

DRAGON

JOURNAL

Internationale Drachenklasse 2026



DEUTSCHES DRACHENGESCHWADER | SCHWEIZERISCHE DRACHENFLOTTE | ÖSTERREICHISCHE DRACHENFLOTTE | UNGARISCHER DRACHENVERBAND



Ihr Lebenswerk ist bei uns in guten Händen

Mit hohem persönlichen Engagement
machen wir Ihr Unternehmen zukunftssicher
und führen es erfolgreich fort.
Wir investieren uns.

 **Mition**





Bild // Elena Gröfal



**WEIL DER
HORIZONT
DEINE
ZIELLINIE IST**

TAUSEND GRÜNDE,
EIN PARTNER

 PANTAENIUS





Bild // Tom Körber

INTERNATIONAL

Vincent „Vinci“ Hoesch	12
Grade-0 und -1 Circuit	18
HDW Cup	22
Gold Cup	23
Rupert „Ruppi“ Fischer	24
GPS im Drachen	28
Drachen-Humpen	30
Lipp-Tipp	32
IDM 2025 Niendorf	34
Mello-Drachen	42
JAPETUS	44
Marblehead Trophy	46
Classic Dragon World Cup Flensburg	48

SCHWEIZ

Bericht 2025	75
Französische Meisterschaft	80
Int. Schw. Meisterschaft	82
SUI 333	84
Ranglisten	86

UNGARN

Tag der offenen Tür	105
Nationale Meisterschaft	107
Johan Anker Cup	108

DEUTSCHLAND

Flotte Bodensee	60
Flotte Berlin	61
Flotte Ammersee	62
Flotte Nord	64
Flotte Rheinland	66
Ranglisten	68

ÖSTERREICH

Smoke on the Water & Yoga	91
20 Jahre Entenpokal	93
125 Jahre Union Yacht Club Wolfgangsee	96
Zurück an die Startlinie	95
Segeln in Hong Kong	97
Ranglisten	101

TEAM DRAGON



Dr. Dirk Pramann
Deutsches
Drachengeschwader



Garlef Baum
Schweizerische
Drachenflotte



Bernd Doll
Österreichische
Drachenflotte



Vilmos Náráy
Ungarischer
Drachenverband

EDITORIAL



Gregor Berz
Chefredaktion
Inhalt



Tom Körber
Chefredaktion
Grafik

Liebe Drachenfamilie,

die Drachenklasse befindet sich im Umbruch. Nicht nur, dass mit dem neuen Chairman der International Dragon Association Bram van Olphen nun zwei der fünf IDA Officer der Drachenflotte Hong Kong angehören – was im Angesicht der bevorstehenden Weltmeisterschaft in Hong Kong Sinn ergibt und des Weiteren den Anspruch der Drachenklasse unterstreicht, eine internationale Klasse zu sein und kein rein europäisches Phänomen. Im Hintergrund hat es auch einen Wechsel an der Spitze des Technischen Komitees der IDA gegeben: Klaus Diederichs sieht mit der Erlaubnis von GPS im Drachen die Agenda, die ihm sein Vorgänger Philip Dohse mit auf den Weg gegeben hatte, als erfüllt und übergibt an Graham Bailey, den Steuermann von BLUEBOTTLE in den Diensten des englischen Königshauses. Die Lektüre des Interviews mit Klaus und Graham auf der IDA-Website kann nur sehr empfohlen werden.

Unmittelbar nach Versendung dieses Dragon Journals an alle deutschsprachigen Drachensegler findet in direkter Reichweite, in Ungarn am Balaton, der zweite europäische Grade-1 Grand Prix 2026 statt. Der langjährige Vorsitzende Vilmos Náráy erfreut sich einer stabilen Vitalität der kleinen ungarischen Drachenflotte, die 2026 mit der Teilnahme von drei ungarischen Teams an der Weltmeisterschaft in Hong Kong und einem ungarischen Drachen an der Europameisterschaft in Helsinki zum Ausdruck kommt.

In Österreich hat vor einem Jahr Bernd Doll die Präsidentschaft der Drachenflotte übernommen. Mit ruhiger Hand ist ihm das Gesamtprogramm des seglerischen Angebots wichtig von Trimm- und Trainingsveranstaltungen über Regatten an beiden Schwerpunktrevieren Wolfgangsee und Attersee – immer auch mit einem attraktiven Landprogramm – bis hin zur legendären Österreichischen Staatsmeisterschaft. Wer dem Spinnaker mit der Segelnummer AUT 77 begegnet darf wissen, dass es sich um einen nagelneuen Fritz-Spi handelt, der 2025 verlost und von dem Gewinner direkt gestiftet wurde, für österreichische Drachen-Nachwuchssegler.

In der Schweiz wurde ein ganzer Drachen gestiftet. Ein 2010er Petticrows, der von seinem Stifter vormals selbst gesegelt wurde. Im Rahmen des eigenen Rückzugs aus dem Segelsport wurde der Drachen nicht verkauft, sondern großzügig der Drachenflotte überlassen. Garlef Baum freut sich, den Flotten-Drachen unter der Segelnummer SUI 333 mit ausgesuchten schweizer Teams an möglichst vielen Regatten ins Segeln zu bringen. Eine Gelegenheit in 2026 wird die Schweizer Meisterschaft vom 2. bis 6. September in Brunnen am wunderschönen Vierwaldstättersee sein.

Im Deutschen Drachengeschwader blickt Dirk Pramann inzwischen auf seine zweite Amtszeit als Commodore zurück und wird uns im Herbst seinen Nachfolger zur Wahl präsentieren. Für seinen Vorgänger Gregor Berz ist es derweil an der Zeit, sich für das überwältigende Vertrauen zu bedanken, zuletzt auch ohne jedwedes Amt in der Klasse die inhaltliche Chefredaktion des Dragon Journals ausüben zu dürfen. Nach sechs Jahren Dragon Journal – das Gregor in seiner Zeit als Commodore mit Tom Körber initiieren konnte nachdem er davor schon, noch zu Lotti Schmidts Zeiten, als Kommunikationsvorstand für das Jahresheft zuständig war – wird er diese Aufgabe an die nächste Generation übergeben. Mit Katharina „Ina“ Ernicke ist eine sehr gute Wahl für das Amt des Kommunikationsvorstandes getroffen worden, mit der die Drachenklasse sicher in eine attraktive Zukunft segeln wird. Selbst wird Gregor sich wieder voll auf das Selbersegeln verlegen und freut sich, Euch allen auf der Piste zu begegnen.

Gregor Berz & Tom Körber

Editorial 11

Impressum 114

Titelbild Tom Körber

Titelfarbe Farbe des Jahres 2026: Cloud Dancer



Weniger Stress, mehr Genuss

VINCI HOESCH IM GESPRÄCH

Schrift // Tom Körber, Gregor Berz
Bild // Tom Körber, privat, Michael Kurtz

Neulich in einem Interview. Nein, nicht in diesem, einem anderen. Wir haben das Handeln verlernt, behauptet der Soziologe Hartmut Rosa, und haben ganz nebenbei die Beziehung zur Welt verloren. Maschinenbestückte Warteschleifen, die uns in eine Schublade stecken, wir aber wollen lieber mit Menschen reden. Stattdessen finden wir uns in festgelegten toten Konstellationen wieder. Was das mit unserem Gespräch zu tun hat? Nun, Segler (und andere natürlich auch), vor allem herausragende wie der Vinci, haben immer gehandelt. Sonst hätten sie nicht diesen, fast schon legendenannutenden, Status. Der Vinci also.

Was und vor allem wie soll ich das schreiben? Frau verloren, Schlaganfall – zum Glück nur ein leichter – und zur Komplettierung noch ein künstliches Sprunggelenk. Segeln geht nicht mehr so leicht von der Hand. Es geht ihm nicht gut, aber er gibt nicht auf. Natürlich nicht. Reha, Kondition, Kognition – tägliches Training steht ganz oben auf seinem Tagesplan. Eine kurze Bio vorab, bevor wir einsteigen ins Interview, das nicht kurz werden kann.

Zusammen mit seinem Steuermann Alexander Hagen bildet Vincent „Vinci“ Hoesch das erfolgreichste Starbootduo des Deutschen Segler-Verbands. Vincent Hoesch wuchs am Chiemsee auf. 1979 stieß er dann über die Sportfördergruppe der Marine in Flensburg auf Alexander Hagen, mit dem er fortan zusammen segelte. Er ist mehrfacher Drachen- und

H-Boot-Weltmeister und gewann im Laufe seiner Segelkarriere viele Europa- und deutsche Meisterschaften. Der 69 Jahre alte Rimstinger, der bis heute in Aschau bei Prien am Chiemsee lebt, gab 1998 seine Tätigkeit als Geschäftsführer bei der Firma Fritz-Segel GmbH auf, machte sich selbstständig und veranstaltet unter dem Firmennamen Yacht Racing Services & Consulting unter anderem private Segeltrainings.

Bereits von 1990 bis 1993 arbeitete er bei North Sails, wohnte in Tutzing und trat natürlich in den Touring Yacht Club ein. Heute ist er dort noch immer „passives Mitglied“, so wie im WVF (Wassersport Verein Fraueninsel) auch. Sein erster Verein ist aber der Chiemsee Yacht Club, aus dem er allerdings auch schon mal rausgeflogen war. Vor sehr vielen Jahren hatte er sich mit dem damaligen Präsidenten angelegt. Es entsprach nicht seinem Gusto, was Vinci damals so trieb. Mit 20 Jahren, gerade den Führerschein gemacht, donnerte der mit einem 500er-Mercedes auf den Hof des Clubs und drehte einen Donut. Der Präsident stand natürlich hinter einem Baum, fand das überhaupt nicht witzig und schmiss ihn aus dem Club. Das muss so um 1983 gewesen sein. Im Club gabs dann einen Riesenaufruf, nach dem Motto: Wir können doch unseren Weltmeister nicht rausschmeißen. Auch der Bayerische Yacht Club bot ihm eine Mitgliedschaft an. Natürlich war das für Vinci keine Option. Denn schon sein Großvater war im CYC Präsident, sodass schon seit jeher eine starke Bindung zu „seinem Club“ bestand und bis heute besteht.

Hast du einen Mentor gehabt, der dich ans Segeln heraufgeführt? Zuerst mal der Vater, mit dem ich schon als Bub gesegelt bin. Und natürlich Rolf Mulka, denn der hat meinem Vater seinen Drachen verkauft und ist immer wieder mit uns Regatten gesegelt. Von ihm habe ich sehr viel gelernt. Natürlich auch der Hagen Alex, mit dem ich ab 1979 Starboot gesegelt bin. Auch die Bundeswehr (1976-1978) würde ich als Mentor bezeichnen, wenn es um Disziplin geht.

Zum Glück gibts die Sportfördergruppe, ich war ja zwei Jahre nur beim Segeln. Erst Soling mit dem Geis Fritz, dann Starboot mit dem Hagen Alexander. Mein eigentlicher Wehrdienst war daher sehr überschaubar. Allerdings bin ich vor der Bundeswehr auch schon gut gesegelt: Tornado, Laser und Drachen. Es war nicht so, dass ich durch die Bundeswehr zu einem guten Segler wurde, aber ich hatte Zeit, mich zu verbessern. Während der Sportfördergruppe stellte mir der DSV einen Soling vor die Tür und so segelte ich den. Irgendwann musste ich mich zwischen Soling und Star entscheiden. Es wurde der Star. Vor allem durch die guten Ergebnisse mit Robert Stark und später mit Florian Fendt, mit dem ich für Sydney 2000 eine Olympiakampagne auf die Beine stellte, großzügig unterstützt vom DSV und Vater Fendt, der gerade seine Traktorenfabrik verkauft hatte. So fand ich mich im A-Kader des DSV im Star wieder. Und das rund 20 Jahre lang.

