachtclub Immenstaad	72013	Bodensee	107,729	67,33 %
41	Abele, Florian	YCBW	71930	Starnberger See/Tegernsee	107,556	67,22 %
42	Braun, Maximilian	MYC	71939	Starnberger See/Tegernsee	107,444	67,15 %
43	Mose, Oliver	NRV	51598	Nord	106,725	66,70 %
44	Fröschl, Peter	MYC	70921	Starnberger See/Tegernsee	106,265	66,42 %
45	Keding, Moritz	DTYC	72031	Starnberger See/Tegernsee	106,061	66,29 %
46	Eckhardt, Annette	Nord	72125	Nord	105,556	65,97 %
47	Keyaniyan, Behnam	NRV	51665	Nord	105,106	65,69 %
48	Blum, Hermann	DSCU	71916	Rheinland	105,065	65,67 %
49	Rossley, Ines	MYC	71901	Starnberger See/Tegernsee	104,897	65,56 %
50	Winter, Hagen	CKA	72052	Nord	104,595	65,37 %
51	Nielsen, Rasmus	NRV	72021	Nord	104,453	65,28 %
52	Wollmann, Heiko	YCM	31314	Bodensee	104,362	65,23 %
53	Hassenjuergen, Bernd	MRSV	71919	Starnberger See/Tegernsee	104,102	65,06 %
54	Wilke, Doris	RCD	72077	Rheinland	104,021	65,01 %
55	Denecke, Andreas	MYC	71752	Starnberger See/Tegernsee	103,568	64,73 %
56	Rosener, Barbara	MYC	71800	Starnberger See/Tegernsee	101,659	63,54 %
57	Barben, Silvia	TYC	72050	Bodensee	101,106	63,19 %
58	Obermaier, Poldi	BYC	71891	Starnberger See/Tegernsee	100,582	62,86 %
59	Berenbach, Michael	YCHo	71842	Starnberger See/Tegernsee	99,562	62,23 %
60	Hoermann, Bernd von	CYC	41403	Chiemsee	95,965	59,98 %
60	Ihrenberger, Florian	CYC	72120	Chiemsee	95,965	59,98 %
62	Offtermatt, Christine	SCW	71801	Starnberger See/Tegernsee	94,261	58,91 %
63	Geissler, Michael	MYC	72116	Starnberger See/Tegernsee	94,112	58,82 %
64	Kühl, Mario	SCE	72131	Berlin	93,095	58,18 %
65	Keller, Florian	BYC	71748	Starnberger See/Tegernsee	92,461	57,79 %
66	Hassenjuergen, Marie	MRSV/SCW	72035	Starnberger See/Tegernsee	92,459	57,79 %
67	Bezzenberger, Stephan	NRV	71950	Nord	90,635	56,65 %
68	Sell, Günter	NRV	50650	Nord	90,386	56,49 %
69	Koenig, Peter	BYC	71742	Starnberger See/Tegernsee	89,964	56,23 %
70	Imbeck, Cornelia	NRV	71999	Nord	89,444	55,90 %
71	Reemtsma, Petra	HSC	21265	Nord	88,731	55,46 %
72	Droege, Max	NRV	51596	Nord	86,667	54,17 %
73	Kaczmarczyk, Rainier	USCM	71875	Starnberger See/Tegernsee	86,613	54,13 %
74	Ernicke, Johannes	ASC	72101	Ammersee	86,472	54,05 %
75	Imbeck, Torsten	NRV	50613	Nord	84,387	52,74 %
76	Auhagen, Wiebke	EYC	72130	Rheinland	83,135	51,96 %
77	Barske, Katharine	SVS	72063	Bodensee	82,649	51,66 %
78	Kruse, Volker	NRV	51658	Nord	81,036	50,65 %

POS	NAME	VEREIN	M - NR.	FLOTTE	RG - PUNKTE	PROZENT
79	Bruhns, Christiane	NRV	51691	Nord	80,698	50,44 %
80	Hirsch, Arne	NRV	51702	Nord	79,890	49,93 %
81	Matscheroth, Michael	ETUF	72061	Rheinland	79,620	49,76 %
82	Janas, Andrea	MYC	72069	Starnberger See/Tegernsee	78,132	48,83 %
83	Rohm von Trentini, Veronica von	BYC	71730	Starnberger See/Tegernsee	77,799	48,62 %
84	Reize, Stefan	MYC	71835	Starnberger See/Tegernsee	76,650	47,91 %
85	Dankert, Patricia	NRV	72065	Nord	76,449	47,78 %
86	Binder, Ulrich	DRS	72018	Starnberger See/Tegernsee	73,757	46,10 %
87	Trentini, Martina von	BYC	71789	Starnberger See/Tegernsee	72,241	45,15 %
88	Stempel, Christina von	NRV	71984	Nord	69,568	43,48 %
89	Höhl, Stefanie	DRS	72016	Starnberger See/Tegernsee	67,374	42,11 %
90	Lätzsch, Uwe	NRV	50659	Nord	67,199	42,00 %
91	Baron, Hubert	EYC	72043	Rheinland	64,667	40,42 %
92	Harff, Irene	Kreuzer-Abteilung	71956	Bodensee	61,911	38,69 %
93	Fischer, Lorenz	VSA/CYC	71963	Chiemsee	61,286	38,30 %
94	Dichtl, Johannes	ASC	72132	Ammersee	60,806	38,00 %
95	Oehler, Steffen	ASC	11140	Ammersee	60,278	37,67 %
96	Tröh, Phillip	LYC	71975	Nord	59,438	37,15 %
97	Lachenschmid, Andreas	ASC	71931	Ammersee	59,128	36,96 %
98	Itgenstein, Sybille	NRV	72020	Nord	58,954	36,85 %
99	Westphal, Joachim	DRS	72017	Starnberger See/Tegernsee	54,949	34,34 %
100	Ebeling, Klaas	NRV	72042	Nord	54,394	34,00 %
101	Götz, Dirk	CKA	51713	Nord	54,243	33,90 %
102	Dubitscher, Sven	NRV	72040	Nord	52,634	32,90 %
103	Stolle, Uwe	YCBG	71903	Berlin	49,167	30,73 %
104	Böck, Johannes	MYC	71765	Starnberger See/Tegernsee	48,721	30,45 %
105	Dees, Arnold	YCRE	90038	Rheinland	47,037	29,40 %
106	Cadmus, Manuel	NRV	51558	Nord	46,717	29,20 %
107	Matscheroth, Pia	ETUF	72060	Rheinland	41,857	26,16 %
108	Eggert, Axel	NRV	50546	Nord	40,843	25,53 %
109	Junker, Burkhard	BYC	72133	Starnberger See/Tegernsee	40,703	25,44 %
110	Braasch, Herbert	NRV	72027	Nord	39,589	24,74 %
111	Sachs, Christopher	MYC	70775	Starnberger See/Tegernsee	34,106	21,32 %
112	Heinemann, Jörg	BSV	71980	Ammersee	30,362	18,98 %
113	Stempel, Katharina von	NRV	71986	Nord	22,538	14,09 %
114	Köhncke, Peter	NRV	72066	Nord	20,995	13,12 %
115	Wrobel, Oliver	CKA	51714	Nord	19,703	12,31 %
116	Krogmann, Sven-Christian	NRV	51559	Nord	18,624	11,64 %
117	Napierski, Vanessa	NRV	72144	Nord	18,205	11,38 %

Von Ihrem Regatta-Trailerspezialisten aus Bayern!

für den
» Drachen «
 Seit 1963 Anhängerbau in Perfektion.

Unsere Regatta-Trailer werden für jeden
 Bootstypen speziell gefertigt,
 damit IHR Boot gut liegt.