Wir haben vom Rupp (Rupert Fischer, Ex-Commodore) den, nicht ganz ernst gemeinten, Auftrag Vinci zu fragen, ob er nicht das Deck seines 2,4mR layouts möchte. Denn, und das scheint ein Thema zu sein, was segelt man als Drachensegler, wenn man keinen Drachen mehr segelt? Fast alles scheint unter der dragonischen Würde zu sein, 2,4mR wohl eher nicht. Beide, Vinci und Rupp sind nahezu gleich alt und sind seit ihrer Jugend befreundet. Daher darf die Frage durchaus erlaubt sein. Großes Gelächter allenthalben, wir sollen lieber den Michi Lipp fragen, der wohnt ums Eck, scherzt der Vinci. Na denn.

Wie steht es um deine Gesundheit? Nach meinem Schlaganfall im vergangenen Jahr lasse ich es dieses Jahr ruhiger angehen. Vor allem wegen der Konzentration, nicht so sehr wegen der Kraft. Auch die Bewegungsabläufe laufen nicht mehr ganz so rund wie früher. Ich habe das „meinen Buben“ im Oktober beim HDW Cup am Gardasee schon vorhergesagt: Jungs, ab der dritten Wettfahrt bei einem Vierer-Wind wirds mühsam. Genauso kam es. Die Jungs sagten, wie steuerst du denn? Das war vorhin aber besser. Recht hatten sie.

Nach wie vor stehe ich zwischen 5:30 und 6 Uhr auf und kümmere mich um meine Sachen. Auch mein Sichtfeld ist nach dem Schlaganfall etwas eingeschränkt, sodass ich eine Brille

brauche. Nach zwei bis drei Artikeln in der Tageszeitung ist aber mehr oder weniger Schluss. Ich sollte eher eine Wochenzeitung lesen. Jeden Tag eine Seite.

Seinen Humor hat er nicht verloren. Hantiert mit zwei Brillen umanand, eine kurze und eine lange. Wir können alle drei unseren Teil dazu beitragen. Eifrig diskutieren wir über Gleitsicht, Spiegelungen und Reflexionen. Ja mei ... das Alter ...

Nach dem Tod meiner Frau Heddy, bin ich am Ammersee wieder meine erste Regatta gefahren. Sie starb im März 2025 und im April segelte ich meine erste Regatta. Ich konnte nicht einfach zu Hause rumsitzen. Den Schlaganfall hatte ich dann im Juni am Attersee. An dem Tag riefen mich morgens meine Vorschoter an, weil ich nicht zum Frühstück auftauchte. Ich lag noch im Bett und sagte ihnen, dass ich sehr starke Kopfschmerzen hätte und ich mich noch ne Stunde hinlege. Nach einer Stunde riefen sie wieder an. Ich hatte noch immer starke Schmerzen, diesmal halbseitig auf der linken Seite. Dann kam der Harry und sagte, er habe mit seiner Frau (Ärztin) telefoniert, die Anzeichen deuten auf einen Schlaganfall hin. Harry rief dann die Rettung. Im Krankenhaus Vöcklabruck machten sie ein MRT vom Kopf und sagten, dass es glücklicherweise kein schwerer Schlaganfall war. Am nächsten Tag bin ich schon wieder umanand g'rennt. Die Ärzte sagten, dass es nicht so dramatisch war, weil ich jeden Tag Sport mache. Aber beim Alkohol bin ich jetzt wieder ausgebremst.

So ganz nebenbei habe ich ja auch noch ein neues Sprunggelenk. Im November 2024, als es meiner Frau zwischenzeitlich gut ging, habe ich mir ein neues Gelenk einsetzen lassen. Jetzt golfe ich mit einem Titangelenk. Es dauert halt, aber es geht ganz gut. Jeden Tag mache ich was. Steppen, Radeln, Golfen, Gerätetraining, bisschen Krafttraining. Schnelligkeit ist nach wie vor ein Thema. Ich bewege mich zu langsam, gerade beim Golf ist das mein größtes Handicap. Jetzt zickt auch noch die Schulter rum, da bin ich morgen beim Doktor. Die mache ich dann aber erst im Herbst, falls er sagt, dass es sein muss.

Natürlich wirst du Pläne haben. Wie sehen die aus? Ja klar, im Sommer möchte ich schon gern segeln. Allerdings bin ich dieses Jahr später dran als sonst. Sonst hatte ich schon im November den Regattaplan fertig. Wer ist wo wann dabei und so weiter, da bin ich jetzt erst dran. Eigentlich kein gutes Zeichen. Ich werde wohl Regatten hier im Umkreis am Chiemsee und Ammersee segeln, vielleicht noch Gardasee. Den Silberdrachen werde ich auf jeden Fall segeln. Weitere Reisen nach Portugal würden mich eher überfordern und stressen. Jetzt steht aber der Grand Prix in San Remo an, da überlege ich tatsächlich. Aber ein Wochenende später ist schon wieder Ammersee.



„DAS EINZIGE HANDICAP BEIM GOLFEN BIN ICH SELBST.“



Mit Heddy war er 43 Jahre verheiratet. Als sie starb, war da ein Loch, das ihn zu verschlucken drohte. Er schaut, dass er sich jeden Tag beschäftigt, egal ob Segeln oder Golf. Lange Regattareisen gibts eh nicht mehr. Schon als es Heddy schlechter ging, sah er zu, dass er nie länger als fünf, sechs Tage weg war. Heute steht sein Drachen fertig verpackt in der Halle. Vielleicht nimmt er ihn für San Remo, denn Salzwasser hat dieser Drachen noch nie gesehen. Ein 2020er-Baujahr, das nur Süßwasser kennt. Kein Rost, kein Nix.

Nochmals schnell zurück zur Mentorenfrage. Bist du einer für andere? Na ja, nicht so richtig. Aber wenn man so will, kommt der ein oder andere „aus meiner Schule“: Michael „Michi“ Lipp, Peter Liebner, Kilian „Kili“ Weise. Der war aber auch schon vorher ein sehr guter Starsegler mit dem Merkelbach Hubert. Während Corona wohnte Kili bei mir auf dem Grundstück in einem separaten Appartement. So konnten wir als gemeinsamer Haushalt immer segeln gehen.

Viele behaupten, die gesamte Klasse habe vom Vinci gelernt. Er hat viel entwickelt und verbessert, vor allem mit Paul Richard Hoj-Jensen. Zum Beispiel die Vinci-Klemme: Die zweite Fockscht-Klemme, die er für wenig Wind in Lee unter Deck gelegt hat. Ebenso das gesamte Backstag-System, das er damals von Rädern auf Übersetzung umgebaut hat, genauer gesagt er und Burle Glas. Vor mehr als 50 Jahren schmissen sie die Räder raus und bauten die Übersetzungen ein. Denn sie brauchten für ihren „Beton-Trim“ möglichst viel Backstag-Druck. Sie fuhren damals schon bei drei Windstärken fast Maximum-Power auf der Backstag. So fuhren sie höher als auch schneller als alle anderen.

Wie siehst mit Mitsegeln in diesem Jahr aus? Wahrscheinlich werde ich mit dem Liebner (Peter) oder der Pia (Dörr), die Tochter vom langen Hans (Hans-Dieter Lang), segeln. Meistens segelt sie beim Peter mit und hat in den vergangenen Jahren enorm dazu gelernt. Na ja, dann doch noch mal ein kleines Mentoren-Thema. Normalerweise segelt sie mit ihrem Vater, wenn das nicht geht, dann segelt sie mit uns. Neben dem Drachen segeln wir mit ihr noch die 20er-Z-Jolle vom Peter am Ammersee.

Wie stehst du zum Thema GPS? Euer Ernst? Was meinst hier, was ich hier für Leute herhole, die mir meinen Computer erklären. Das müssen meine Herren Vorschoter machen. Also entweder der Haberle Flo oder die Pia. Und wenn keiner der beiden Zeit hat, muss ich halt ohne GPS segeln. Ehrlich gesagt, verlasse ich mich lieber auf mich selbst. Das Startsystem, das dir den Frühstart meldet allerdings, das funktioniert gut. Bei den Staren, weiß ich, sind damit die Frühstarts stark zurückgegangen.



Preisverteilung bei der Starboot-WM 1981 in Marblehead, Massachusetts.



Bei meiner Lieblingsbeschäftigung: Maß auf Ex trinken innerhalb von vier Sekunden.



Drachen-IDM am Gardasee 2019

Genau gesagt, geht es um zwei Regeln: Erstens um das System, das beim Start sofort sagt, ob du einen Frühstart hattest oder nicht. Zweitens das System, das dem Segler schon vor dem Start zeigt, wie weit er noch von der Startlinie weg ist, und theoretisch auch während der Regatta erlaubt ist und auch auf dem Kurs sagen könnte, wann du Manöver fahren sollst. Das sind zwei verschiedene Regeln.

GPS beim Starten wurde ja schon benutzt und ist jetzt halt auch erlaubt. Zusätzlich könnte dir jetzt zum Beispiel noch die Layline angezeigt werden, wann du zur Tonne wenden sollst. Da habe ich andere Beschäftigungen für meine Vorschoter, als ständig nach Display zu segeln. Das mit der Layline haut eh nur hin, wenn du freien Wind hast.

Es gibt zwei Möglichkeiten, wie sich die Segler mit GPS-Unterstützung verhalten: Sie segeln vorsichtiger (weil sie kontrolliert werden) oder aggressiver (weil einem die Linie angezeigt wird). Bei den Starbooten zumindest hat Ersteres sehr gut funktioniert. Es gibt keine Diskussionen bei einem Frühstart, die Schiffe wissen es und drehen sofort von selbst um. Beim Start zumindest wird disziplinierter gefahren. Das bezieht sich natürlich auf das erste System. Beim zweiten geht es um Strategie und nicht um Taktik. Dir kann zwar theoretisch auch die Layline angezeigt werden, das System sagt dir aber nicht, dass du 15.

bist, auf Backbord kommst und von links kommen noch mal 20 Schiffe, die auf dich draufwenden. Das wars dann mit der Layline. Die ist auf einmal 100 Meter weiter weg, weil du nach Lee abfallen musstest.

Erinnert euch an den Taktikkompass, als der auf den Markt kam, das muss so um 2007/2008 gewesen sein. Der Brennecke Marc kaufte sich gleich einen (damals mit dem Wieser Markus als Vorschoter). Marc rief ganz begeistert: Schau, der Taktikkompass zeigt Tack, jetzt wenden wir. Nein, sagte der Wieser, jetzt wenden wir nicht, wir fahren noch 50 Meter weiter. Marc: Wieso wenden wir nicht? Jetzt habe ich das teure Gerät gekauft und wir halten uns nicht daran. Wieser sagte nur: Der weiß doch nicht, dass noch zig Schiffe kommen, wir abgedeckt werden und nicht an die Tonne kommen, wenn wir jetzt gewendet hätten. Im Grunde finde ich das zweite System völlig überflüssig, es verwirrt die Leute nur. Aber das erste System finde ich perfekt, weil die Leute vorsichtiger werden, davon bin ich überzeugt.

Apropos vorsichtiger. Wie gehts dir jetzt eigentlich? Ich brauch keinen Stress mehr. Die Autos habe ich verkauft. Zu Regatten fahre ich jetzt einen Tag früher, um es mehr zu genießen. Dieses schnell dahin, schnell dorthin – das stresst mich. Nach der Regatta kann es gut sein, dass ich ein, zwei Tage länger bleibe. Weniger Stress – mehr Genuss. ☺



West Yachting GmbH & Co KG Vertragshändler für Hanse, Dehler, Moody und Pointer Yachten & Deutschlandvertretung für Mylius-Yachts

West Yachting

Raiffeisenstr. 9-10 - 40764 Langenfeld - Telefon +49 2173 89330-29
info@westyachting.de - www.westyachting.de

LOOSE OR CHOOSE

DIE INTERNATIONALEN DRACHEN-
MEISTER 2025 (IDA GRADE-0 UND -1
INKL. EM, WM, GOLD CUP)

Schrift // Gregor Berz
Bild // Jehan Lérin

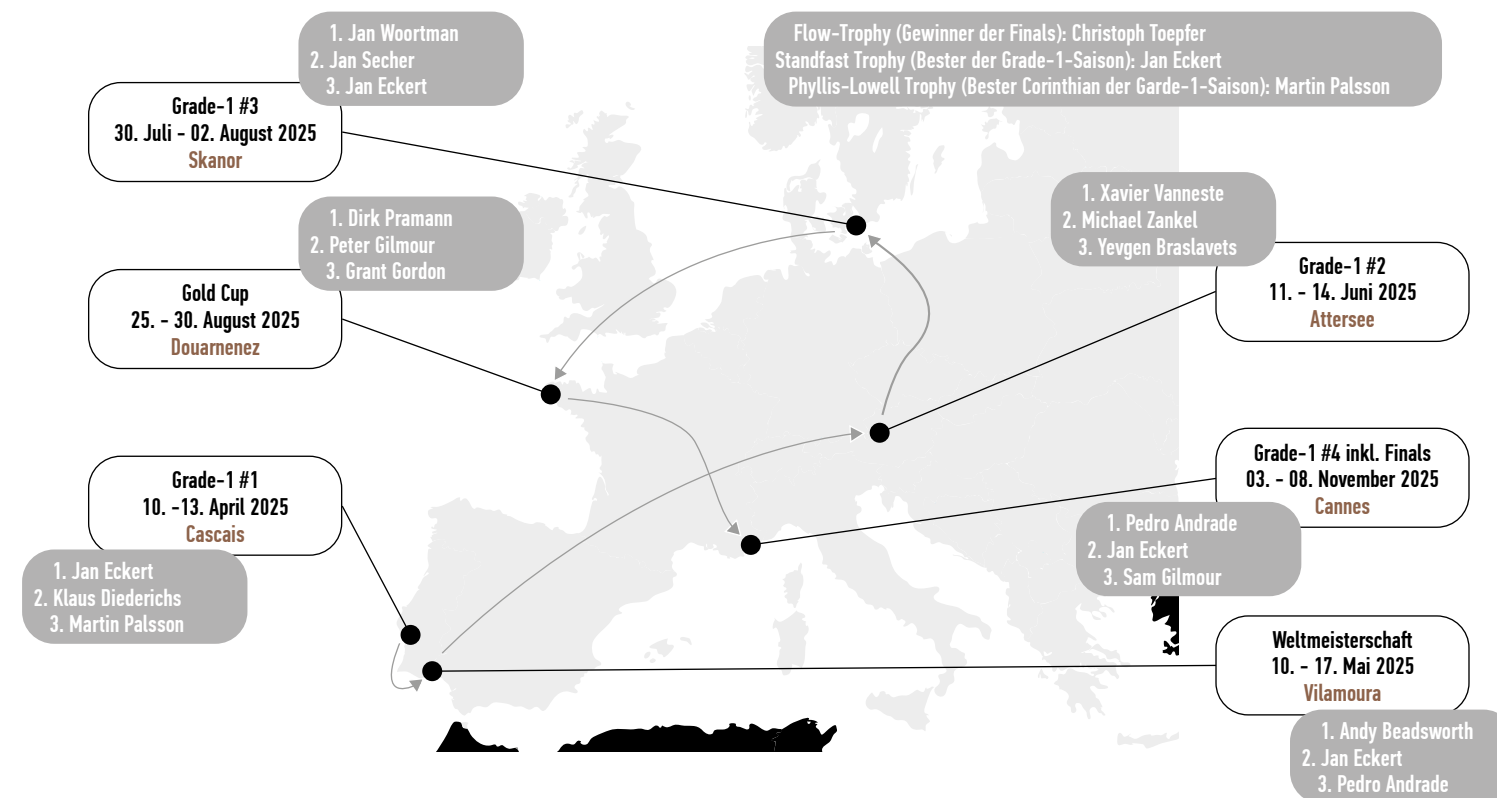
In unseren Breiten haben wir nicht viel davon mitbekommen, aber „He did it again“: Wir haben seit Mai 2025 den alten neuen Weltmeister Andy Beadsworth, der in Vilamoura als erster Steuermann überhaupt das dritte Mal Weltmeister der Drachenklasse wurde. Noch 2022 in Kühlungsborn hatte Klaus Diederichs nur knapp verhindern können, dass Andy es dreimal in Folge nach 2017 und 2019 wurde. Jetzt aber enteilt Andy sogar Poul Richard Hoj-Jensen, mit dem er zuvor mit zwei Weltmeister- und einem Vize-Weltmeister-Titel gleichauf lag, in der ewigen Weltmeisterschaften-Liste der Drachen.

Beim ebenso prestigeträchtigen Gold-Cup konnte im August 2025 in Douarnenez Dirk Pramann triumphieren. Wie er in seiner Rede im Heimatverein NRV verriet, war dies das Ergebnis intensiver Vorbereitung und der unbedingten Entschlossenheit, auch nach längerer Krankheit wieder auf höchstem Niveau zu segeln – nach dem Motto „Never give up“.

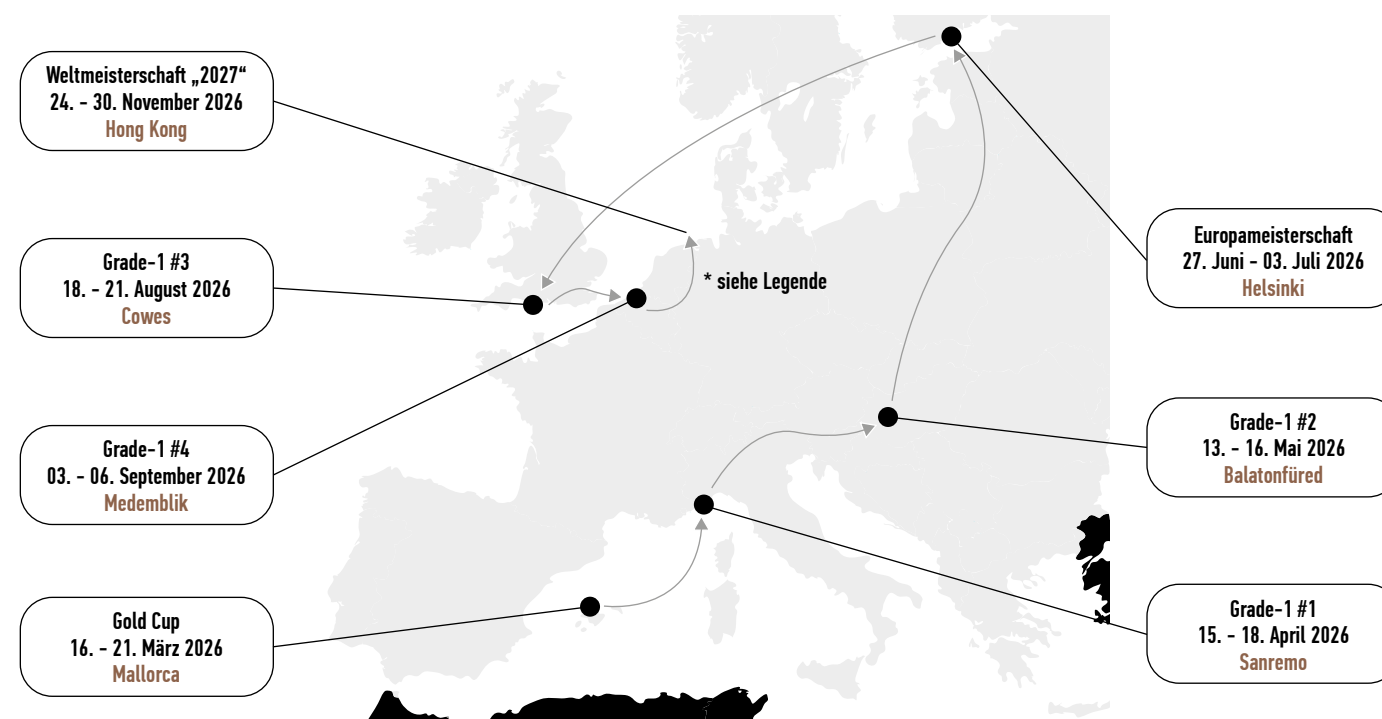
Die vier europäischen Grade-1-Grand-Prix in Cascais, Attersee, Skanor und Cannes sahen nur einen Segler mehr als einmal auf dem „Treppechen“, nämlich den Schweizer Jan Eckert: Er gewann in Cannes, wurde Zweiter in Vilamoura und Dritter in Skanor. Damit entschied er die Standfast Trophy für sich, als bester Grade-1-Grand-Prix-Segler der Saison. Die Phyllis-Lowell Trophy, das ist die Entsprechung unter Corinthian-Seglern, geht an den Schweden und Schatzmeister der IDA, Martin Palsson.



EUROPÄISCHE IDA-GRADE-0- UND GRADE-1-REGATTEN 2025



EUROPÄISCHE IDA GRADE-0- UND GRADE-1-REGATTEN 2026



Verschiffung nach Hong Kong, ausgehend von z.B. Hamburg, Rotterdam, etc.

Zum Abschluss der Saison, im unmittelbaren Anschluss an den vierten europäischen Grade-1-Grand-Prix, wird seit einigen Jahren ein „Finals“ ausgetragen. Ohne im ganzen Jahr einmal auf dem Treppchen gewesen zu sein, poppt quasi aus dem Windschatten in den Finals dieses Jahr plötzlich der Deutsche Christoph Töpfer auf und gewinnt, die Finals und die damit verbundene Flow Trophy. Ab der kommenden Saison wird dieses Format übrigens erst zum Saisonstart des darauffolgenden Jahres ausgetragen, um den Seglern Planungssicherheit bei der Buchung von Reise und Unterkunft zu geben.

Die Grade-0- und -1-Saison 2026 startet tatsächlich schon im März (d.h. während der Drucklegung dieses Heftes) mit dem Gold Cup in Mallorca, bei dem noch kein GPS-Startsystem zum Einsatz kommen wird, da die Technik für die Wettfahrtleitung noch nicht ausreichend geschult wurde. Der erste europäische Grade-1-Grand-Prix im April in Sanremo wird also der historisch erste Einsatz des GPS-Startsystems im Drachen sein. Weiter geht es mit dem zweiten europäischen

Grade-1-Grand-Prix im Mai am Balaton in Ungarn, bevor Ende Juni/Anfang Juli die Europameisterschaft in Helsinki ansteht. Im August schließlich ist der dritte europäische Grade-1-Grand-Prix in Cowes, wo im Anschluss BLUEBOTTLE die Marblehead Trophy verteidigen wird. Von dort geht es im September nach Medemblik zum vierten europäischen Grade-1-Grand-Prix, nach dem man sich direkt z.B. in Rotterdam zur Weltmeisterschaft 2027, die schon im November 2026 stattfindet, nach Hong Kong verschiffen kann.