Mit großem Onlineshop
 für Zubehör und Ersatzteile

www. **HARBECK** .de

Gewerbestraße 7
 83329 Waging am See
 ☎ +49 (0)8681/4090

STEUERLEUTE

POS	NAME	VEREIN	M - NR.	FLOTTE	RG - PUNKTE	PROZENT
1	Link, Stephan	BYC	70899	Starnberger See/Tegernsee	147,172	91,98 %
2	Friesen, Nicola	NRV	71970	Nord	142,776	89,24 %
3	Brennecke, Marcus	NRV/BYC	71732	Starnberger See/Tegernsee	138,503	86,56 %
4	Müller, Thomas	NRV	50519	Nord	136,067	85,04 %
5	Ehrlicher, Ingo	BYC/YCP	71726	Starnberger See/Tegernsee	135,904	84,94 %
6	Pflüger, Udo	VSaW	20281	Berlin	134,444	84,03 %
7	Fröschl, Peter	MYC	70921	Starnberger See/Tegernsee	133,978	83,74 %
8	Brinkmann, Tobias	NRV	71871	Nord	133,838	83,65 %
9	Pohlmann, Otto	BYC	72064	Starnberger See/Tegernsee	132,208	82,63 %
10	Morgen, Benjamin	NRV	51710	Nord	132,063	82,54 %
11	Ocker, Philipp	MYC	70964	Starnberger See/Tegernsee	130,761	81,73 %
12	Gäch, Benedikt	ASC	71880	Ammersee	130,695	81,68 %
13	Rathsack, Jens	NRV	71896	Nord	130,021	81,26 %
14	Hoesch, Vincent	CYC	40426	Chiemsee	130,000	81,25 %
14	Ziegelmayr, Ferdinand	NRV	72022	Nord	130,000	81,25 %
16	Pramann, Dirk	VSaW	21270	Berlin	127,770	79,86 %
17	Braun, Hannes E.	MYC	70711	Starnberger See/Tegernsee	124,562	77,85 %
18	Glas, Markus W.	YCP	70723	Starnberger See/Tegernsee	124,561	77,85 %
19	Woorntman, Jan	NRV	51682	Nord	123,333	77,08 %
20	Dohse, Philip	NRV/LYC	50630	Nord	123,286	77,05 %
21	Schmidt, Helmut	DTYC	70814	Starnberger See/Tegernsee	122,357	76,47 %
22	Schattan, Michael	MRSV	70935	Starnberger See/Tegernsee	122,324	76,45 %
23	Oldenburg, Dirk	KYC	51642	Nord	121,938	76,21 %
24	Jacob, Florian	JSC	21223	Berlin	121,328	75,83 %
25	Glas, Matthias	YCP	70866	Starnberger See/Tegernsee	120,460	75,29 %
26	Kapteina, Uli	YCRE	61634	Rheinland	119,381	74,61 %
27	Houdek, Rudolf	BYC	70876	Starnberger See/Tegernsee	119,318	74,57 %
28	Liebl, Micki	MYC	72124	Starnberger See/Tegernsee	119,101	74,44 %
29	Bittner, Martin	DTYC	71861	Starnberger See/Tegernsee	118,836	74,27 %
30	Schenten, Andre	ETUF Essen	71915	Rheinland	118,671	74,17 %
31	Fink, Hans-Walter	YCRE	71973	Rheinland	117,256	73,29 %
32	Wieland, Christof	BYC	71866	Starnberger See/Tegernsee	115,567	72,23 %
33	Sternel, Olaf	HSC	51566	Nord	114,965	71,85 %
34	Hunger, Klaus	PYC	21224	Berlin	114,859	71,79 %
35	Jacobsohn, Tanja	LYC/PYC	50652	Nord	114,706	71,69 %
36	Schaper, Kai-Michael	MYC	71978	Starnberger See/Tegernsee	114,447	71,53 %
37	Hölländer, Hannes	NRV	72044	Nord	114,444	71,53 %
38	Bays, Wolfgang R.	YCRE	72025	Rheinland	113,899	71,19 %
39	Welz, Wolfgang	MRSV	71906	Starnberger See/Tegernsee	113,706	71,07 %
40	Zachariassen, Hans-Werner	NRV/ATC	50541	Nord	113,509	70,94 %
41	Zachariassen, Gerd	NRV	50594	Nord	112,778	70,49 %
42	Eisenlohr, Herbert	MYC	71868	Starnberger See/Tegernsee	112,106	70,07 %
43	Feußner, Peter	BYC	71833	Starnberger See/Tegernsee	112,081	70,05 %
44	Schaefer, Christian	ASC	10180	Ammersee	111,667	69,79 %
45	Stoll, Christian	MYC	72055	Starnberger See/Tegernsee	110,231	68,89 %
46	Scherer, Thomas	BYC	71940	Starnberger See/Tegernsee	109,757	68,60 %
47	Bauer, Florian	ASC	10174	Ammersee	108,627	67,89 %
48	Hoffmann, Jan	BYC	70810	Starnberger See/Tegernsee	108,005	67,50 %
49	Lang, Hans Dieter	YCI	30323	Bodensee	107,729	67,33 %
50	Aschenbrenner, Tobias	BYC	72038	Starnberger See/Tegernsee	106,185	66,37 %
51	Pöhl, Hans	DTYC	70839	Starnberger See/Tegernsee	106,061	66,29 %
52	Glas, Maximilian	YCP	70970	Starnberger See/Tegernsee	105,846	66,15 %
53	Jesse, Michael	ETUF	61635	Rheinland	105,140	65,71 %
54	Oehme, Felix	NRV	72100	Nord	105,106	65,69 %
55	Lätzsch, Uwe	NRV	50659	Nord	105,065	65,67 %
56	Stamm, Gerhard	VSaW	71907	Berlin	104,556	65,35 %
57	Stoll, Nikolaus	MYC	71864	Starnberger See/Tegernsee	104,263	65,16 %
58	Müller-van Issem, Gerd	YCRE	61610	Rheinland	104,021	65,01 %
59	Walzer, Thomas	BYC	71735	Starnberger See/Tegernsee	103,417	64,64 %
60	Tittel, Jakob	MYC	71847	Starnberger See/Tegernsee	103,159	64,47 %
61	Wicklmayr, Peter	MRSV	61617	Starnberger See/Tegernsee	102,821	64,26 %
62	Broszio, Robin	NRV	51697	Nord	102,782	64,24 %
63	Dohse, Maximilian	NRV	72053	Nord	101,919	63,70 %
64	Gast, Dieter	NRV	72029	Nord	101,841	63,65 %
65	Büge, Martin	MYC	71791	Starnberger See/Tegernsee	101,659	63,54 %
66	Zinkler, Christian	YCRE	61628	Rheinland	100,546	62,84 %
67	Behrens, Walthar	NRV	50576	Nord	100,187	62,62 %
68	Linde, Florian, von	MYC	71926	Starnberger See/Tegernsee	100,132	62,58 %
69	Belgardt, Christian	SVBb	10190	Ammersee	100,111	62,57 %
70	Rose, Dirk	NRV	50632	Nord	100,098	62,56 %
71	Kuke, Florian	SCG	72145	Berlin	98,466	61,54 %
72	Perret, Mathias K.F.	BYC	71720	Starnberger See/Tegernsee	98,165	61,35 %
73	Grabmaier, Sebastian	BYC	71895	Starnberger See/Tegernsee	97,269	60,79 %
74	Ihrenberger, Anna	CYC	72121	Chiemsee	95,965	59,98 %
75	Hohmann, Jörg	MYC	71767	Starnberger See/Tegernsee	94,261	58,91 %
76	Schneider, Wolfgang	ASC	72141	Ammersee	93,783	58,61 %
77	Glück, Oliver	BYC	71806	Starnberger See/Tegernsee	93,691	58,56 %
78	Bruhns, Arnt	NRV	51635	Nord	93,619	58,51 %
79	Schulz, Axel	VSaW	72062	Berlin	93,429	58,39 %
80	Thülen, Claas von	ASC	72009	Ammersee	92,889	58,06 %
81	Doebler, Ralf Vincent	NRV	51636	Nord	90,635	56,65 %
82	Imbeck, Torsten	NRV	50613	Nord	90,627	56,64 %
83	Auhagen, Nils	EYC	72129	Rheinland	89,469	55,92 %

POS	NAME	VEREIN	M - NR.	FLOTTE	RG - PUNKTE	PROZENT
84	Reemtsma, Reemt	NRV	50626	Berlin	88,731	55,46 %
85	Schwieger, Hans-Christian	VSaW	21252	Berlin	87,869	54,92 %
86	Zerlin, Christian	BYC	70896	Starnberger See/Tegernsee	87,433	54,65 %
87	Kloos, Rainer	ASC	71889	Ammersee	86,722	54,20 %
88	Nothelfer, Rainer	DTYC	70958	Starnberger See/Tegernsee	86,613	54,13 %
89	Engstfeld, Axel	CKA	61622	Rheinland	86,355	53,97 %
90	Mayer-Berg, Christopher	BYC	71860	Starnberger See/Tegernsee	82,243	51,40 %
91	Christiaans, Berek	RCZ	72023	Berlin	82,089	51,31 %
92	Oeser, Florian	ASC	10208	Ammersee	81,583	50,99 %
93	Berggren, Göran	BYC	71869	Starnberger See/Tegernsee	81,293	50,81 %
94	Poitiers, André	NRV	51563	Nord	79,890	49,93 %
95	Matscheroth, Pia	ETUF	72060	Rheinland	78,509	49,07 %
96	Trentini, Guido von	BYC	70791	Starnberger See/Tegernsee	78,410	49,01 %
97	Müller, Helmut-Peter	MYC	70920	Starnberger See/Tegernsee	77,744	48,59 %
98	Ludigkeit, Hans-Jürgen	YCRE	71933	Rheinland	75,847	47,40 %
99	Tomacic, Stefan	BYC	70967	Starnberger See/Tegernsee	74,585	46,62 %
100	Gebauer, Christoph	MRSV	72072	Starnberger See/Tegernsee	74,550	46,59 %
101	Wenzel, Jan	HSC	71873	Ammersee	73,537	45,96 %
102	Behr, Hans R.	YC Wesel	71989	Rheinland	73,294	45,81 %
103	Hauer, Gunther	ASC	11146	Ammersee	72,722	45,45 %
104	Toepfer, Clemens	NRV	51601	Nord	71,788	44,87 %
105	Richardt, Bodo	BYC	71749	Starnberger See/Tegernsee	71,429	44,64 %
106	Kröber, Günther	SCR	61621	Rheinland	71,038	44,40 %
107	Masek, Mirko	NRV	72091	Nord	68,968	43,11 %
108	Girr, Peter	HSC	10188	Ammersee	68,920	43,07 %
109	Berz, Gregor	AYC	11149	Ammersee	67,470	42,17 %
110	Höhl, Jens	DTYC	70946	Starnberger See/Tegernsee	67,374	42,11 %
111	Helmer, Claus	MRSV	70936	Starnberger See/Tegernsee	66,979	41,86 %
112	Krackhardt, Tillmann	BYCÄe	31318	Bodensee	65,390	40,87 %
113	Stiens, Richard	YCRE	60624	Rheinland	64,667	40,42 %
114	Wahl, Florian	MYC	72117	Starnberger See/Tegernsee	64,603	40,38 %
115	Wallner, Christoph	BYC	70912	Starnberger See/Tegernsee	64,493	40,31 %
116	Braune, Thomas	PYC	72099	Berlin	63,419	39,64 %
117	Harff, Christian	YCSI	71957	Bodensee	61,911	38,69 %
118	Kruse, Volker	NRV	51658	Nord	61,558	38,47 %
119	Schraube, Jonathan	CYC	72080	Chiemsee	61,286	38,30 %
120	Einfeldt, Christian	NRV	51695	Nord	61,201	38,25 %
121	Knoll, Christian	BYC	71821	Starnberger See/Tegernsee	59,088	36,93 %
122	Matthiesen, Ulrich	NRV	50651	Nord	59,057	36,91 %
123	Dichtl, Johannes	ASC	72132	Ammersee	58,071	36,29 %
124	Schwade, Stefan	NRV	51569	Nord	57,015	35,63 %
125	Dees, Arnold	YCRE	90038	Rheinland	55,819	34,89 %
126	Schmid, Walter	CYC	72070	Chiemsee	55,596	34,75 %
127	Schütze, Stephan	NRV	51663	Nord	54,991	34,37 %
128	Waller, Detlef	NRV	50569	Nord	54,243	33,90 %
129	Riedl, Maximilian	NRV	72033	Nord	52,634	32,90 %
130	Grohmann, Jürgen	MRSV	71836	Starnberger See/Tegernsee	52,525	32,83 %
131	Hanke, Peter	BYC	70728	Starnberger See/Tegernsee	52,462	32,79 %
132	Eggert, Axel	NRV	50546	Nord	52,222	32,64 %
133	Klingl, Fritz	ASC	72134	Ammersee	50,926	31,83 %
134	Wilke, Axel	SKEH	61638	Rheinland	49,987	31,24 %
135	Steingroß, Danielle	YCBG	21271	Berlin	49,167	30,73 %
136	Sell, Günter	NRV	50650	Nord	49,125	30,70 %
137	Schröder, Hans	ASViM	71954	Ammersee	49,118	30,70 %
138	Appelmann, Nicol	DTYC	72119	Starnberger See/Tegernsee	48,396	30,25 %
139	Eckhardt, Peter	NRV	51622	Nord	47,937	29,96 %
140	Reize, Stefan	MYC	71835	Starnberger See/Tegernsee	47,282	29,55 %
141	Neumann, Björn-Georg	NRV	51675	Nord	46,983	29,36 %
142	Beham, Michael	MYC	71846	Starnberger See/Tegernsee	46,398	29,00 %
143	Schneider, Ulrich	VSaW	21222	Berlin	46,032	28,77 %
144	Blohm, Frank Henric	NRV	51652	Nord	45,298	28,31 %
145	Leimkühler, Götz	YCRE	72135	Rheinland	42,457	26,54 %
146	Rihm, Rainer	TSV	70726	Berlin	39,117	24,45 %
147	Janas, Christian	MYC	72068	Starnberger See/Tegernsee	37,781	23,61 %
148	Ernicke, Johannes	ASC	72101	Ammersee	37,143	23,21 %
149	Ernst, Volker	NRV	51544	Nord	37,050	23,16 %
150	Limper, Wolfram	YCRE	71982	Rheinland	34,510	21,57 %
151	Strauss, Philip	NRV	72093	Nord	34,406	21,50 %
152	Stempel, Nikolai-A. von	NRV/APC	50588	Nord	30,593	19,12 %
153	Birkholz, Rainer	ASC	72003	Ammersee	30,084	18,80 %
154	Schorlemer, Andreas von	YCP	71760	Starnberger See/Tegernsee	28,063	17,54 %
155	Krumme, Jan-Henning	DTYC	72098	Starnberger See/Tegernsee	27,549	17,22 %
156	Kühn, Jürgen	YCRE	72024	Rheinland	27,492	17,18 %
157	Ropohl, Sebastian Mathias	NRV	71913	Nord	26,945	16,84 %
158	Maiwaldt, Jan	NRV	72078	Nord	26,802	16,75 %
159	Dörries, Ulrich Dr.	MYC	72036	Starnberger See/Tegernsee	22,615	14,13 %
160	Hentschel, Christian	KNZR	72115	Nord	21,909	13,69 %
161	Roesen, Klaus-Dietrich	SCE	61615	Rheinland	19,093	11,93 %
162	Schmitt-Eisleben, Daniel C.	NRV	50658	Nord	18,624	11,64 %
163	Schmidt, Arne	NRV	51631	Nord	18,256	11,41 %
164	Körting, Klaus	NRV/LYC	50512	Nord	17,897	11,19 %
165	Berchtenbreiter, Christian	MRSV	71793	Starnberger See/Tegernsee	9,604	6,00 %
166	Libor, Christian	NRV	72104	Nord	9,603	6,00 %