Aufgrund der schon Ende 2026 stattfindenden „Weltmeisterschaft 2027“ findet im Jahr 2027 eine außertourliche Europameisterschaft statt. Diese hat sich Gerard Blanc quasi als Abschiedsgeschenk per Chairman-Voice für Cannes gesichert, obwohl sich die Niederlande jetzt schon zum dritten Mal erfolglos um eine Europameisterschaft beworben hatte. Den Gold Cup 2027 werden wir in Travemünde haben, während der Travemünder Woche, und aller Voraussicht nach im September 2027 einen Grade-1-Grand-Prix im Münchner Yacht Club am Starnberger See. ☺

GOLDCUP 2025

DOUARNENEZ

DER DRAGON GOLD CUP IST MYTHOS
UND PURE REALITÄT ZUGLEICH.

Schrift & Bild // Sina Wolf

Seit 1937 kämpfen Segler um die goldene Trophäe, die ihren Namen verdient: Open Entry für alle, keine Streichresultate, sechs lange Wettfahrten mit Kreuzen von 2,5 Seemeilen ohne Gnade. Jeder Lauf zählt, jede Platzierung bleibt. Wer hier gewinnt, reiht sich in eine Liste ein, die Olympiasieger und America's-Cup-Größen umfasst.

In Douarnenez gelang 2025 Dirk Pramann dieser Coup. Der DDG-Commodore steuerte mit Michael Koch als Taktiker und Kilian Weise im Vorschiff seine INGRID durch eine bewegende Woche, die wettertechnisch von Hurrikan Erin geprägt war. Flaute, Böen bis 25 Knoten, hohe Atlantikdünnung – das volle Programm vor der bretonischen Küste. Bereits am zweiten Tag wurden zwei Wettfahrten gesegelt – bei den typischen langen Gold-Cup-Kursen, für die die Crews morgens um 8 Uhr aus dem Hafen mussten. Immer wieder war unklar, ob die Regatta tatsächlich bis zum Ende durchgesegelt

werden könnte oder wegen zu starker Winde durch die Hurrikan-Ausläufer vorzeitig beendet werden müsste. Noch am Donnerstagabend wusste man nicht genau, ob am Freitag nochmals gesegelt würde. Dass dann zwei Rennen zustande kamen, war ein perfektes Finish und dem Team der INGRID gelang es, diese zwei letzten Rennen noch einmal mit Topplatzierungen zu beenden.

Die Serie des deutschen Teams INGRID spricht für sich: 2-4-11-2-3-4. Nur ein Ausrutscher, ansonsten konstant vorn. Am Ende stand ein Vorsprung von elf Punkten auf den für Japan startenden Peter Gilmore auf YRED. Platz drei ging an den Engländer Grant Gordon auf LOUISE RACING.

„Was für eine Woche! Wenn du dir das Feld hier ansiehst und die Namen auf der Trophäe, ist es ziemlich unglaublich, unseren Namen auf diese Liste zu setzen. Wir sind konsequent geblieben, haben an Bord gut kommuniziert, wir

hatten eine unglaubliche Geschwindigkeit und sehr gute Starts“, sagte Dirk Pramann nach dem letzten Rennen.

Doch damit nicht genug: Auch die Corinthian Trophy für die beste Amateurcrew ging nach Deutschland. Philip Dohse mit Nicola Dohse, Volker Kramer und Marc Hess setzten sich auf PUCK durch. Die weiteren Preise wurden international vergeben: Schweden holte den Børge Børresen Memorial Cup für den Sieg im ersten Rennen (Jan Secher auf MISBEHAVIOR, die Niederlande den Silver Cup für das beste Team im Mittelfeld (Abram de Wilde auf FALINE) und Großbritannien den Nations Cup dank LOUISE RACING, BLUEBOTTLE und FIT CHICK.

75 Boote aus 18 Nationen, eine Woche zwischen Sturmböen und Flaute, zwischen hart erkämpften Rennen und bretonischer Gastfreundschaft – der Gold Cup 2025 war eine Ausgabe, die in Erinnerung bleibt. ☺



HANS-DETMAR- WAGNER-CUP

2025

SONNE SATT, KNACKIGER WIND, WELLE, CAPPUCCINO AM
MORGEN, VINO AM ABEND – SEGELN AT ITS BEST!

*Schrift // Sina Wolf, Gregor Berz
Bild // Elena Giolai*

An den ersten beiden Regattatagen Anfang Oktober 2025 zeigte sich der Gardasee von seiner besten Seite: sechs Wettfahrten bei Sonne, Thermik und zehn bis zwanzig Knoten Wind – Segeln, wie man es sich überall wünscht und am Lago di Garda die Uhr danach stellen kann. Zum Abschluss am Samstagmorgen war es trickiger, weil deutlich böiger. In dem taktisch anspruchsvollen siebten Rennen behielt Dirk Pramann mit INGRID GER 16, seinem Gold-Cup-Team Kilian Weise und dem Taktiker Charles Nankin die Nerven, fand den schnellsten Weg über die Bahn und sicherte sich mit seinem dritten Wettfahrtsieg Platz 1 in der Gesamtwertung.

Die Plätze 2 und 3 gingen an BLUEHAZE GBR 375 (Ivan Bradbury, Lars Hendriksen, George Leonchuk), und DOTTORE AMORE GER 77 (Ingo Ehrlicher, Malte Philipp, Thomas Auracher), die sich in den sechs Rennen zuvor einen spannenden Schlagabtausch mit INGRID geliefert hatten: Bradbury strich einen Vierten und Ehrlicher hat zwei Wettfahrtsiege zu verzeichnen. Dabei war es Vinci Hösch mit Florian Abele und Christian Spiessbergher auf SILLY BILLY GER 10, der das erste und auch noch mal das fünfte Rennen gewann und damit erinnerte, wer hier der Altmeister des Gardasees ist. Doch im Lauf des Tages nimmt gesundheitsbedingt seine Form spürbar ab, wie er selbst von sich sagt. So wird Vinci am einzigen Rennen des letzten Tages, in den erwähnten „tricky“ Bedingungen, noch mal Zweiter und in der Gesamtwertung Viertes. ☺

Make Memories

RUPERT „RUPPI“ FISCHER
IM GESPRÄCH

Schrift // Tom Körber, Gregor Berz
Bild // Tom Körber



D

Die Welt im Inneren eines Menschen ist genauso groß wie die draußen. Immer wieder erstaunt es mich, was ich über Menschen nicht weiß. Damit sich das ändert, sind solche Artikel da. Wenig Abstand ist manchmal tatsächlich der kürzeste Weg. Zu sich. Zu anderen. Also treffen, sprechen, staunen. Wie sagte Hanns Dieter Hüsch? „Bleib bei dir, du hast nur dich.“ Die Aufzeichnung beginnt.

Um ehrlich zu sein, hatte ich großes Glück, ohne dass ich großartig etwas dafür konnte. Es war die Zeit, in der der Drachen sich vom Verlust des olympischen Status endlich erholte und wieder richtig durchgestartet ist. Von einer Klasse, die zwar in Deutschland, Österreich und der Schweiz schon gut repräsentiert war, entwickelte sie sich europaweit wieder neu. Weil sehr viele leistungsorientierte Segler dazu kamen. Norbert Geißler sprach mich 2001 an, ob ich nicht Schatzmeister werden wollte (wie der Vater). Dann war ich drei Jahre Schatzmeister, bis ich 2003 als Nachfolger vom Norbert Geißler zum Commodore gewählt worden bin – damals noch für vier Jahre. Am Ende war ich es dann zwölf Jahre.

Es waren spannende Jahre mit vielen technischen Weiterentwicklungen, wie den Einbau von Schotts, der elektrischen Pumpe, auch der Übergang von Holz- zu Kunststoffschiffen – zwar schon seit den 1970er-Jahren im Gange – musste regeltechnisch immer noch gemeistert werden. Das war nicht einfach, weil der Kunststoff andere Gewichtsverteilungen zuließ als Vollholz. Da musste man sich für den unfassbar komplizierten Schwingtest schon etwas einfallen lassen. Ich erinnere mich noch: In das erste Kunststoffschiff meines Vaters mussten vorn und hinten noch zusätzliche Gewichte montiert werden. 20 Kilo mehr, damit das Verhalten in der Welle wieder dem der Holzschiffe entsprach. Das Credo war: Holz und Kunststoff müssen gleich schnell sein. Das war ein sehr langer Prozess. Formverleimte Schiffe (Cold moulded) waren der nächste Aufreger: unfassbar teuer, aber irrsinnig steif.

Viele hatten Angst, dass uns diese Schiffe die Klasse ruinieren, denn die Klasse lebte auch immer vom konstanten Wert eines gebrauchten Drachen. Selbst nach zehn bis 15 Jahren verloren gut gesegelte und gepflegte Schiffe nicht ihre Konkurrenzfähigkeit im Feld. Alles sollte so bleiben, wie es war, möglichst ohne großen Wettbewerbsvorteil für bestimmte Schiffe; dennoch mussten wir die Klasse auch technisch weiterentwickeln, damit sie interessant blieb – vor allem für jüngere Segler. Das war schon das richtige Credo. Nächste Thematik: Werden die Schiffe durch die Schotts steifer, weil das vordere Schott dort sitzt, wo die Wanten ansetzen? Die Klasse hat auch das aber bravourös hinbekommen. Ich erinnere mich besonders an die harten, aber immer guten und ergebnisreichen Diskussionen mit Günter „Günti“ Ahlers, unserem Chefvermesser und Hüter der Regeln der Internationalen Drachenklasse.

Der Louis Urvois hob Anfang der 2000er-Jahre in Douarnenez einen ganz besonderen Event aus der Taufe – unterstützt mit sehr viel Geld: Den Douarnenez Grand Prix. Bis heute heißt dieses Event jedes Jahr „Grand Prix“, unabhängig davon, ob es in manchen Jahren als IDA-Grade-1 gilt oder in anderen Jahren nicht. Es war immer schon jedes Jahr aufs Neue ein Stelldichein der besten Drachensegler. In guten Zeiten waren da 90 Schiffe am Start. Besonders war es auch deshalb, weil es in den ersten sechs oder sieben Jahren immer einen fabrikneuen Drachen zu gewinnen gab. Der Drachen stand während der ganzen Woche über dem Eingang ins Festzelt auf dem Trailer, für alle sichtbar. Der ging aber nicht an den besten Segler, sondern wurde verlost. Jeder Steuermann, der an der Regatta teilgenommen hatte, hatte die Chance, den nagelneuen Petticrows auf einem Harbeck-Trailer zu gewinnen. Der größte Unglücksrabe war einmal Stephan Link, der (2003 oder 2004) den Drachen gewonnen hätte, wenn er zur Auslosung noch anwesend gewesen wäre. Leider ist er zu früh abgereist. Die Regel war: No show – no prize. So kanns gehen.

”

VINCI UND ICH KENNEN UNS SCHON, SEIT KINDHEITSTAGEN, ALS WIR MIT UNSEREN VÄTERN GESEGELT SIND.“

Vom Norbert Geißler hatte ich die WM 2005 geerbt und stand nun da mit dem Event, der organisiert und auch finanziert werden musste. Jetzt kommt der nächste wichtige Name ins Spiel: Ulli Libor. In dieser Zeit stiegen Ulli, seine Frau Manuela und sein Bruder ein. Sie sorgten mit ihrer Marketingagentur für Aufmerksamkeit und mit dem NRV für den ausrichtenden Verein der WM in Boltenhagen. Denn du brauchst zwei Sachen für eine WM: Einen Veranstalter und richtig Kohle. Am Anfang hatte ich weder das eine noch das andere. Später hatte ich zwar einen Veranstalter, der aber Geld brauchte. Dann kam die Manuela mit Harro Kniffka im Schlepptau. Als ich mit ihm das erste Mal sprach, sagte er: „Ruppi, mach dir keine Gedanken, mach einen guten Event – ich zahle alles.“ Ich will damit nur sagen, dass die tolle WM 2005 weniger ein Verdienst von mir war als ein Geschenk vom Harro. Ab da gehörte auch der Benefiz-Charakter als wichtiger Bestandteil zu unseren großen Regatten. Im Verlauf der Jahre haben wir damit rund eine Million Euro für die Childhood-Stiftung von Königin Silvia von Schweden eingesammelt. Auch das eine Idee von Manuela, die uns immer wieder königlichen Besuch an die Regattabahn brachte.