CH

SCHWEIZ

Vorstand Schweizerische Drachenflotte

Präsident

Garlef Baum
Murette AG, Thunstraße 18, CH-3000 Bern
Tel.: +41 31 357 40 40
Mobile: +41 79 667 75 05
garlef.baum@dragon-class.ch
baum@murette.com

Vizepräsident

Paul C. Kreis
Stadelfeldstraße 10,
CH-3114 Wichtrach
Mobile: +41 79 432 05 14
paul.kreis@dragon-class.ch

Schatzmeister

Peter Schüpbach
Jubiläumsstrasse 45, CH-3005 Bern
Mobile: +41 79 651 39 70
p.schuepbach@iverslee.ch

Sekretär

Ramon Winterberg
Erushof,
CH-5618 Bettwil
Mobile: +41 79 437 67 64
info@dragon-class.ch

Beisitzer

Hans-Peter Schobert
Grafenastrasse 3,
CH-6300 Zug
Mobile: +41 79 431 99 79
hpschobert@bluewin.ch

Ehrenpräsident

Dieter Schmid
Birkenweg 5,
CH-3072 Ostermundigen
Mobile: +41 79 653 36 55
dieter.schmid@schmidkommunikation.ch

BEWEGUNG IN DER FLOTTE!

Schrift // Garlef Baum
Bild // Lotti Schmid

Die Schweizerische Drachenflotte hat sich 2021 bewegt. So waren es die kostbaren Momente auf dem Wasser mit unserem wundervollen Spielzeug, dem Drachen, die uns bei einer Sonntagsausfahrt die Schönheiten der um uns liegenden Berge bestaunen ließen oder in denen wir uns bei Regatten mit anderen begeisterten Drachenseglern und Drachenseglerinnen messen konnten.

Und was an Ostern aufgrund der allgemeinen Situation zunächst noch nicht beginnen durfte, hat sich dann im Laufe des Jahres doch zum Guten hin entwickelt: Die Regatten Jungfrautrophy, Drachencup, Alpencup und Herbstpreis konnten stattfinden. Und als Höhepunkt der Regattasaison wurde in Ascona die Schweizer Meisterschaft mit genügender Anzahl an Schweizer Booten realisiert. Die Regatta wurde mit internationaler Beteiligung gesegelt, mit einem Siegerteam aus Frankreich.

Besonders erfreulich war, dass einem Juniorenteam (Oliver Weber, Timo Rüdüsili, Carlos Biber) für die Schweizer Meisterschaft ein Drachen zur Verfügung gestellt wurde. Dies war mehr als eine freundliche Geste: Es zeugt von wahrer Sportsmanship und der Bereitschaft, etwas dafür zu tun, dass die Drachenklasse in der jungen Generation weiterlebt. Handeln statt darüber reden. Ganz herzlichen Dank an Dich, Martin Schläpfer!

Auch, dass neue Drachensegler eingestiegen sind (SUI 292) und ehemalige Drachensegler (SUI 255) wieder mit dabei sind, hat uns sehr gefreut. Auf den internationalen Regattabahnen sind regelmäßig Teams aus der Schweiz vertreten (SUI 318, SUI 296, SUI 292, SUI 341, SUI 291, SUI 322,

SUI 313), doch hier dürfte sich noch einiges bewegen, wenn es um eine größere Beteiligung aus Schweizer Sicht geht. Macht mit und unterstützt damit unsere Flotte! Das gilt natürlich auch für die Regatten zu Hause in der Schweiz. Die Beteiligung darf gern um einiges größer sein. Meldet Euch an!

Sport hat bekanntlich zwei Gesichter, die es zu beachten gilt. Einerseits ist da der immer fortwährende Drang nach mehr, länger, schneller, weiter und andererseits braucht es die Organisation dahinter, die die Voraussetzungen dafür schafft, dass alles gut und ordentlich umgesetzt werden kann.

Die Strukturen der Vergangenheit sollten ab und zu hinterfragt werden und wenn notwendig, sind sie neu aufzustellen. Dank der positiven Stimmen der lokalen Drachenflotten vom Zugersee, vom Bodensee und vom Thunersee ist es gelungen, eine Schweizerische Drachenflotte zu gründen. Ihre Basis ist die neue vereinfachte Organisation mit weniger Personalaufwand und mehr Handlungsfähigkeit. Auch hier kam die Erkenntnis zum Tragen: Handeln statt reden. Und nach diesem Motto soll es im kommenden Jahr weitergehen.

Der Regattaplan steht, eingespielte Teams werden sich wiederbegegnen, neue Teams werden sich formieren, und auch die Aussicht auf sonntägliche Segelausflüge bei schönem Wetter und anschließendem Bier mit Grill macht Lust!

In diesem Sinne wünsche ich allen Drachenseglerinnen, Drachenseglern und Euren Familien einen guten Start in die Saison 2022.

Herzlich, Garlef Baum
Präsident Schweizerische Drachenflotte

PÜNKTLICH ZUM 60. JUBILÄUM: DIE NEUE SCHWEIZERISCHE DRACHENFLOTTE IST KONSTITUIERT

Im Anschluss an die samstäglichen Läufe des Drachencup trafen sich am 21. August 2021 die anwesenden Drachenflottenmitglieder im Thunersee-Yachtclub TYC zur ersten konstituierenden Mitgliederversammlung der neu gegründeten Schweizerischen Drachenflotte SDF.

Zuvor waren die regionalen Flotten Bodensee, Zugersee und Thunersee als selbstständige Vereine unter dem Dachverband Schweizerische Drachenflotte aufgelöst worden, um sich ab jetzt zusammen als eine gemeinsame Schweizerische Drachenflotte zu präsentieren.

Die ehemaligen Präsidenten der regionalen Flotten Norbert Stadler (Bodensee), Christian Wigger (Zugersee) und Jan Schwitter (Thunersee) wurden verabschiedet.



Vorstand SDF (von links nach rechts):
Lotti Schmid (in Vertretung für Ramon Winterberg), Peter Schüpbach, Garlef Baum, Paul C. Kreis, Hans-Peter Schobert

In den Vorstand der neuen SDF wurden gewählt:

- Garlef Baum, Präsident
- Paul Kreis, Vizepräsident
- Peter Schüpbach, Kassier
- Ramon Winterberg, Sekretär
- Hans-Peter Schobert, Beisitzer

Es war ein rundum konstruktives und harmonisches Treffen auf der Dachterrasse des Thunersee-Yachtclubs. Wir freuen uns, dass die Zukunft der Schweizerischen Drachenflotte mit den Erneuerungen gesichert ist!

Anschließend an die Versammlung lud der Präsident zu einem Apéro ein und übergab jedem der anwesenden Teilnehmer ein „60 Jahre Schweizerische Drachenflotte“-Jubiläumslongdrinkglas zur Erinnerung.



JUNGFRAUTROPHY / THUNERSEE-YACHTCLUB TYC / 19.-20. JUNI 2021

Am Wochenende vom 19. und 20. Juni konnte endlich die erste Regatta der Saison 2021 auf dem Thunersee gesegelt werden. Regattasegler und die Mitglieder der motivierten Wettfahrtleitung des Thunersee-Yachtclub TYC haben sich sehr gefreut!

Drei Klassen mit elf Drachen, 16 Fireball und acht 15m²-SNS hatten für die Jungfrautrophy gemeldet. In allen Klassen setzten sich die Favoriten in den eher kurzen Regattaläufen – zwischen 30 und 50 Minuten – durch, auch wenn diese auf den kurzen Läufen von der Konkurrenz arg bedrängt wurden.

Bei schönstem Hochsommerwetter und thermischen, erstaunlich stabilen Winden bis zwei Beaufort konnten an zwei Tagen immerhin fünf Läufe gesegelt werden.

Am Samstagabend genossen Regattasegler und TYC-Clubmitglieder ein Abendessen unter freiem Nachthimmel bei angenehm sommerlichen Temperaturen. Die sonntäglichen Gewitter konnte die Wettfahrtleitung durch frühes Beenden der Regattaserie umgehen.

Wir danken dem Wettfahrtsleiter Daniel v. Christen und seinem Team vom Thunersee-Yachtclub TYC für das gut organisierte Regattawochenende. Ein herzlicher Dank geht auch an die Firma Egger Bier für die an Bord gelieferten Kühlflaschen mit willkommener Erfrischung für alle Teilnehmenden.



DRACHENCUP / 21.-22. AUGUST 2021

Am 21. und 22. August konnte der traditionelle Drachencup beim Thunersee-Yachtclub TYC ausgesegelt werden. Zehn Boote aus Deutschland und der Schweiz waren am Start.

Leider setzte sich am Samstag die für den Thunersee bekannte Thermik nicht richtig durch, sodass der Wind starke Dreher parat hatte. Es konnten unter den Bedingungen immerhin zwei faire Läufe gesegelt werden. Am Abend erwartete die Segler ein köstliches Barbecue mit gemütlichem Zusammensitzen bei Vollmond unter der großen Trauerweide.

In der Nacht auf Sonntag zogen teils starke Gewitter durch und in der Folge wehte am Sonntagmorgen ein „Oberwind“, der noch einen weiteren letzten Lauf ermöglichte.

Sieger des Drachencups 2021 wurde unser ehemaliger Drachenflotten-Präsident Walter Zürcher mit Crew Andreas Betsche und Gilles Pillonel auf SUI 322 GITANE EIGHT.

Einmal mehr zeigte sich der Thunersee-Yachtclub TYC als ausgezeichneter Gastgeber – auf dem Wasser mit einer kompetenten Wettfahrtleitung und an Land mit seiner wunderschönen Lage am Thunersee mit seiner hervorragenden Infrastruktur und Gastronomie.

Vielen Dank!



ERGEBNIS JUNGFRAUTROPHY

PLATZ	SEGELNR.	NAME	CREW
1	SUI 325	CALYPSO	Jürg Wittwer, Bernhard Wohlwend, Leo Stauffer
2	SUI 292	MUSTIQUE	Peter Kurz, Bernhard Zaugg, Andreas Honegger
3	GER 942	MUFFL	Hans-Dieter Lang, Pia Dörr, Markus Dick



ERGEBNIS DRACHENCUP

PLATZ	SEGELNR.	NAME	CREW
1	SUI 322	GITANE EIGHT	Walter Zürcher, Gilles Pillonel, Andreas Betsche
2	SUI 320	NORMA	Garlef Baum, Jan Schwitter, Markus Bohren
3	SUI 292	MUSTIQUE	Peter Kurz, Bernhard Zaugg, Andreas Honegger



Beruhigt
ablegen.

In jedem Fall
optimal versichert.

MURETTE 
Yachtversicherungen CCS

+41 (0)31 357 40 40 | info@murette.com
www.murette.com



ALPENCUP / YACHTCLUB ASCONA, LAGO MAGGIORE / 04.-05. SEPTEMBER 2021

Justus Kniffka (SUI 296) ist Sieger des Alpencup 2021 auf dem Lago Maggiore.

Bei herrlichem Sommerwetter konnte der Alpencup in Ascona mit elf startenden Teams aus diversen europäischen Ländern und sogar den USA als Tune-Up-Event zur Schweizer Meisterschaft durchgeführt werden.

Der ausrichtende Yachtclub Ascona um Wettfahrtleiter Armin Wiedmaier wandte bei besten Bedingungen mit ausreichend Sonnenschein und der lokalen „Inverna“ bei ein bis drei Beaufort jeden Trick an, um vier Läufe und damit eine gültig Regattaserie zustande zu bringen. Und dies gelang ihnen bestens.

Dem neu zusammengestellten Juniorteam auf dem Drachen SUI 307 SUI GENERIS mit Skipper Oliver Weber und seiner Crew Timo Rüdüsüli

und Carlos Biber hatte ein großzügiger Eigner der Schweizerischen Drachenflotte ein Charterboot zur Verfügung gestellt.

So wie noch nicht bei allen Teams die Manöver auf dem Wasser reibungslos klappten, was wohl unter anderem der längeren Corona-Pause geschuldet sein mochte, mussten sich auch die Junioren auf den Drachen erst einmal zurechtfinden. Das Juniorteam zeigte sich auf einem Spigang sehr erfinderisch und ersetzte „mit Händen und

Füßen“ einen gebrochenen Spibaum! Der Vice-Chairman der IDA, Justus Kniffka, und sein Team Christian Bittner und Robert Flach segelten sich mit den Rängen 2-1-4-5 zum Sieg.

Die auf dem Clubgelände des Yachtclub Ascona ausgerichtete Preisverleihung mit Musik, Food und Drinks genossen die Teilnehmenden mit Familien und Freunden am Sonntagabend und freuten sich auf drei freie Tage bis zur Schweizer Meisterschaft.

ERGEBNIS ALPENCUP

PLATZ	SEGELNR.	NAME	CREW
1	SUI 296	ARISTON	Justus Kniffka, Christian Bittner, Robert Flach
2	NED 227	PEER DE SCHUIJMER	Joep Kuhlwilm, Jan Bakker, Ronald Schaap
3	SUI 297	TACHISTON	Norbert Stadler, Ralph Müntener, Urs Burger

TUNE-UP RACE (ALPENCUP) SA 21. – SO 22. MAI 2022

INTERNATIONAL SWISS DRAGON CHAMPIONSHIP
RORSCHACH AM BODENSEE DO 26. MAI – SO 29. MAI 2022

INFOS www.sgyc.ch www.dragon-class.ch info@dragon-class.ch

SGYC



St.Gallischer Yachtclub



PROVISORISCHES PROGRAMM

Registrieren und Vermessen: Mittwoch 25. Mai
Eröffnungsfeier: Donnerstag 26. Mai 11.00 Uhr
Erster Start: Donnerstag 26. Mai 13.30 Uhr
Regattatage: Donnerstag 26. Mai – Sonntag 29. Mai
Galaabend mit Drachenfest: Samstag 28. Mai nach den Regatten



SCHWEIZERISCHE DRACHENFLOTTE
SWISS DRAGON ASSOCIATION



**SCHWEIZER MEISTERSCHAFT,
ASCONA, LAGO MAGGIORE /
08.-12. SEPTEMBER 2021**

22 eingeschriebenen Teams aus Deutschland, Frankreich, Niederlanden, den USA und der Schweiz mussten am Eröffnungstag auf Wind warten. Außer einem Blick auf den zauberhaften Lago Maggiore lief nicht viel.

Am späteren Nachmittag hatte die Wettfahrtleitung schließlich ein Einsehen, da kein Wind mehr zu erwarten war, und beendete den Regattatag ohne einen einzigen Lauf. Entsprechend ausgelassen und fröhlich genossen die Seglerinnen und Segler dann den Gin&Tonic-Apéro unseres Partners MURETTE AG Yachtversicherungen CCS.

Während die Regattateilnehmenden auch am zweiten Tag ergebnislos auf Wind warten mussten (man versicherte, dass das höchst selten vorkomme), haben die Begleitpersonen einen vergnüglichen Ausflug mit Führung und Mittagessen auf den berühmten Monte Verità unternommen.

Regattatag drei deutete endlich etwas Wind an! Sechs bis acht Knoten aus Nordwest waren am Morgen vorhergesagt. Die Wettfahrtleitung setzte die Steuermannsbesprechung für 7:30 Uhr an und die Drachen liefen zügig aus. Pünktlich um 8:30 Uhr wurde der erste Lauf zur Internationalen Schweizer Meisterschaft gestartet und beinahe hätte es mit diesem Morgenlauf geklappt, hätte das ferngesteuerte Leefass nicht eigene Ideen gehabt. Einzelne Teilnehmende berichteten von aggressiven Angriffen einer Roboterboje, die sich selbstständig gemacht hatte. Der Lauf musste zum Leidwesen der führenden Boote leider annulliert werden (RRS 32.1).

Am Nachmittag zeigte sich dann endlich die für den Lago bekannte „Inverna“, und es konnten endlich zwei komplette Läufe südlich der Brissago Inseln bei leichten Bedingungen gesegelt werden.



1. Schweizer Meister 2021
FRA 431
Robert Lehmann, Oliver van Acker, Mike Cohen



2. GER 1241
Herbert Eisenlohr, Hannah Hagen, Fabian Eisenlohr



3. SUI 318
Wolf Waschkuhn, Joao Vidinha, Charles Nankin

ERGEBNIS INTERNATIONALE SCHWEIZER MEISTERSCHAFT

PLATZ	SEGELNR.	NAMEN	CREW
1	FRA 431	STORICH	Robert Lehmann, Oliver van Acker, Mike Cohen
2	GER 1241	SAIL LA VIE	Herbert Eisenlohr, Fabian Eisenlohr, Hannah Hagen
3	SUI 318	1-QUICK-1	Wolf Waschkuhn, Joao Vidinha, Charles Nankin

Am Abend war zum Official Dinner im Porto Patriziale geladen. Das Essen und die Stimmung der Seglerinnen und Segler, ihrer Familien und Freunde war hervorragend, und die Gäste genossen den lauen Sommerabend auf der Terrasse des Hafens. Die hübsch dekorierten Tafeln lösten sich jedoch relativ früh auf. Da mit nur zwei Läufen ein viel zu großer Rückstand auf eine gültige Meisterschaft bestand, hatte die Wettfahrtleitung die Seglerinnen und Segler für den nächsten Morgen bereits um nachtschlafende 6:15 Uhr zur Steuermannsbesprechung bestellt.

Zu Beginn des vierten Regattatags der Meisterschaft war es also fast noch Nacht! Man hörte nur das Personal, das die Tische auf der Piazza von Ascona für das Frühstück am Sonntagmorgen bereit machte und sah ein paar wenige, noch schläfrig mundfaule Segler beim Versuch, sich zu orientieren. Manchem Segler war dieser Starttermin denn auch zu früh und einige verzichteten auf die Teilnahme ...

Die Steuermannsbesprechung fiel kurz und knapp aus. Um die Meisterschaft mit mindestens vier Läufen zu sichern, war dies die einzige Chance, mit dem Morgenwind noch zwei weitere Läufe zustande zu bringen, was dann auch klappte. Die Boote wurden anschließend bei herrlichem Wetter durch die Helferinnen und Helfer des Yachtclub Ascona zum Kranen und zur späteren Preisverteilung in den Porto Patriziale geschleppt. Zurück bleiben wunderschöne Erinnerungen.





ERGEBNIS HERBSTPREIS

PLATZ	SEGELNR.	NAMEN	CREW
1	SUI 320	NORMA	Garlef Baum, Jan Schwitter, Hannes Künzi
2	SUI 341	ALEFANZ	Urs Ruppli, Silvia Barben, Michi Wiler
3	SUI 322	GITANE EIGHT	Walter Zürcher, Gilles Pillonel, Andreas Betsche

HERBSTPREIS / THUNERSEE-YACHTCLUB TYC / 01.-03. OKTOBER 2021

Die Saison schloss mit dem Herbstpreis, der mit nur sechs Drachen, mehrheitlich vom TYC, stattfand. Sonnenschein und Föhn dominierten die beiden ersten Regattatage. Am Freitag konnten bei zwar schwachem Wind drei Läufe ausgetragen werden. Der Samstag steuerte einen vierten Lauf mit optimalen Windbedingungen bei und bescherte der einen oder anderen Crew das ersehnte Streichresultat. Kein segelbarer Wind stellte sich dann am Sonntag ein.

Gewinner des Herbstpreises war Garlef Baum (NORMA SUI 320) mit seinem Team Jan Schwitter und Hannes Künzi, die damit auch die Saisonwertung der Schweizerischen Drachenflotte für sich entscheiden konnten.

In den Jahren bis 2020 war der Herbstpreis eine der teilnehmerstärksten Regatten am Thunersee. Wir hoffen sehr, dass dies ab kommendem Herbst wieder der Fall sein wird.