Da nach dem Rennen vor dem Rennen ist, war ich tatsächlich der Meinung, dass wir auch in Deutschland einen Grand Prix bräuchten. Wieder sprach ich mit Manuela und Harro. Er fand die Idee toll und sagte, ihr könnt weitermachen, ihr bekommt von mir das Geld. Ich wollte gerne einen ähnlichen Event aufbauen, wie es der Louis in Frankreich gemacht hat. Harro war dabei, auch weil er sich in Douarnenez immer sehr wohl gefühlt hat.

Dieses Glück braucht man einfach, wenn man solch ein Amt innehat. So etwas hängt natürlich nur an den Personen, die involviert sind. Dann begannen wir einen Grand-Prix in Deutschland aufzubauen, in den ersten Jahren in Strande (Kiel), später folgten noch andere Orte. Dann hieß es in der IDA, wir haben einen Grand Prix in Frankreich und einen in Deutschland, wieso bauen wir keinen planbaren Circuit für die Segler auf? Daraus entstand letztlich die Grade-1-Grand-Prix-Serie.

Austragungsorte in Deutschland, Skandinavien, Frankreich, Italien standen zur Diskussion. Vinci und ich wollten unbedingt am Gardasee wieder eine Regatta aufbauen. Kurzerhand gewann Vinci die Marblehead Trophy und schon fand diese dann einige Jahre am Gardasee statt. Danach haben wir mit den Verantwortlichen in Torbole besprochen, dass wir weiterhin jedes Jahr eine Regatta bei ihnen veranstalten und die wir nach dem ersten Commodore des DDG, Hans-Detmar Wagner benannt haben, der HDW-Cup. Den Preis habe ich gestiftet.

2005 bis 2010 war die Zeit, in der ich am meisten bewegen konnte. Leider ist nach kurzer Krankheit der Harro Kniffka von uns gegangen, womit wir unseren Dauersponsor verloren. Damit war der Geldfluss unterbrochen und es schon deutlich mühsamer.

Eine Lehre, die ich für mich gezogen habe und jedem ans Herz legen möchte, der solche Ehrenämter bekleidet: Zwei Amtszeiten à vier Jahre sind genug. Die erste Amtszeit braucht man meistens, um Tritt zu fassen, das Netzwerk um sich herum

ins Laufen zu bringen und sich zu überlegen, was man eigentlich erreichen will. In der zweiten Amtszeit setzt man es um. In der dritten, und da nehme ich mich gar nicht aus, verwaltet man nur noch das Erreichte.

Mittlerweile wurden die Amtszeiten ja auf jeweils zwei Jahre und maximal eine Wiederwahl begrenzt. Aber zu meiner Zeit gab es keine Begrenzung. Zwei mal zwei Jahre finde ich, ehrlich gesagt, schon wieder etwas zu kurz. Alles zwischen sechs und acht Jahren fände ich sinnvoll. Ich habe mich damals dummerweise auf einer Mitgliederversammlung des DDG im NRV zu einer dritten Amtszeit „überreden“ lassen. Meine Frau Charlotte, die die Geschäftsstelle betrieb, war wenig begeistert davon, um es freundlich auszudrücken.

Also: Die Geldquellen waren weg, der Elan war weg, die Unterstützung daheim war weg und so hatte ich zwar eine dritte Amtszeit, aber die empfand ich als belastend. Gott sei Dank kam Helmut Schmidt auf mich zu und sagte: „Ruppi, ich merke, du kannst nimmer, ich mach's.“ Das war ein sehr feiner Zug. Er sagte, er mache es, aber wir müssen eine Geschäftsstelle aufbauen und so haben wir die Cordula Schickel gefragt. Sie machte schon das Sekretariat beim Touring Yacht Club – so passte das ganz gut.

Mit zunehmender Zeit wurde das Segeln körperlich immer anstrengender, vor allem in den Windbereichen, in denen es eigentlich

erst richtig Spaß machen sollte und so zogen Charlotte und ich unsere Konsequenzen. Vor allem Charlotte war inzwischen schon zweimal Clubmeisterin im Golfen. Daraufhin unternahm ich noch einen letzten Versuch mit einer Eigner-gemeinschaft, der dann aber wie so oft grandios scheiterte. Das war dann das Ende unserer aktiven Regattasegelei. Mein Segelfreund Vinci, den ich schon kenne, seit wir als Buben mit den jeweiligen Vätern gegeneinander gesegelt sind, fand einen Käufer für meine geliebte D-GER 985 AMORADA.

Seit drei Jahren leben wir am Wörthsee und ein weiteres Mal kommen Ulli und Manuela Libor ins Spiel. Ulli ist mittlerweile tief in der 2.4mR-Klasse (Mini-12er) verwurzelt und gewinnt dort wie früher Regatten. Er wollte mir die Klasse schmackhaft machen („... brauchst keine Crew!“) und bot mir sein Schiff an, weil er ohnehin ein neues kaufen wollte. Er machte mir einen echten Freundschaftspreis und seit Juli 2025 liegt die MEIN SCHIFF 2.4 im Seglerverein Wörthsee.

Charlotte und ich erinnern uns oft und sehr, sehr gern an die Zeit in der Drachenklasse; es war eine Zeit mit tollen Segelerlebnissen, wertvollen Freundschaften und lustigen Begebenheiten – wir sind froh, dass wir „dabei waren“. Wir wünschen der Drachenklasse und allen ihren Anhängern weiterhin alles Gute und noch viele erfolgreiche Jahre. Wenn es das 100-Jährige zu feiern gibt, sind wir vielleicht nochmal dabei. ☺



GPS im Drachen

IM DRITTEN ANLAUF ENDLICH DURCHGEWUNKEN

Schrift // Gregor Berz

Das Technische Komitee der IDA hatte die nötigen Regeländerungen der Klassenvorschriften schon vor fünf Jahren eingebracht und der Holländische Nationalverband der Drachenklasse hatte es erst vor drei Jahren noch einmal beantragt, doch beide Male ist es an der nötigen Zweidrittelmehrheit unter den Delegierten der Jahreshauptversammlung „AGM“ der IDA gescheitert: GPS-Geräte an Bord von Drachen zu erlauben. Die Drachenklasse hatte sich also bereits zwei Mal dafür ausgesprochen, beim „Selbersegeln“ zu bleiben und das „non-policability“-Argument (dass Vergehen kaum nachweisbar seien) der Befürworter mit dem Hinweis zu begegnen, eine Gentlemans-Klasse zu sein, in der Fairness und Disziplin zur Einhaltung von Regeln eine Selbstverständlichkeit sein sollten.

Allerdings gab es von Beratern der IDA, z.B. dem früheren DDG Commodore Helmut Schmidt, auch den Hinweis, dass das mit der Gentlemans-Klasse nur dann funktioniert, wenn im Falle des Nachweises einer Zuwiderhandlung drakonisch durchgegriffen werde. Je weniger ein Vergehen nachweisbar ist, desto härter muss die Strafe sein, wenn genau das ausgenutzt wird.

Das wiederum ist aber im Herbst 2024 nicht passiert. Beim Grade-1-Grand Prix in Imperia gab es einen Protest gegen einen Segler, der GPS nutzte. Zu seiner Verteidigung tauchten zahlreiche Bilder auf von anderen Drachenseglern, die ebenfalls eine GPS-Uhr am Handgelenk trugen. Wie es mit

dem „non-policability“-Argument zusammenpasst, dass man das Vergehen offensichtlich sehr einfach nachweisen kann, blieben die Legalize-GPS-Befürworter schuldig. Anstatt die Gelegenheit zu nutzen und das harte Durchgreifen wie von Altvorderen eingefordert unmissverständlich zu vollziehen, machten sich die damals neuen IDA-Funktionäre die Auffassung zu eigen, dass man GPS möglichst schnell zulassen müsse, um „solche Auseinandersetzungen wie in Imperia“ in Zukunft zu vermeiden. Der betroffene Segler in Imperia wurde zwar disqualifiziert, aber die kontroverse Diskussion in der Klasse war wieder voll im Gange.

Parallel ist die Technik fortgeschritten. Inzwischen gibt es Systeme, die dem Segler unmittelbar nach dem Start die Information mitteilen, ob er einen Frühstart hatte oder nicht. Ein solches Regatta-Management-System namentlich von der Firma Vakaros wurde zu Beginn der Saison 2025 bei einer Drachenregatta der Winterserie in Cascais erprobt und überzeugte die beteiligten Segler sehr. Die positiven Erfahrungen deckten sich mit Berichten aus anderen Klassen, wie den Staren, Etchells, J70 etc. Die Wettfahrtleitung kann selbst bei schwierigsten Bedingungen mit einfacher Startregel („Blauer Peter“) starten, da alle Frühstarter – auch wenn es sehr viele sind – sofort transparent werden und einfach nochmal eintauchen und neu starten. Der Einsatz einer „Black Flag“ oder ähnlicher Startregeln wird effektiv überflüssig. Damit einher geht ein erheblicher Zeitvorteil in der Startvorbereitung insbesondere bei großen Veranstaltungen

Die Geräte z.B. der Firma Vakaros können beides: Dem Segler geben sie die begehrten Informationen – vor Allem den eigenen Abstand zur Startlinie in der Vorstartphase – und der Wettfahrtleitung geben sie ebenfalls die Position aller Teilnehmer und damit vor Allem die Frühstarter direkt mit dem Start unmissverständlich durch. Es handelt sich also um zwei Arten von Informationen: *GPS-Informationen für den Segler* und *Start-Management-Informationen für die Wettfahrtleitung*.

Die Frühstartinformation nach dem Start zählt dabei zur zweiten Kategorie – sie wird quasi in erster Linie der Wettfahrtleitung bereitgestellt und von dieser auch an den Segler zurückgespielt. Der Segler kann sie nicht mehr innerhalb der Wettfahrt verwehren, da er zu diesem Zeitpunkt bereits gestartet ist und im Fall eines Frühstarts je nach angewandter Startregel schon disqualifiziert ist oder höchstens nochmal neu starten kann.

Die Geräte von Vakaros können in zwei Modi betrieben werden: Dem „Full GPS Modus“, der beide Adressaten von Informationen bedient, und dem bezeichnenderweise „Class Compliant Modus“, der nur die Wettfahrtleitung bedient und nur die Frühstartinformation nach dem Start an den Segler gibt. Kurioser Weise war für die Drachenklasse nach Auffassung des Chef-Vermessers Tony Bence allerdings gemäß bisheriger Klassenvorschriften auch *Start-Management-Informationen für die Wettfahrtleitung* nicht zugelassen, denn Regel 12.20 verbot generell Geräte, die „transmitting or correlating data relative to (...) boat (...) location“ (dt.: Übertragung oder Korrelation von Daten bezüglich der Bootsposition) leisten. Nur deshalb wurde nicht schon während der ganzen Saison 2025 mit Vakaros-Geräten im „Class Compliant Modus“ Drachen gesegelt. Die Anschaffung eines Vakaros Systems für die Wettfahrtleitung durch die IDA, das zur Nutzung von *Start-Management-Informationen für die Wettfahrtleitung* nötig ist, um damit die europäischen Grade-0 und Grade-1 Regatten durchzuführen – eine betreffende strategische Partnerschaft zwischen

IDA und Vakaros wurde Mitte Februar 2026 offiziell verkündet – wäre ohne dieser Regelinterpretation sicher schon 2025 angestoßen worden. Kurios ist diese Regelinterpretation, weil mit ihr auch jene „SAP-Tracker“ effektiv verboten waren, die schon seit über 10 Jahren immer wieder bei größeren Drachen Regatten zum Einsatz kamen um Informationen für Zuschauer und für Analysen nach den Wettfahrten zu sammeln.