- einzelanfertigung
- neubau
- reparatur
- boots-tuning
- drachenservice



schenk yachtbau ag

hauptstrasse 200, ch-8272 ermatingen
+ 41 71 664 32 88, www.schenkyachtbau.ch

DIE SCHWEIZERISCHE DRACHENFLOTTE FÖRDERT UND UNTERSTÜTZT EINE JUNGE MANNSCHAFT

Schrift // Oliver Weber
Bild // Lotti Schmid

DIE DREI VOM ZÜRICHSEE UND DER DRACHEN AUS BASEL.
DIE SAISON VON 2021 IST GESCHICHTE UND EINE NEUE SEGELSAISON STEHT BEREITS
VOR DER TÜR. UND AUCH DAS VERGANGENE JAHR BOT DIE MÖGLICHKEIT, EINIGE
UNVERGESSLICHE ERINNERUNGEN ZU SCHAFFEN. DAZU GEHÖRT AUCH DIE SCHWEIZER
MEISTERSCHAFT DER DRACHEN IN ASCONA.

Wie bereits in den vorangehenden Jahren kontaktierte mich Garlef Baum und erkundigte sich nach meinem Segelkalender. Dieses Jahr gab es jedoch einen entscheidenden Unterschied, denn ein Boot würde in dieser Saison voraussichtlich nicht gesegelt werden und suchte nach einer neuen Mannschaft. Ein praktisch neues Charterboot, gratis vom Eigner Martin Schläpfer zur Verfügung gestellt, von der SDF transportiert und die Hälfte des Meldegelds bezahlt ... Zu so einem Angebot kann man nicht Nein sagen und so stand fest, dass ich den Alpencup als auch die Schweizer Meisterschaft in Ascona segeln würde. Doch mit wem?

Carlos (18) und Timo (19) kenne ich seit Jahren. Beide sind engagierte Junioren im Segelclub Stäfa und vor Jahren waren sie gar bei mir im Training. Erfahrungen mit dem Drachen hatten sie zwar noch keine, aber die fehlende Erfahrung konnten wir mit grenzenlosem jugendlichem Enthusiasmus kompensieren. Die Frage nach der Crew war also auch geklärt.

Anfangs September war es schließlich so weit und der Alpencup stand vor der Tür. Dank der Hilfe zahlreicher Mitglieder der Drachenflotte stand das Rigg binnen nützlicher Frist und war sogar richtig getrimmt. Vielen Dank nochmals an alle, die uns unter die Arme gegriffen haben. So stand dem Segeln nichts mehr im Wege und wir gaben unser Bestes, den Drachen während des Pre-Events zu bändigen, zumindest versuchten wir es. Der einzige nennenswerte Zwischenfall war das Ableben eines Spibaums. Die Lernkurve war über beide Wochenenden sehr steil und es war kein leichtes Unterfangen, uns in



einem so (kompetitiven) erfahrenen Feld zu behaupten. Die zeitweisen guten Bedingungen boten auch dem Drachen die Gelegenheit, sich von seiner besten Seite zu zeigen, und uns die Möglichkeit, ein besseres Gefühl für das Boot zu entwickeln. Wie genau die Backstagen zu trimmen sind, haben wir trotzdem noch nicht herausgefunden.

Insgesamt können wir drei auf unvergessliche Segeltage zurückblicken, welche uns bestimmt noch lange in Erinnerung bleiben werden. Lieber Martin – ich möchte mich insbesondere auch bei Dir bedanken, dass Du uns so viel Vertrauen entgegengebracht und uns Deine SUI GENERIS anvertraut hast. Nachdem die beiden Stäfner-Junioren derart Gefallen am Drachen gefunden haben, wird man uns sicherlich auch in Zukunft an der einen oder anderen Regatta antreffen. 📌

Anm. der Redaktion:

- Der Drachen SUI GENERIS (ursprünglich vom deutschen Olympiameidallengewinner Uli Libor gesegelt) wurde vom Eigner Martin Schläpfer gratis zur Verfügung gestellt.
- Die SDF organisierte den Transport, das Ein- und Auswassern sowie den Liegeplatz.
- Dieses Jahr (2022) werden Martin Schläpfer und die Crew um Oliver Weber die „Übung“ wiederholen.
- Die SDF hofft, mit solchen Aktionen das Einsteigen in die Klasse zu fördern.

VORAUSSCHAU REGATTEN 2022

DATUM	REVIER	CLUB	REGATTA	RANGLISTE
15.-16.04.	Thunersee	TYC	Osterregatta	Ja
23.-24.04.	Bodensee	BYCÜ	Pokalregatta	
14.-15.05.	Bodensee	SVS Staad	Eichhornregatta	Ja
21.-22.05.	Bodensee	SGYC	Alpencup	Ja
25.-29.05.	Bodensee	SGYC	Internationale Schweizer Meisterschaft	Ja
18.-19.06.	Thunersee	TYC	Jungfrautrophy II	Ja
02.-03.07.	Bodensee	LSC	Pokalregatta	
13.-14.08.	Thunersee	TYC	Drachencup	Ja
29.09.-03.10.	Bodensee	BYCÜ	Internationale Deutsche Meisterschaft	
08.-09.10.	Thunersee	TYC	Herbstpreis	Ja

Unsere Schreinerarbeiten und das
Drachensegeln haben eines gemeinsam:
**Die Leidenschaft und der kompromisslose
Einsatz für herausragende Resultate.**



Stadler



RANGLISTEN SCHWEIZ 2021

CREW

POS	NAME	VEREIN	PUNKTE	REGATTEN SUI	REGATTEN AUSLAND
1	Jan Schwitter	TYC	3102	k.A.	k.A.
2	Markus Bohren	YCZ	2338		
3	Andreas Betsche	TYC	1954		
4	Bernhard Zaugg	TYC	1675		
5	Res Honegger	TYC	1675		
6	Andreas Keller	TYC	1336		
7	Marc Jost	TYC	1336		
8	Michael Wyler	TYC	1179		
9	Ralph Müntener	SGYC	1046		
10	Bernhard Wohlwend	TYC	883		
11	Leo Staufer	TYC	883		
12	Christian Frey	TYC	825		
13	Hannes Künzi	SIMPL	764		
14	Urs Röthlisberger	TYC	578		
15	Oliver Lüscher	TYC	499		
16	Elisabeth Amat	YCS	425		
17	Jürg Lehni	TYC	341		
18	Beat Knapp	TYC	300		
19	Kathy Gausson	CNM	239		
20	Vincent Zanlonghi	CNM	239		
21	Pierre-Yves Disserens	CNM	239		
22	Ramon Winterberg	CCS RC	221		
23	Lotti Schmid	TYC	141		
24	Didier Neyer	CNTY	103		
25	Jan Waltenspühl		98		

STEUERLEUTE

POS	NAME	VEREIN	BOOT	PUNKTE	REGATTEN SUI	REGATTEN AUSLAND
1	Garlef Baum	TYC	SUI 320	3102	5	0
2	Walter Zürcher	TYC	SUI 322	2031	5	1
3	Justus Kniffka	NRV	SUI 296	1685	2	2
4	Peter Kurz	RCO	SUI 322	1675	3	0
5	Urs Ruppli	TYC	SUI 341	1373	3	0
6	Martin Knapp	TYC	SUI 228	1336	4	0
7	Wolf Waschkuhn	CNV	SUI 318	1093	1	1
8	Norbert Stadler	SGYC	SUI 297	1046	2	0
9	Dirk Oldenburg		SUI 313	978	0	5
10	Jürg Wittwer	TYC	SUI 325	883	1	0
11	Peter Schüpbach	TYC	SUI 319	775	4	0
12	Ken Frost	ABYC	SUI 216	775	2	0
13	Paul Kreis	TYC	SUI 317	578	3	0
14	Yves Gausson	CNM	SUI 291	364	1	1
15	Christian Frey	TYC	SUI 289	291	2	0
16	Oliver Weber	SCStäfa	SUI 307	273	2	0
17	Hans-Peter Schobert	TYC	SUI 275	198	3	0
18	Ivano Ghirlanda		SUI 328	50	1	0



Ägäis – von Athen bis Rhodos:
Inseln, Sonne und herrlicher Wind

Mer Egée – d'Athènes à Rhodes :
des îles, du soleil et des vents magnifiques

Yachtcharter mit Rolf Krapf: The sunny side of life! www.mycharter.ch - Ihr Fairmittler™ - votre agence fairplay avec toute l'expérience de Rolf Krapf



35
JAHRE
Hächler Bootbau AG
Einigen & Oberhofen



STANDORT EINIGEN:

Weekendweg 17, 3646 Einigen
Telefon 033 654 72 72
einigen@haechlerbootbau.ch

STANDORT OBERHOFEN:

Schlossgasse 4, 3653 Oberhofen
Telefon 033 243 30 43
oberhofen@haechlerbootbau.ch



www.haechlerbootbau.ch

AUT

ÖSTERREICH

Vorstand Österreichische Drachenflotte

Präsident
 Marcus Oppitz
 AUT 198

Vizepräsident
 Alexander Richard
 AUT 166

Revierverantwortlicher
 Attersee
 Klaus Mittermayr
 AUT 186

Regatten und internationale
 Zusammenarbeit
 Martin Lutz

Mitgliederverwaltung und Finanzen
 Peter Resch

Fachbeirat Segeln
 Dietmar Gfreiner
 AUT 167

Fachbeirat Holzdrachen
 Gerhard Hermann
 GER 60

Schatzmeister
 Dr. Georg Mustafa

Rechnungsprüfer
 KR Heinrich Spängler

DIE ÖSTERREICHISCHE SAISON 2021

Schrift // Marcus Oppitz
Bild // UYCA, Christoph Nordhoff

Mit schon etwas Routine beim Organisieren und Abwickeln von Regatten unter besonderen Voraussetzungen war die österreichische Saison 2021 traditionell wieder mit Litzlwurmpreis, Entenpokal, Staatsmeisterschaft am Attersee und Drachenkristall am Wolfgangsee gut geplant. Die Lust aufs Segeln ist uns trotz der noch

immer mühsamen Umstände nicht vergangen und wir freuen uns über vier Regatten mit in Summe 14 Wettfahrten und 84 Teilnahmen. Am Ende der Saison hatten sich 29 Steuerleute und 70 VorschoterInnen in die österreichischen Jahresbestenlisten eingetragen. Mit 32 Teilnahmen internationaler Gäste können wir die österreichische Gastfreundschaft wieder unter Beweis stellen.

DATUM	REVIER	CLUB	VERANSTALTUNG	BL	IDA	WF	TN	TN/AUT	TN/GÄSTE
5.-6.06.	Attersee	UYCAs	Litzlwurmpreis	1	-	4	13	12	1
24.-25.07.	Attersee	SCK	Entenpokal, LM v ÖÖ	1	-	3	18	15	3
29.07.-01.08.	Attersee	UYCAs	IÖSTM	1,2	2	4	43	16	27
28.-29.08.	Wolfgangsee	UYCWg	Drachenkristall, LM von Salzburg	1		3	10	9	1
Summe						14	84	52	32

ALBERT STURM IST BEIM LITZLWURM NICHT ZU SCHLAGEN

Als unschlagbar erwies sich Albert Sturm beim Litzlwurm am 5. und 6. Juni 2021 im UYCA. Samstag war zwar Flaute, am Sonntag konnten dann aber bei Südwind vier Wettfahrten gesegelt werden. Mit ebenso vielen (!) ersten Plätzen machte Albert mit Jacob Pichorner und Harald Pessl die Sache klar. Auf den Plätzen Christian Scheinecker mit Klaus Manhardt und Dominic Würfl sowie an dritter Stelle Michael Pretscher mit Heinrich Pretscher.