Dies alles vorausgeschickt, wird klar, warum im Oktober 2025 auf dem IDA AGM in Hamburg über zwei Regeländerungen abgestimmt wurde: Eine, um *Start-Management-Informationen für die Wettfahrtleitung* zuzulassen und eine zweite, um *GPS-Informationen für den Segler* zuzulassen. Auf den ersten Blick könnte man meinen, dass beides mit einer Regel hätte erschlagen werden könnte: „*GPS-Informationen für Wettfahrtleitung und Segler zulassen*“. Doch aus nachfolgenden guten Gründen empfahl das Technische Komitee der IDA im Einklang mit dem Autor, der damals noch IDA-Officer war, die beiden Regeln zu differenzieren:

1 | Das Zulassen von *Start-Management-Informationen für die Wettfahrtleitung* wurde in der Klasse durchgehend positiv diskutiert und sollte auf jeden Fall in den Klassenvorschriften umgesetzt werden, auch wenn die Zweidrittelmehrheit für die Zulassung von *GPS-Informationen für den Segler* auf dem AGM im Oktober 2025 nicht prognostizierbar war.

2 | Um *GPS-Informationen für den Segler* auch für Kritiker akzeptabler zu machen, wurde die betreffende Regel mit einem „Amendment-Zusatz“ wie man ihn aus der Regel für das Mannschaftsgewicht kennt versehen: Bei allen Drachenregatten die weder Grade-0 noch Grade-1 Status haben kann der Veranstalter in der Ausschreibung die Regel aussetzen. Es bleibt also weiterhin möglich, dass bei einfachen Ranglistenregatten

bis hin zu nationalen Meisterschaften weiterhin GPS im Drachen verboten wird, wenn der Veranstalter es so will. *Start-Management-Informationen für die Wettfahrtleitung* sind dann allerdings auch in diesem Fall zugelassen, weil es sich um eine separate Regel handelt. Einen Formulierungsvorschlag für betreffende Ausschreibungen findet sich in der Box mit den konkreten neuen Klassenvorschriften.

3 | Die Regel zum Zulassen von *Start-Management-Informationen für die Wettfahrtleitung* ist konsequenterweise technologieunabhängig formuliert. Auch wenn heutige Systeme wie z.B. Vakaros in beiden Richtungen mit GPS arbeiten, wollten wir hier zukunftsorientiert offen sein und *Start-Management-Informationen für die Wettfahrtleitung* in jedem Fall zulassen, egal, was technologische Innovationen in der Zukunft hervorbringen werden.

Das Wahlverhalten der Delegierten auf dem IDA AGM in Hamburg war bezüglich der *Start-Management-Informationen für die Wettfahrtleitung* (konkret die neue Regel 11.11.4, siehe Box) eindeutiger als bezüglich der *GPS-Informationen für den Segler* (konkret die neue Regel 11.11.5 sowie eine kleine Änderung in 12.20, siehe Box), wobei beide Anträge ihre Zweidrittelmehrheit fanden. Damit sind jetzt alle Geräte zugelassen, die mit Hilfe von GPS die Bootsposition ermitteln und auswerten – unabhängig von Hersteller und Auswertefunktionen – sofern die Ausschreibung unter Nutzung der „Amendment-Regel“ nichts Gegenteiliges festlegt. Die Geräte des Herstellers Vakaros dürfen im Normalfall im „Full-GPS-Modus“ betrieben werden und bei Nutzung der „Amendment-Regel“ durch die Ausschreibung immer noch im „Class-Compliant-Modus“. Die IDA wird wie schon erwähnt ein Vakaros System für die Wettfahrtleitung anschaffen und für alle europäischen Grade-0 und Grade-1 Events zu Verfügung stellen. Der große Vorteil davon,

beide Informationen – die *Start-Management-Informationen für die Wettfahrtleitung* und die *GPS-Informationen für den Segler* – von demselben System generieren zu lassen, ist die Handhabung für den Segler: Bisher kannte man die Notwendigkeit, die Lage der Startlinie eigenständig zu „pingen“, indem man als Segler beide Enden der Linie ansteuerte und im richtigen Moment in der Verlängerung der Linie die aktuelle Position einspeicherte. Aber wehe, die Wettfahrtleitung verzog danach die Linie nochmal. Für die Funktionalität der *Start-Management-Informationen für die Wettfahrtleitung* hat diese aber selbst jeweils ein GPS-Gerät an beiden Enden der Linie und liefert diese Information an alle Geräte der Segler – in erster Näherung um die Frühstartinformation zu verlässlich generieren zu können. Als Nebeneffekt fällt für den Segler die lästige Notwendigkeit, die Linie selbst zu „pingen“, weg!

Das ist letztlich der Grund, warum sich beim Gold Cup im März 2026 vor Mallorca die Wettfahrtleitung vorbehält, die Verwendung von GPS-Geräten durch den Segler (Regel 11.11.5.) noch auszusetzen: Weil das von der IDA für die Wettfahrtleitung angeschaffte System zu diesem Zeitpunkt noch nicht verfügbar sein wird. Also befürchtet man ein Chaos in der Vorstartphase, wenn alle Teilnehmer beide Enden der Linie pinggen müssen. Ob die Befürchtung begründet ist, muss sich erst noch als Erfahrungswert ergeben. Wie überhaupt Erfahrungen beim Segeln mit GPS-Informationen für die meisten Segler erst noch zu sammeln sind. Jedenfalls bleibt es auch mit GPS eine wesentliche Herausforderung für erfolgreiches Drachensegeln, sich sein Gefühl fürs Boot selbst zu erarbeitet.

Es sind sehr weise Worte vom neuen Vorsitzenden des Technischen Komitee der IDA Graham Bailey, wenn er zum Einsatz von GPS für die Segler sagt: „we'll be watching closely and listening to feedback in the first year.“ ☺

Auf der Hauptversammlung „AGM“ der IDA im Oktober 2025 in Hamburg wurden die Regeln 11.11. und 12.20. der Drachen Klassenvorschriften geändert. Dabei handelt es sich bei 11.11. um eine „whitelist“ von Geräten, die auf einem Drachen zugelassen sind und bei 12.20. um eine „blacklist“ von Geräten, die auf einem Drachen verboten sind. Die neuen Regeln in dem Wortlaut der von World Sailing abgesegnet wurde und ab 1.4.2026 offiziell gilt, lauten:

“11.11. The following equipment may be on board while racing: (...)”

11.11.4: A device to assist Race Officers in start and race management as well as tracking of boats. These devices with the functionality of OCS/Clear start messaging after the start assists Race Officers in start management.

11.11.5. GPS device(s). The Notice of Race may amend this rule at events other than World Championships, European Championships, Gold Cups and IDA Grade-1 regattas.”

“12.20. Any devices transmitting or correlating data relative to rig tension or wind direction or wind speed or boat speed through water and location, by means such as, but not limited to, electronic, mechanical, hydraulic or pneumatic are prohibited save for location data transmitted or correlated by devices when permitted by Rules 11.11.4 and 11.11.5. Depth sounders may be permitted by an Organizing Authority for races within its jurisdiction.”

Um in einer Regatta, die weder Grade-0 noch Grade-1 Status hat, Regel 11.11.5. auszusetzen, kann z.B. folgender Satz in die Ausschreibung aufgenommen werden:

“In amendment of class rule 11.11.5., GPS devices other than supporting class rule 11.11.4. are prohibited”

Humpen hoch³

FAST 60 JAHRE, DREI EXEMPLARE, EINE BREMER MANUFAKTUR, DIE AUCH DEN DFB-POKAL FERTIGT. EINE REPORTAGE ÜBER EINEN POKAL, DER LÄNGST LEGENDE IST.

Schrift // Sina Wolf
Bild // Tom Körber

Er steht im ASC, irgendwo zwischen Vitrine und Wirklichkeit, und trägt die Jahre mehr als Schrift denn als Patina: Namen über Namen, die man in der Drachensklasse kennt, und solche, die einem erst was sagen, wenn man lange genug dabei ist. Wer ihn in die Hand nimmt, spürt: Das ist nicht nur einfach ein Pokal, das ist Geschichte, das ist Siegesglück und Ehrfurcht – beschrieben über Jahrzehnte.

Das Besondere: Es gibt nicht nur den einen Humpen. Es gibt ganze drei. Wer alle drei nebeneinander sieht – was für diese Reportage eigens arrangiert wurde –, dem springt ins Auge, dass hier nicht nur Silber auf dem Tisch steht. Hier steht die Geschichte einer Regatta, die seit 1967 nicht aufgehört hat.

Der erste Humpen hat in seiner Stiftungsurkunde noch die alte Regel stehen, die bei Wanderpreisen lange üblich war: Wer ihn dreimal hintereinander gewinnt, darf ihn behalten. Für immer. Das klingt heute nach einer anderen Zeit, und das ist es auch. Eine Zeit, in der ein Pokal noch etwas war, das man sich verdienen, ja erringen konnte. Das Endgültige als Auszeichnung. Burle Glas hat diese Bedingung erfüllt. Für diese Reportage hat er ihn noch einmal herausgeholt, für den seltenen Moment, in dem alle drei nebeneinander stehen. Dann geht er zurück. Dorthin, wo er hingehört.

Der zweite Humpen war anders gedacht. Seine Stiftungsurkunde trägt bereits die neue Philosophie: kein Mitnehmen, kein Endpunkt, kein Sieger, der ihn für sich beansprucht. Er ist ein ewiger

Wanderpreis – bleibt beim Club, trägt Name um Name, Jahr um Jahr. Er gehört allen, oder genauer: er gehört dem ASC und den Teilnehmern des Humpens (zumindest ein bisschen, denn ohne sie gäbe es ihn ja nicht). Und beide haben ihn gut behandelt. Jahrzehntlang wurden dort Siege eingetragen, die manche noch heute erzählen, wenn der Abend lang wird und die Erinnerungen lockerer. Fast sechs Jahrzehnte Regattageschichte am Ammersee stecken in diesem Silber – Wetterbeschreibungen, Dramen, Momente, aus denen Legenden werden, wenn man sie oft genug weitergibt. Der zweite Humpen ist das Gedächtnis dieser Geschichten.

Irgendwann aber, das ist die Natur von Objekten, die ihren Zweck wirklich erfüllen, war kein Platz mehr. Nicht weil die Regatta geschrumpft wäre. Weil sie so lebendig geblieben ist, dass das Silber schlicht nicht mehr reichte. Die Frage, die sich 2023 im ASC stellt, ist deshalb keine organisatorische. Sie ist eine über Haltung: Wie macht man einen dritten Humpen, ohne die Geschichte der ersten beiden zu verraten?

Die Antwort beginnt mit einer Punze. Im Silberhandwerk ist die Punze nicht Schmuck, sondern ein eingeschlagenes Zeichen, das Feingehalt und Herkunft eines Stücks belegt – klein,

unscheinbar, für den Laien gern übersehbar, für den Kenner aber die eine Information, auf die alles ankommt. Johannes Dichtl, Drachenspate im ASC, beginnt mit der Spurensuche und bringt den Humpen zu einer Augsburger Silbermanufaktur. Die findet die Spur und führt Dichtl nach Bremen. Zu Koch & Bergfeld.

Wer diesen Namen zum ersten Mal hört, denkt nichts Besonderes. Wer ihn kennt, hört sofort auf zu denken und fängt an zu staunen. Koch & Bergfeld in Bremen fertigt den DFB-Pokal. Die Meisterschale. Den DHB-Pokal. Den Pokal des Großen Preises von Deutschland, für den die Formel-1 in 67 Runden über Hockenheim fährt, eine Zehntausendstelsekunde nach der anderen. Und die Goldene Kamera – jenen Hamburger Abend, an dem der Umschlag aufgeht, die Musik lauter wird und die Film- und Fernsehwelt den Atem anhält. Aus dieser Manufaktur kommt der Drachenhumpen. Man darf das ruhig sacken lassen.

Was in Bremen dann geschieht, hat etwas von Geschichten, die einfach erzählt werden müssen: Im Archiv von Koch & Bergfeld liegen die Originalpläne des Humpens – nicht die Erinnerung daran, nicht ein Foto, sondern die Zeichnungen selbst, Maße, Linien, Proportionen, so wie Handwerk sein Gedächtnis bewahrt: auf Papier, präzise,

unbestechlich. Und der Silberschmied, der den zweiten Humpen seinerzeit gefertigt hatte, ist zwar längst im Ruhestand, oder so ähnlich, arbeitet aber immer mal wieder, kommt daher gern zurück, nimmt die Pläne und legt los. Die gleichen Hände, die gleichen Pläne. In diesem Moment hört die Geschichte auf, eine Geschichte über einen Pokal zu sein.

Der dritte Humpen entsteht aus 925er-Sterlingsilber – dieselbe Legierung wie bei der Meisterschale, 92,5 Prozent Silber, der Rest für die Stabilität. Er kostet rund 9.000 Euro, und auch das gehört zur Geschichte: Gut zwei Drittel dieser Summe bringen die ASC-Mitglieder selbst auf, bevor der Vorstand den Rest beisteuert. Viele der Spender sind Drachensegler, aber nicht alle. Auch Mitglieder, die nie selbst einen Drachen gesegelt haben, tragen mit. Weil sie sagen: Das ist es wert. Viele Schultern, ein gemeinsamer Beschluss. Wer die Drachensklasse kennt, erkennt darin etwas Vertrautes.

Seit 2024 stehen nun die ersten Namen auf dem dritten Humpen. Er ist nicht mehr neu, er ist angekommen. Und die beiden anderen stehen für einen Moment daneben: der erste, redlich gewonnen, sonst bei Burle Glas zu Hause. Der zweite, vollgeschrieben bis an den Rand, im ASC.

Drei Humpen. Drei Stiftungsurkunden. Drei Antworten auf dieselbe Frage, was ein Pokal sein soll. 2027 wird die Regatta 60 Jahre alt. Sechs Jahrzehnte Wind und Wasser und Drachen am Ammersee. Auf dem dritten Humpen ist noch Platz. Für 40 Jahre. Für Namen, die noch niemand kennt, für Siege, die noch nicht gesegelt sind. ☞



LIPP LIBB



Hier dreht sich Keramik

EIN INTERVIEW MIT MICHİ LIPP ÜBER DIE NEUEN ZIRCON-BLÖCKE UND WARUM SIE DAS SEGELN AUF DEM DRACHEN VERÄNDERN

Schrift // Sina Wolf
Bild // Peter Frisch GmbH

Die Szene kennt der eine oder die andere sicherlich von Regatten: Michi Lipp steht am Steg, einen Zircon-Block in der Hand und fordert jemanden auf, kräftig an der Scheibe zu drehen. Eine Minute vergeht. Zwei Minuten. Die Scheibe dreht sich immer noch. Michi grinst. „Unglaublich, darauf hat der Drachen gewartet!“

Der Weltmeister und zweifache Gold-Cup-Gewinner segelt als Profi, Taktiker und Vorschoter und weiß, worauf es beim kompetitiven Drachensegeln ankommt. Ein Gespräch über Keramik, Reibung, warum jede Nuance beim Trimmen zählt und für wen sich drei Blöcke lohnen.

Michi, die Szene mit dem sich ewig drehenden Block – wie oft hast du das mittlerweile vorgeführt? (lacht) Keine Ahnung, aber ich mache es jedes Mal gern, weil ich selbst immer noch fasziniert bin. Du gibst dem Block einen kräftigen Schubs, und dann wartest du. Die meisten erwarten, dass er nach ein paar Sekunden stoppt – wie bei jedem anderen Block. Aber er dreht sich weiter. Und weiter. Ich hatte Situationen, wo wir fast zwei Minuten gewartet haben. Ich stehe da und denke: Wahnsinn, der läuft und läuft. Kenn ich von keinem anderen Block. Und genau das willst du doch beim Trimmen – keine Reibung, keine Verzögerung, dafür Kraftersparnis – gerade am Drachen!

Wann bist du das erste Mal auf Zircon gestoßen – und was war dein erster Gedanke? Das war vor ein paar Jahren, als Harken die ersten Prototypen hatte. Ich hab den Block genommen und gedreht – Moment, was? Der läuft ja weiter und weiter. Sofort war klar: Der kommt aufs Boot. Nicht für Nuancen, nein, die machen einen Unterschied. Wenn die Reibung so minimal ist, dann bekommst du eine komplett andere Information durch die Schot. Du fühlst den Druck im Segel direkter, schneller, präziser. Und beim Drachen, wo du mit 7:1 am Backstagfein arbeitest und jede Böe sofort beantwortet werden muss – da macht das einen riesigen Unterschied.

Keramik statt Delrin – was ändert das konkret beim Trimmen am Drachen? Der entscheidende Punkt ist, wie schnell die Scheibe anspringt – also die Rolle, um die die Schot läuft. Bei normalen Blöcken, auch bei guten Carbo-Blöcken, brauchst du eine gewisse Kraft, um die Scheibe überhaupt in Bewegung zu setzen. Die Lager müssen erst Energie aufnehmen, bevor sie anfangen zu rollen. Bei Zircon ist das anders. Die Keramikugeln sind deutlich härter und glatter, deswegen brauchen sie viel weniger Impuls, um loszulaufen. Das heißt: Jede kleinste Veränderung im Segeldruck kommt sofort bei dir an. Du fühlst in der Schot, wann die Böe, die du kommen siehst, tatsächlich greift. Und du spürst unmittelbar, wenn der Druck wieder

nachlässt. Das gibt dir eine Kontrolle, die du mit Carbo-Blöcken einfach nicht hast. Gerade beim Drachen, wo du ständig am Trimmen bist, ist das Gold wert.

Wo am Drachen setzt du die Zircon-Blöcke ein – und warum gerade dort? Wir haben sie an der Großschot, am Backstagfein und bei den Spi-Umlenkrollen. Überall dort, wo es auf schnelle Reaktion und präzisen Krafteintrag ankommt. Warum ich so begeistert bin? Weil sie 25 Prozent weniger Widerstand haben als normale Carbo-Blöcke. Das klingt erst mal nach einer nüchternen Zahl – aber auf dem Wasser merkst du das massiv. Gerade beim Backstag mit 7:1-Übersetzung summiert sich das. Jede einzelne Rolle hat weniger Reibung, und am Ende kommt viel mehr von dem, was du ziehst, direkt im Rigg oder im Segel an. Du ziehst – und der Mast reagiert. Sofort. Und wenn du fieren musst, geht das butterweich. Auch bei wenig Wind. Das ist der Unterschied.

Harken spricht von „feel speed in your sheets“ – was heißt das für dich auf dem Wasser? Das trifft es genau. Du fühlst durch die Schot, was im Segel passiert. Bei normalen Blöcken ist das wie durch einen Filter – die Reibung schluckt Information. Mit Zircon ist das anders. Du spürst jede Nuance. Wenn eine Böe greift, fühlst du das sofort in der Hand. Wenn der Druck nachlässt, merkst du das auch. Und das Entscheidende: Du reagierst

schneller, du fühlst es früher. Gerade bei Leichtwind ist das brutal wichtig. Normalerweise musst du bei wenig Druck die Schot aktiv rausdrücken, weil die Reibung im System zu groß ist. Mit Zircon reagiert die Schot. Du fierst – und das Segel geht auf. Ohne Verzögerung. Das gibt dir eine Kontrolle, die vorher einfach nicht da war.

Wann merkst du auf dem Wasser: Ja, das funktioniert anders als vorher? Bei Leichtwind. Da merkst du es am heftigsten. Normalerweise musst du bei wenig Druck die Schot regelrecht rausschieben, weil die Reibung im System zu groß ist. Das Segel will aufgehen, aber die Blöcke bremsen. Mit Zircon ist das vorbei. Du fierst – und die Schot läuft. Sofort. Das Segel reagiert, wie es soll. Und genauso beim Dichtholen: Du spürst jede kleinste Druckänderung in der Hand. Aber auch Starkwind: Da sparst du Kraft. Wenn du über mehrere Wettfahrten hart am Backstag arbeiten musst, summiert sich das. Mit weniger Reibung brauchst du weniger Kraft. Du ermüdest nicht so schnell, bleibst präziser. Und bei wechselnden Bedingungen, wenn du ständig nachjustieren musst, merkst du: Alles geht leichter, schneller, direkter. Du kämpfst nicht mehr gegen das System, sondern arbeitest mit ihm.

Zircon-Blöcke sind einen Ticken teurer als Carbo-Blöcke. Für wen lohnt sich die Investition wirklich? Harken sagt selbst ganz klar: Zircon sind keine Allzweck-Blöcke. Sie sind etwas teurer und sie sind für Leute gemacht, die kompetitiv segeln und den Unterschied auch nutzen können. Wenn du am Wochenende mal eine Runde drehst und Spaß haben willst, brauchst du sie nicht. Aber wenn du Regatten segelst, wenn du vorn mitsegeln willst, wenn du bereit bist, an jedem Detail zu arbeiten, um schneller zu werden – dann lohnt sich das. Ich bin kein Verkäufer, und ich würde niemandem etwas aufschwätzen. Aber ich bin überzeugt: Wenn du die Blöcke einmal ausprobiert hast, willst du nicht mehr zurück. Weil du merkst, was möglich ist. Weil du eine Kontrolle bekommst, die du vorher nicht hattest. Und am Ende geht es doch genau darum – besser segeln, präziser trimmen, schneller sein. Zircon gibt dir die Werkzeuge dafür. ⚡



SICHERHEIT AUF SEE – PERFEKT FÜR DEN EINSATZ AN DECK UND IN DER HÖHE.



Unsere Lösungen sind ausgelegt für sicheres Arbeiten an Deck, kontrollierten Zugang zum Mast sowie für die Rettung in kritischen Situationen – entwickelt für die besonderen Anforderungen der maritimen Umgebung.



SKYLOTEC



wysiwyg

*WHAT YOU SEE IS WHAT YOU GET.

OSTSEE. LÜBECKER BUCHT. NIENDORF. IDM. 2025

*Schrift // Sina Wolf, Philipp Kadelbach
Bild // Tom Körber*



Der Entscheidungstag wartete nicht nur mit Nervenkitzel, sondern auch mit deutlich mehr Druck in der Luft.

Christoph Toepfer, Michael Koch und Markus Koy vom NRV sind Deutsche Meister im Drachen. Mit nur einem Punkt Vorsprung vor Dirk Neukirchen (YCRE), Lars Hendrikson und Georg Leonchuk sicherten sie sich den Titel nach einer Serie, die bis zur letzten Kreuz völlig offen blieb. Bronze ging an Philipp Kadelbach, Julian Ruhnke und Jan Jaspar Wagner vom VSaW – vier Punkte hinter dem Vizemeister.