Unschlagbarer Albert Sturm

ERGEBNIS LITZLWURM (PLÄTZE 1-3)

PLATZ	BOOT	NAMEN	PUNKTE	WF1	WF2	WF3	WF4
1	AUT 777	Sturm Albert, Pichorner Jacob, Pessl Harald (alle UYCA)	3	(1)	1	1	1
2	AUT 194	Scheinecker Christian UYCA, Manhardt Klaus SCK, Würfl Dominic OESV	7	3	2	(4)	2
3	AUT 192	Pretscher Michael UYCA, Pretscher Heinrich OESV	10	(8)	4	2	4



Albert hier noch im Inflight mit Michi Pretscher

ENTENPOKAL MIT 18 TEILNEHMERN, SIEG FÜR VINCI

Endlich wieder Regattesegele! Alles natürlich eingeeckelt und den 3G-Regeln entsprechend.

Das dachten sich immerhin drei bayerische und 15 österreichische Crews und nahmen am diesjährigen Entenpokal teil. Etwas zögerlich kam der Wind in die Gänge, die Richtung (NNW) war zumindest in den ersten beiden Wettfahrten eher ungewöhnlich – echtes Neuland für die meisten von uns. Die Wettfahrtsleitung um Gert (Blondl) Schmidleitner verlegte kurzerhand den Kurs und los ging's. Es konnten in Summe drei saubere Wettfahrten geboten werden und kleine Hoppalas, wie eine untergegangene Zielboje, wurden von Gert beim Dinner launig kommentiert. Gratulation auch an Veranstaltungsleiter Gerhard Hermann, der eine runde Gesamtveranstaltung mit bester Betreuung zu Lande und zu Wasser ermöglichte.

Die Wettersituation ließ am Sonntag keine Wettfahrt mehr zu, die Boote wurden größtenteils bereits in den UYCA zur IÖSTM geschleppt.

Verdiente Sieger wurde einmal mehr die Mannschaft Vinci Hoesch/Peter Liebner/Bernd Döpke mit 1/1/6 – gefolgt von Martin Büge/Barbara Rosener/Poldi Obermaier mit 3/6/3. Beste Österreicher und oberösterreichische Landesmeister 2021 wurden Peter Resch/Justin Kurz/Willibald Hauer von UYCA. Das dichte Feld samt knappen Ergebnissen zeugt von insgesamt fairen Bedingungen und lässt eine spannende IÖSTM ab dem 29. Juli 2021 erwarten. Die Drachenflotte freut sich auf schöne vier Tage und ein voll ausgeschöpftes Teilnehmerfeld.

ERGEBNIS ENTENPOKAL (PLÄTZE 1-3)

PLATZ	BOOT	NAMEN	PUNKTE	WF1	WF2	WF3
1	GER 10	Hoesch Vincent CYC, Liebner Peter CYC, Döpke Bernd ASC	8	1	1	6
2	GER 1077	Büge Martin MYC, Rosener Barbara MYC, Obermaier Poldi BYC	12	3	6	3
3	AUT 175	Resch Peter UYCA, Kurz Justin Oliver UYCA, Hauer Willibald UYCA	13	9	3	1

**DIE STAATSMEISTER 2021 SIND
PETER RESCH, JUSTIN KURZ UND
WILLIBALD HAUER**

Vom 29. Juli bis 1. August 2021 nahmen 43 Boote aus fünf Nationen (Österreich, Deutschland, Ungarn, Belgien, Frankreich) bei der Drachen-Staatsmeisterschaft am Attersee teil.

Drei Tage lang saßen die Seglerinnen und Segler zur Geduldsprobe am Ufer. Neben dem Basteln an den Booten und dem Kaffeetrinken im Restaurant, war das Schauen auf einzelne Windstriche am See und das Hoffen, dass sich daraus segelbare Verhältnisse entwickeln, die Hauptbeschäftigung. Erst am Sonntag, als das Wetter sich grundlegend änderte, kam wechselnder Wind aus Süd und West auf. „Keine einfachen Verhältnisse! Der Wind wechselte mehrmals in Stärke und Richtung“, erklärte uns Wettfahrtsleiter Gert Schmidleitner.

Am besten gelang dies der Mannschaft Peter Resch/Justin Kurz/Willibald Hauer (AUT 175, alle UYCA's), die erst letzte Woche den Landesmeistertitel für sich erringen konnten. „In der ersten der vier Wettfahrten haben wir die falsche

Seite erwischt. In den weiteren drei konnten wir nach mäßigen Starts den Wind besser lesen als die anderen Teams und vor ihnen ins Ziel segeln“, meint Steuermann Peter Resch im Interview nach der Siegerehrung. Nach zwei Vizemeistertiteln und drei Bronze-Plätzen nimmt das Team heute freudestrahlend die Staatsmeister-Medaillen entgegen.

Die Plätze zwei und drei der Gesamtwertung gehen an die deutschen Teams Ingo Ehrlicher/Thomas Auracher/Markus Schmidt und Vincent Hoesch/Peter Liebner/Kilian Weise. Vizestaatsmeister wurden Dietmar Gfreiner/Doris Wollner/Martin Fussi (AUT 167, alle UYCA's), die in der Gesamtwertung Rang vier belegen. Einen Platz dahinter und Gewinner der Bronze-Medaillen sind Christian Spießberger (SCA)/Christoph Schindler (SCK)/Gerhard Schlipfing (SCA).

Unser Dank gilt den Sponsoren Robline und Yachtservice Gebetsroither.



- 1 | Der Attersee bei Westwetter
- 2 | Start zur ersten Wettfahrt
- 3 | Markus Glas mit Philipp Ocker und Oliver Davies auf einem edlen Stück Holz (GER 562)
- 4 | Peter Resch auf dem Weg zum Titel
- 5 | Die Staatsmeister 2021 Willibald Hauer, Peter Resch und Justin Kurz
- 6 | Veranstaltungsleiter Marcus Oppitz auf der Bahn



ERGEBNIS STAATSMEISTERSCHAFT (PLÄTZE 1-10)

PLATZ	BOOT	NAMEN	PUNKTE	WF1	WF2	WF3	WF4
1	AUT 175	Resch Peter UYCA's, Kurz Justin UYCA's, Hauer Willibald UYCA's	10	(19)	1	7	2
2	GER 77	Ehrlicher Ingo BYC, Auracher Thomas YCAT, Schmidt Markus BYC	11	1	6	(8)	4
3	GER 10	Hoesch Vincent CYC, Liebner Peter ASC, Weise Kilian DSC	11	6	3	2	(8)
4	AUT 167	Gfreiner Dietmar UYCA's, Wollner Doris UYCA's, Fussi Martin UYCA's	15	2	(32)	10	3
5	AUT 165	Spießberger Christian SCA, Schindler Christoph SCK, Schlipfing Gerhard SCA	18	3	(24)	9	6
6	AUT 194	Scheinecker Christian UYCA's, Manhardt Klaus SCK, Würfl Dominic OESV	20	(17)	8	1	11
7	GER 995	Hoffmann Jan BYC, Wiesinger Alexander UYCA's, Hoffmann Janica BYC	22	10	7	5	(17)
8	AUT 777	Sturm Albert UYCA's, Pichorner Jacob UYCA's, Pesst Harald UYCA's	23	4	(21)	3	16
9	GER 562	Glas Markus MYC, Ocker Philipp UYCA's, Davies Oliver MYC	24	8	12	4	(14)
10	AUT 166	Richard Alexander Wenzel UYCA's, Hofer Florian UYCA's, Doll Bernd UYCA's 27	27	(0CS)	2	6	19



**ZEHN DRACHEN BEIM DRACHEN-
KRISTALL AM WOLFGANGSEE**

Der Drachenkristall am Wolfgangsee versammelte zehn Drachen an der Startlinie. In drei Wettfahrten bei Westwind zwischen zwei und vier Beaufort konnte Martin Lutz mit Wolfgang Buchinger und Jörg Moser und den Plätzen 5-1-1 den obersten Platz am Stockerl knapp vor Karl Holzner, Rudi Höller und Lukas Eigenstuhler erkämpfen. Am dritten Platz AUT 188 Toni Steinberger mit Max Reichert und Elmar Schwarz.

ERGEBNIS DRACHENKRISTALL (PLÄTZE 1-3)

PLATZ	BOOT	NAMEN	PUNKTE	WF 1	WF 2	WF 3
1	AUT 204	Lutz Martin, Buchinger Wolfgang, Moser Jörg	7	5	1	1
2	AUT 159	Holzner Karl, Höller Rudi, Eigenstuhler Lukas	7	3	2	2
3	AUT 188	Steinberger Toni, Reichert Max, Schwarz Elmar	10	1	6	3

ÖSTERREICHER INTERNATIONAL

Mit insgesamt sechs internationalen Teilnahmen war die Saison 2021 schon etwas aktiver als 2020. AUT 204 segelte – mit wechselnder Besatzung – in Dänemark, beim Gold Cup und am Gardasee. Ebenfalls am Gardasee segelten außerdem AUT 175 (Peter Resch mit Thomas Dohnal und Thomas Jakobowitz) sowie AUT 188 (Anton Steinberger mit Max Reichert und Elmar Schwarz).

**GRAND PRIX IN DÄNEMARK,
EINE DRACHENBÄNDIGUNG
MIT NICI UND GEORG**

AUT 204 mit Martin Lutz, Nici Piso und Georg Skolaut beschloss, die Fahrt nach Norden zum Gold Cup in Marstrand, Schweden mit einem Zwischenstopp beim Dragon Grand Prix in Dragor, Dänemark vom 29. Juli bis 1. August aufzuwerten.

(Martin Lutz, Nici Piso, Georg Skolaut) Solider Grundwind von 25 Knoten mit Böen bis 35 waren nicht segelbar und so warteten wir die ersten beiden Tage auf segelbare Bedingungen. Nach Studium des Wetterberichts für Tag zwei entschieden wir uns für eine Kanalbootsfahrt in Kopenhagen. Der Wettfahrtsleiter aber doch für ein erstes Rennen um 18 Uhr. Nur die Profiteams wagten sich auf den aufgewühlten Öresund hinaus, der als Schmankerl noch dazu eine gegenläufige Strömung aufbot.

Am Weg nach Marstrand zum Gold Cup kam uns der Grand Prix gerade recht, um Starkwind, hohe kurze Welle und Strömung zu trainieren. Wir hätten ja klar gewonnen, wenn da nicht die

15+ Profis und die nördlichen Revierkaiser im Weg gestanden wären. Die Hauptaufgabe bestand in der Übung „wie baue ich den Druck im Segel ab und komme schnell durch die steile Welle“. Genau das haben wir ja auf den österreichischen Revieren schon tausendmal geübt.

**STARKER AUFTRITT DER
ÖSTERREICHER BEIM GOLD CUP**

Ein beeindruckendes Ergebnis ersegelte die österreichische Crew Christoph Skolaut, Martin Lutz und Georg Skolaut beim Gold Cup in Marstrand, Schweden vom 12. bis 20. August.

(Christoph Skolaut) Da saßen wir nun schon seit vier Tagen und immer noch keine Wettfahrt beim diesjährigen Gold Cup im schwedischen Segelmekka Marstrand. Am Samstag hätte eigentlich das Practice Race stattfinden sollen. Dieses wurde aber bereits in der Früh abgesagt, da es im Segelrevier direkt vor Marstrand mit 25 Knoten und mehr blies und die hohen Wellen kein Segeln möglich machten. Am Sonntag, dem ersten Regattatag, das gleiche Bild. Am Montag ließ der Wind zwar nach, war allerdings immer noch über 20 Knoten – die nach wie vor hohen, brechenden Wellen verhinderten jedoch laut Informationen der Wettfahrtsleitung den Start zur ersten Wettfahrt. Und am Dienstag, als das Tief endlich nach Nordosten weitergezogen war und es langsam aufklarte, war dann zu wenig Wind – also wieder Startverschiebung auf den nächsten Tag.

Dann aber der Mittwochmorgen. Der obligate Blick aus dem Hotelzimmer auf die Hafeneinfahrt und im Anschluss auf die diversen Wetter-Apps versprach

beste Segelbedingungen. Bei Wind aus West mit anfangs etwa acht Knoten Stärke, aber schnell zunehmend auf mehr als 20 Knoten und drehend auf WSW wurde die erste Wettfahrt gestartet. Bezeichnend für diesen, aber auch für die beiden weiteren Wettfahrtstage war der sehr konstante Wind mit nur geringen, pendelnden Drehern und die Strömung, die meistens die rechte Seite bevorzugte. Wichtig waren sehr gute Starts, um in der ersten Reihe „hinauszukommen“ und mit freiem Wind zu segeln. Bei der Länge einer Kreuz von rund 30 Minuten immens wichtig. Genauso wie eine gute Bootsgeschwindigkeit, um mit den Besten mithalten zu können. Das war in der schwierig zu steuernden Welle, die sich durch eine lange Dünung mit kurzen, teilweise brechenden Wellen überlagerte, gar nicht so einfach. Dies galt sowohl für die Kreuz, als natürlich auch für den Vorwind, wo es darum ging, durch entsprechendes Pumpen die Wellen abzusurfen.

An den beiden Folgetagen dann „Champagne Sailing Conditions“. Wind nach wie vor aus West mit acht bis zwölf Knoten am Donnerstag und sechs bis 15 Knoten am Freitag, dazu Sonnenschein und keine Wolke. Einfach perfekt! Eigentlich sollte man nur in solchen Bedingungen segeln. Die souverän agierende Wettfahrtsleitung brachte an diesen drei Tagen die ausgeschriebenen sechs Wettfahrten schließlich durch. Mit den Plätzen 27, 12, 45, 32, 16 und 16 konnten wir den hervorragenden 20. Platz im Gesamtklassement unter den 70 gestarteten Teams ersegeln und waren mit unserer Leistung – auch in Hinblick auf das geringe Training – sehr zufrieden. In der Corinthian-beziehungsweise Amateur-Wertung belegten wir den neunten Platz unter den 50 Teams.

Robline**TAUWERK
FÜR ALLE
BEDINGUNGEN.**
www.roblineropes.com

DREI AUT-BOOTE BEIM HANS-DETMAR WAGNER CUP AM GARDASEE

Vom 30. September bis 2. Oktober 2021 trafen sich 31 Drachen im Circolo Vela Torbole (CVT), um den traditionellen Hans-Detmar Wagner Cup auszusegeln. Die Wettervorhersage versprach schönes Wetter mit angenehmen Temperaturen und Ora, sodass einige Boote schon früher anreisten, um den Sommer zu verlängern und noch etwas zu trainieren.

Die österreichische Abordnung bestand aus drei Booten: AUT 175 Peter Resch (UYCAs), Thomas Dohnal (UYCNs) und Thomas Jakobowitz, AUT 188 Anton Steinberger (UYCWg), Max Reichert und Elmar Schwarz sowie AUT 204 Christoph Skolaut (UYCMo), Martin Lutz (UYCWg) und Georg Skolaut (UYCMo). Der Wetterbericht behielt recht und es konnten alle acht ausgeschriebenen Wettfahrten bei herrlichen Ora-Bedingungen mit Wind zwischen zehn und 25 Knoten, Sonnenschein und Temperaturen bis 25 Grad Celsius gesegelt werden.

In sportlicher Hinsicht hatten die Favoriten die Nase vorn, wie es bei den konstanten vorherrschenden Bedingungen auch zu erwarten war. Aus österreichischer Sicht konnten Peter Resch, Thomas Dohnal und Thomas Jakobowitz mit dem neunten Platz (60 Punkte) in dem stark besetzten Feld durchaus zufrieden sein, auch wenn aufgrund fehlender gemeinsamer Segelstunden einige Punkte auf der Regattabahn liegen blieben. Auch Christoph Skolaut, Martin Lutz und Georg

Skolaut platzierten sich als 14. (87 Punkte) deutlich in der ersten Hälfte des Feldes und zeigten nach ihrer tollen Leistung beim Gold Cup wieder ein solides Ergebnis. Für Anton Steinberger, Max Reichert und Elmar Schwarz war es die erste Auslandsregatta am Drachen. Sie sammelten viel Erfahrung und konnten vor allem in den Wettfahrten mit weniger Wind mit wesentlich arrivierteren Drachenseglern gut mithalten.

Erwähnt werden sollte auch die Leistung der beiden UYCAs-Mitglieder Philipp Ocker und Florian Grosser, die am Gardasee zwar für den MYC segelten, aber mit ihrem dritten Crewmitglied Oliver Davies den fünften Gesamtrang (36 Punkte) erreichten. Sie zeigten mit zwei sehr souveränen Wettfahrtsiegen am letzten Regattatag ordentlich auf und verfehlten das Stockerl nur knapp.

VORSCHAU 2022

NEUFASSUNG DER BERECHNUNG DER BESTENLISTE

Die Jahresversammlung der Drachenflotte hat am 31. August 2021 im UYCAs die untenstehende Neufassung der Berechnung der Bestenliste beschlossen (Änderung unterstrichen). Dabei werden im Vergleich zu der Version bis 2021 IDA-Grade-1-Regatten (z.B. Grand Prix) und IDA-Grade-2-Regatten (z.B. nationale Meisterschaften im Ausland) höher bewertet und es wird die Möglichkeit geschaffen, bei österreichischen Revierwettfahrten auch Punkte für die Bestenliste zu sammeln.

TEILNEHMER AN DER ÖSTERREICHISCHEN BESTENLISTE

Für die Wertung in der österreichischen Bestenliste gelten für den Segler folgende Voraussetzungen:

- Mitglied in einem österreichischen Club
- Nennung für diesen Club bei der zu wertenden Regatta
- Mitglied der Drachenflotte

Keine Voraussetzung ist die österreichische Staatsbürgerschaft.

REGATTEN, DIE ZUR BESTENLISTE ZÄHLEN

Zur österreichischen Bestenliste zählen:

- alle österreichischen Schwerpunkt-Regatten, im Regattakalender der Drachenflotte
- Gold Cup, Weltmeisterschaft und Europameisterschaft
- alle Regatten mit IDA Grade 1, 2 und 3
- alle Regatten im Ausland, die im jeweiligen nationalen Regattakalender als Ranglisten-Regatta gewichtet sind
- alle österreichischen Revierwettfahrten mit mindestens fünf Drachen am Start und einer Klassenwertung der Drachen nach gesegelter Zeit (z.B. die Freitagsregatta im UYCAs)

FAKTOR DER REGATTA

Folgende Faktoren werden angewendet:

- 0,5 für Regatten, bei denen nicht genug Wind für ausreichend Wettfahrten laut Ausschreibung war
- 0,5 für österreichische Revierwettfahrten mit mindestens fünf Drachen am Start und einer Klassenwertung der Drachen nach gesegelter Zeit
- 1,0 für österreichische Schwerpunkt-Regatten *)
- 1,0 für Ranglisten-Regatten im Ausland *)
- 1,0 für IDA-Grade-3-Regatten
- 1,1 für IDA-Grade-2-Regatten (z.B. nationale Meisterschaften im Ausland)
- 1,2 für IDA-Grade-1-Regatten (z.B. Grand Prix)
- 1,2 für die Österreichische Staatsmeisterschaft
- 1,3 für die Europameisterschaft
- 1,4 für die Weltmeisterschaft und den Gold Cup

*) Für die Wertung in der Bestenliste sind mindestens fünf Teilnehmer erforderlich. Ansonsten gibt es keine Mindestteilnehmerzahl für ein Zustandekommen einer Regatta, außer es sind solche in den Regeln für Meisterschaften festgelegt.



AUT 204 beim HDW

ANZAHL DER GEWERTETEN ERGEBNISSE

Es werden die maximal fünf besten Ergebnisse gewertet.

- Zu diesen zählen die maximal drei besten Auslandsergebnisse, falls zumindest eine Regatta in Österreich gesegelt wurde.
- Falls keine Regatta in Österreich gesegelt wurde, zählen die zwei besten Auslandsergebnisse.
- Es werden maximal zwei österreichische Revierwettfahrten gewertet.

Der Segler ist für die Lieferung der Ergebnisse an dietmar(et)gfreiner.at selbst verantwortlich. Nicht gelieferte Ergebnisse können nicht einberechnet werden.

TERMINE 2022

Wir planen die Saison 2022 mit den traditionellen Terminen am Attersee und Wolfgangsee:

Die Clubs und Veranstaltungsleiter sind darauf vorbereitet, im Falle von coronabedingten Einschränkungen die Veranstaltungen trotzdem sicher und ordentlich zu organisieren. Wir hoffen natürlich, dass keine Absagen notwendig sein werden. Es ist allerdings mit Meldebeschränkungen zu rechnen, zeitgerechtes Melden empfiehlt sich daher.

DATUM	REVIER	CLUB	REGATTA	BL
18.-19.06.2022	Attersee	UYCAs	Litzlwurmpreis	1
23.-24.07.2022	Attersee	SCK	Entenpokal, LM von OÖ	1
28.-31.07.2022	Attersee	UYCAs	Internationale Österreichische Staatsmeisterschaft	1,2
27.-28.08.2022	Wolfgangsee	UYCWg	Drachenkristall, LM von Salzburg	1

**YACHTSERVICE
GEBETSROITHER**

EUROPEAN
YACHT
OF THE YEAR
2022

**HOME OF
WORLDCLASS
DAYSAILERS**

**SAFFIERYACHTS
WORLDCLASS DAYSAILERS**

Als Österreich-Generallimporteur informieren wir Sie gerne über diese erfolgreichen Boote.

WWW.YACHT.CO.AT

YACHTSERVICE GEBETSROITHER GMBH & CO KG / UNTERBUCHBERG 15 / A-4863 SEEWALCHEN AM ATTERSEE TEL. +43 664 2116833

RANGLISTEN

Jahresranglisten 2021

29 Steuerleute und 70 Vorschoter haben sich 2021 in die österreichische Bestenliste eingetragen. Die Bestenliste der Steuerleute 2021 gewinnt Peter Resch mit 360.44 Punkten vor Christian Scheinecker (324.22) und Dietmar Gfreiner (261.27). In der Crew-Liste hat sich Harald Peßl vor Willibald Hauer und Justin Kurz an die Spitze gesetzt.

VORSCHOTER

POS	NAME	VEREIN	PUNKTE	REGATTEN AUT	REGATTEN AUSLAND
1	Peßl Harald	UYCAs	285.57	4	0
2	Hauer Willibald	UYCAs	269.75	3	0
2	Kurz Justin Oliver	UYCAs	269.75	3	0
4	Skolaut Georg	UYCMo	264.34	1	3
5	Fussi Martin	UYCAs	261.27	3	0
5	Wollner Doris	UYCAs	261.27	3	0
7	Manhart Klaus	SCK	254.22	3	0
8	Würtl Dominic	ÖSV	254.22	3	0
8	Pichorner Jacob	UYCAs	232.24	3	0
10	Pretschner Heinrich	OESV	219.80	3	0
11	Schindler Christoph	SCK	186.59	2	0
12	Schlipfingher Gerhard	SCA	186.59	2	0
13	Lutz Martin	UYCWg	167.76	0	2
14	Reichert Max	WSC	164.49	2	1
15	Schwarz Elmar	WSC	164.49	2	1
15	Doll Bernd	UYCAs	160.67	2	0
17	Hofer Florian	UYCAs	160.67	2	0
18	Wildner Monika	UYCAs	137.75	2	0
18	Pilgerstorfer Leo	UYCAs	131.96	3	1
20	Höller Rudolf	SYC	123.19	2	0
20	Eder Bernhard	OESV	110.64	2	0
22	Nissl Helmut	UYCAs	110.64	2	0
23	Lux Günther	UYCAs	97.26	2	0
24	Raderbauer Josef	UYCAs	97.26	2	0
25	Lindner Gerhard	UYCAs	92.98	2	0
25	Sturz Peter	UYCAs	92.98	2	0
27	Dohnal Thomas	UYCNS	90.69	0	1
28	Jakobowitz Thomas	UYCNS	90.69	0	1
28	Buchinger Wolfgang	UYCWg	86.67	1	0
30	Eigenstuhler Lukas	UYCWg	86.67	1	0
31	Moser Jörg	UYCWg	86.67	1	0
31	Felzmann Pia	SCK	84.62	1	0
33	Deschka Stefan	UYCAs	77.78	1	0
34	Hubauer Friedrich	UYCAs	77.78	1	0
34	Kogard Valentin	UYCWg	74.36	1	0
34	Kretschmer Holger	UYCAs	71.42	1	0
36	Münnich Peter	UYCWg	70.00	1	0
38	Ritschel Michael	UYCWg	70.00	1	0
38	Hermann Christian	OESV	69.74	2	0
40	Manhardt Christian	OESV	69.74	2	0
40	Pessl Laurenz	UYCAs	68.65	2	0
42	Stolitzka Laurenz	UYCAs	68.65	3	0
42	Felzmann Michael	SCK/UYCAs	66.67	2	0
44	Gnan Markus	SCK	66.67	1	0
44	Wymetal Christian	OESV	55.90	2	0
46	Fischer Bertram	UYCWg	53.33	1	0
46	Elsner Jochen	UYCAs	53.04	1	0
48	Elsner Rupert	UYCAs	53.04	1	0
49	Prosser Peter	FORST	48.70	1	0
49	Traxler Ernst	NCA	48.70	1	0
51	Kaserer Peter	OESV	36.52	1	0
51	Becker Clemens	UYCAs	34.81	2	0
53	Feichtenschlager M.	UYCWg	33.33	1	0
53	Zimmel Joachim	UYCWg	33.33	1	0
55	Graf Max	UYCWg	30.00	1	0
55	Hantl Fabian	UYCWg	30.00	1	0
57	Bösch Valentin	UYCAs	27.78	1	0
58	Fleck Anna	UYCWg	26.67	1	0
58	Moche Peter	UYCWg	26.67	1	0
60	Lindeck-Pozza Raphael	UYCAs	25.93	1	0
60	Piso Nici	UYCMo	22.22	0	1
62	Wymetal-Hochleitner Barbara	UYCAs	14.81	1	0
63	Gassner Alice	UYCWg	12.82	1	0
64	Meixner Roman	UYCWg	12.82	1	0
65	Ahrer Christian	SCK	9.26	1	0
66	Hruby Wolfgang	OESV	9.26	1	0
67	Gilhofer Björn	SCK	0.00	1	0
68	Hattwich Barbara	UYCWg	0.00	1	0
69	Hattwich J.	UYCWg	0.00	1	0
70	Hofer Richard	UYCAs	0.00	1	0

ÖSTERREICH 2021

STEUERLEUTE

POS	NAME	VEREIN	BOOT	PUNKTE	REGATTEN AUT	REGATTEN AUSLAND
1	Resch Peter	UYCAs	AUT 175	360.44	3	1
2	Scheinecker Christian	UYCAs	AUT 194	324.22	4	0
3	Gfreiner Dietmar	UYCAs	AUT 167	261.27	3	0
4	Sturm Albert	UYCAs	AUT 777	232.24	3	0
5	Pretschner Michael	UYCAs	AUT 192	219.80	3	0
6	Spießberger Christian	SCA	AUT 165	186.59	2	0
7	Lutz Martin	UYCWg	AUT 204	183.25	2	1
8	Skolaut Christoph	UYCMo	AUT 204	167.76	0	2
9	Steinberger Anton	UYCWg	AUT 188	164.49	2	1
10	Richard Alexander	UYCAs	AUT 166	160.67	2	0
11	Holzner Karl	UYCWg	AUT 159	123.19	2	0
12	Eder Wolfgang	UYCAs	AUT 155	110.64	2	0
13	Flödl Matthias	UYCAs	AUT 67	97.34	3	0
14	Müller Peter K.	UYCAs	AUT 189	97.26	2	0
15	Oppitz Marcus	UYCAs	AUT 198	92.98	2	0
16	Farthofer Michael	UYCAs	AUT 277	77.78	1	0
16	Neugebauer Christian	UYCAs	AUT 193	70.71	3	0
18	Hermann Gerhard H.	SCK	GER 60	69.74	2	0
19	Stolitzka Alexander	UYCAs	AUT 195	68.65	3	0
20	Felzmann Florian	SCK/UYCAs	AUT 227	66.67	2	0
21	Schranagl Philipp	UYCWg	AUT 80	53.33	1	0
22	Elsner Berndt	UYCAs	AUT 170	53.04	1	0
23	Ruckensteiner Andreas	UYCAs	AUT 115	48.70	1	0
24	Nadlinger Michael	UYCWg	AUT 191	46.15	2	0
25	Graf Hans	UYCWg	AUT 3	30.00	1	0
25	Schleederer Manfred	UYCWg	AUT 201	26.67	1	0
27	Wutschl Anton	SYC	AUT 145	25.00	0	1
28	Ahrer Franz Stephan	YCA-Segelsport	AUT 97	9.26	1	0
29	Hattwich Michael	UYCWg	AUT 300	0.00	1	0



I M P R E S S U M

Herausgeber und V.i.S.d.P. Deutsches Drachengeschwader e.V., Postfach 1103, 82351 Weilheim | Schweizerische Drachenflotte, Dorfstraße 12, CH-6340 Baar | Österreichische Drachenflotte, Tauchnergasse 5/18, A-3400 Klosterneuburg

Chefredakteur Tom Körber, Esmarchstraße 61, 24105 Kiel,
info@tomkoerber.de, +49 431 888 67 79

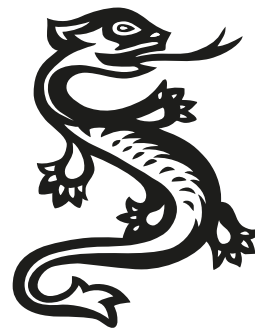
Grafik/Editorial Design Outline-Graphix UG (haftungsbeschränkt),
Klausdörfer Weg 167, 24148 Kiel, +49 431 647 31 73

Korrektur Kirska Stoltenburg

Autoren Tom Körber, Gregor Berz, Martin „Stavros“ Payne, Günter Ahlers, Michael Reinert, Sina Wolf, Tobias Aschenbrenner, Christian Hemmich, Christopher M. Nordhoff, Garlef Baum, Christian Zinkler, Marcus Oppitz, Lorenz Fischer, Hans-Dieter Lang, Hans-Christian „Hannes“ Schwieger, Frank Blohm, Hans Herbert Hoffmann

Fotos Sören Hese, Elena Razina, Tom Körber, Archiv IDA, IDA Yearbook 2021/2022, Peter Kahl, osga-photos, Giulia Cimarosti, Jehan Lérin, Ludger „Lu“ Eickmann, Sina Wolf, Kathi Hassenjuergen, Ella Entzminger, Lotti Schmid, Christopher M. Nordhoff, Evelyn von Hoermann, Friedrich Magnussen, Andrea Grosser, Segler-Verein Staad, Michael Reinert

Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der Zustimmung der Herausgeber. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen.



“
*Es gibt keinen
Unterschied zwischen
Corinthian- und
Profi-Segeln. Es gibt
nur richtiges und
falsches Segeln.*
”

FREI NACH DENNIS CONNER





Come and visit us in Cascais and test your Dragon with the best.

Petticrows boatyard is now located in Cascais, Portugal.

Being at one of the world's best regatta locations ensures Petticrows is very well placed to service the fleet efficiently.

Known for its prime racing playground, Cascais is also known as a historic and cosmopolitan seaside resort in the Atlantic Ocean located 30km west of the Capital - a 20-minute drive from Lisbon Airport. It's year-round mild weather and consistent wind make this village a sailor's paradise and surely a must visit location. Come test your Dragon with us, Pedro Rebelo de Andrade and the rest of our team are kindly waiting to welcome you.

For spares and repairs
in the UK you may contact
our local agent Katie Cole
@ katie@katiecole.eu

 www.petticrows.com
 www.facebook.com/Petticrows
 www.instagram.com/petticrows
 petticrows@petticrows.com

WE TAKE DRAGONS SERIOUSLY