Was für ein Showdown in Niendorf. Neukirchen war mit nur fünf Punkten Vorsprung in den letzten Tag gestartet – bei einem so engen Feld alles andere als sicher, dahinter lauerten Kadelbach und Toepfer, der als Führender der Rangliste angereist war. Der Entscheidungstag wartete nicht nur mit Nervenkitzel, sondern auch mit deutlich mehr Druck in der Luft. Über Nacht hatte es bereits viel Wind gegeben, eine entsprechende See mit Wellen hatte sich aufgebaut.

Der erste Start endete wie so oft mit allgemeinem Rückruf, der zweite unter Black Flag ebenso, und sechs Teams mussten die Bahn als Frühstarter verlassen, darunter Titeljäger Kadelbach, der somit aus dem Rennen ausschied. Ebenso wie Stephan

Link, der bis dahin noch aufs Podium wollte. Erst nach dem dritten Anlauf hieß es „clear Start“.

Bis zur ersten Luvtonne hatte sich Dirk Pramann mit Kilian Weise und Charles Nankin deutlich vom Feld abgesetzt, dahinter folgte Arnt Bruhns, der mit Bruder Söhnke, Sohn Jan-Rouven und Maurice Oster ein beeindruckendes Rennen segelte. Neukirchen hing am Heck von Toepfer, halste weg, als er eine Chance sah, noch mehr zu holen als an dessen Fersen zu bleiben, und verlor dabei, wie sich dann am Ende zeigte.

Toepfer, Koch, Koy gaben alles und machten ihr Rennen, dabei blieb es spannend. Bis zur letzten Zielkreuz ging es vorn um wichtige Platzierungen: Jan Woortman, Caspar Dohse und Marcel Vockel wollten unbedingt noch vor Toepfer durchs Ziel, um im Gesamtranking vor Alexander Kudlich zu landen.

Sie konnten Toepfer aber nicht halten und mussten ihn ziehen lassen. Am Ende der letzten Wettfahrt feierte Pramann ein Bullet vor Arnt Bruhns, Alexander Kudlich wurde Dritter, Toepfer kam als Vierter ins Ziel, Woortman als Fünfter – und Neukirchen als Zehnter, was ihn zum Vizemeister machte. ☺



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

www.dmk-muc.de

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

Manufactured
with pride in
Europe/Germany!

Selbst Flößer

von Philipp Kadelbach

I. MAI 1989

Es ist Mai 1989, und ich bin 15. Ich komme von einer Opti-Regatta aus Spandau zurück, das Spielzeug noch feucht in der Tasche. Am VSaW werde ich abgesetzt.

Es ist Samstagnachmittag gegen 16 Uhr. Im Seglerhaus ist mein Vater umringt von Leuten, die alle aussehen, als würden sie seit 30 Jahren dieselben Geschichten erzählen. Sein 50. Geburtstag. Die Stimmung ist gelöst, die Gesichter gerötet, die Stimmen laut. Burschi Haist, damals schon und heute noch „Soling-Legende“ aus Starnberg, hält gerade eine Rede. Er sagt, mein Vater sei jetzt Flößer geworden, weil er vom Soling in den Drachen umgestiegen ist.

Die anderen lachen. Mein Vater auch. „Flößer“ klingt nach Rente, nach Aufgeben, nach dem Ende von etwas Wichtigem. Ich würde Burschi gern etwas dazu sagen. Etwas so wie: Du wirst schon sehen – bald segelst du auch Floß. Aber ich bin 15 und stehe zwischen Erwachsenen und sage: Nichts.

36 Jahre später sitze ich im Auto nach Niendorf und denke an diesen Nachmittag.

II. KHUMBAKA

Jetzt bin ich 51. Der Name steht in schwarzen Lettern auf weißem Rumpf: KHUMBAKA. GER-999. Ein Petticrows, über 20 Jahre alt, der Lack an manchen Stellen matt, aber die Linien immer noch elegant. Johan Ankers Entwurf von 1929 altert nicht – er reift.

KHUMBAKA ist eine abgewandelte Form des buddhistischen Wortes für den Raum zwischen Ein- und Ausatmen. In dem Wort steckt auch

„Humba“ – so hießen die Schiffe meines Großvaters. Auch mein erster Opti. Segeln war in meiner Familie nicht ganz unwichtig. KHUMBAKA steht aber auch für einen Raum, in dem man im Flow ist mit seinem Boot, seinem Team, dem Wind, den Wellen. Passiert nicht immer. Aber wenn es passiert, ist es richtig gut.

III. DIE VORBEREITUNG

Julian Ruhnke und Jan Jaspar Wagner haben zugesagt, mit mir zur Deutschen Meisterschaft nach Niendorf zu fahren. Wir haben uns bewusst vorgenommen, vorher mindestens eine Regatta in dieser Besetzung zu segeln. Mit Julian sogar zwei, mit Japser die Wannsee-Woche. Es funktionierte auf Anhieb.

Jaspar hat ein unglaubliches Gespür für den Wind. Als würde er ihn lesen können, bevor uns erreicht. Wir sind 50 Kilogramm unter dem Gesamtgewicht. Das bedeutet, dass wir es bei stärkeren Winden schwer haben werden.

Die Startlinie der Deutschen Meisterschaft: 45 Boote. Namen, die in der Drachenklasse etwas bedeuten, und alte Freunde, mit denen man schon einige „Schlachten“ auf dem Wasser und an der Bar bestanden hat, wie Jan Woortmann, der seit Jahren um Titel kämpft. „Top Ten wäre gut“, sage ich zu Julian. Aber wir können auch 20 werden, ohne uns zu schämen.

IV. NIENDORF

KHUMBAKA liegt schon im Wasser. Das alte Boot zwischen all den neuen, glänzenden Petticrows. Wir sind die Underdogs, und das fühlt sich richtig gut an. Der Niendorfer Yacht-Club empfängt uns professionell. Abends auf der Terrasse die üblichen Geschichten.





Am ersten Tag haben wir acht bis zwölf Knoten Wind. Kurze Ostseewelle, Sonne zwischen den Wolken. Ich starte in der ersten Wettfahrt ungewöhnlich schlecht, aber wir sind schnell, treffen die Seite perfekt, machen wenig Fehler: Platz 3. Ich hatte auf der Hinfahrt im Auto erklärt: Wenn das erste Rennen läuft, wird die Regatta gut. Das zweite Renne ist solides Mittelmaß: Platz 8. Dann kommt die dritte Wettfahrt.

V. DURCHS FELD

Es ist mehr Wind geworden, vielleicht zwölf, dreizehn Knoten. Der Start ist wieder schlecht – wir machen zwei schnelle Wendungen hintereinander und sind im Mittelfeld eingeklemmt, dabei aber ruhig und konzentriert und sind wieder auf der richtigen Seite. Zu leicht für den stärkeren Wind. Platz 8 an der Luvtonne ist nach schlechtem Start besser, als wir gehofft hatten.

Auf dem Vorwindgang lässt der Wind nach. Das ist unser Moment. Mit unserem Untergewicht sind wir plötzlich schneller als die schweren Jungs vorn. Wir holen Boot um Boot ein. Jaspar trimmt den Spi, Julian hat die Taktik im Blick

und wir sind sehr schnell. Die Gate-Rundung passt. Plötzlich haben wir nur noch ein Boot vor uns: Platz 2. Abends im Club gibts ein paar Rookie-Credits und eine Magnum Flasche Rosé für das beste Corinthian-Team. Ist aber auch nur der erste Tag. Kein Grund zum Durchdrehen.

VI. DAS FINALE

Die nächsten Tage wechseln zwischen Mittelfeld-Platzierungen und guten Momenten. Platz 8, elf, neun – wir bleiben dran. In der siebten Wettfahrt wieder ein starker Dritter.

Vor dem letzten Rennen wissen wir: Wir haben noch keinen Streicher. Theoretisch könnten wir sogar noch Deutscher Meister werden. Aber der Wind ist wieder auf vierzehn, fünfzehn Knoten angestiegen, die Welle ruppig. Mit unserem Untergewicht haben wir gegen die schweren Profis kaum eine Chance. „Wir müssen beim Start Risiko gehen“, sage ich zu Julian und Jasper. Zur Not können wir uns einen Streicher leisten. Es gibt zwar allgemeine Rückrufe. Beim dritten Versuch liegt die Schwarze Flagge bereit. Wer jetzt über die Linie geht, ist raus.

Wir sind zu früh. BFD – Black Flag Disqualification.

Frank Butzmann mit Steuermann Stefan Link, unser direkter Konkurrent um Platz 3, steht auch auf der schwarzen Tafel. Julian und ich zwinkern uns zu. Wir warten an Land. Rechnen. Wenn Toepfer gewinnt, wenn Neukirchen nicht besser als Fünfter wird, wenn ... Dann fahren die Boote über die Ziellinie, und wir sehen die Zahlen: Bronze ist sicher.

VII: UNDERDOG

Wir stoßen auf Platz 3 an. Später kommt die Nachricht: Wir haben auch die Corinthian-Wertung gewonnen. Corinthian-Gold ist nett, aber Bronze im Gesamtklassement zählt. Mit einem über 20 Jahre alten Boot, 50 Kilogramm unter Gewicht, gegen die besten Deutschlands. Mein Vater hat von Berlin aus mitgefiebert. Viele sprechen uns in den nächsten Tagen darauf an: das alte Boot, das Untergewicht, die Underdogs gegen die Profis. „Die Underdog-Rolle gibts nur einmal“, sage ich zu Julian, „aber dann darf man sie auch ein kleines bisschen auskosten“.

VIII: WAS BLEIBT

36 Jahre nach jenem Nachmittag, als Burschi Haist das Wort „Flößer“ in den Raum warf, liegt KHUMBAKA wieder am Wannsee. Der Drachen ist keine Altersklasse, keine Rente. Er ist das, was Johann Anker 1929 entworfen hat: Ein Boot für Menschen, die verstehen, dass Segeln mehr ist als Geschwindigkeit. Es ist Taktik, Gespür für Wind und Welle. Es ist der Raum zwischen Ein- und Ausatmen.

Und wenn ich so über den Wannsee blicke, denke ich: Es gibt Schlimmeres, als ein Flößer zu sein. Besonders, wenn man dabei auf dem Podium steht. ☺

HARKEN ZIRCON SERIE IM DRACHEN

- 30% weniger Reibung als herkömmliche Kugellager
 - Spürbare Verbesserung beim Dichtholen und Fieren
 - Großschot Grob und Backstag Fein Verstellung
- Großschotsystem: 3x H2195
Backstag Fein: 2x H2194 & 2x H1212



NEUES LPX FÜR LEISTUNGSORIENTIERTES SEGELN

- Leichte, performanceorientierte Serie ideal für den Einsatz auf dem Drachen
- Ergonomisches Design für maximale Bewegungsfreiheit
- Clevere Details bieten angenehmen Tragekomfort
- Innovative, nachhaltige GORE-TEX® ePE Membran

HARKEN | **MUSTO**

Erhältlich im guten Fachhandel oder unter www.harken.de & www.musto-shop.de - Infos und Händlernachweis: PETER FRISCH GMBH - München - www.frisch.de

MELLO DRACHEN

Bei unseren Recherchen zum „Drachennester“-Artikel für das Dragon Journal 2021 fanden wir heraus, dass allein 16 der etwa 40 in Deutschland vor dem Krieg gebauten Drachen in der Mello Werft in Hamburg entstanden, die damit die wichtigste Drachenwerft der Vorkriegszeit war. Ob heute auch noch nur einer dieser Drachen existiert, geschweige denn segelfähig ist, wissen wir nicht. Zu gern würde ich einmal dieses „runde Heck“ sehen, von dem Günter gesprochen hatte.

Bis ich neulich dieses Halbmodell in der Ökonomie des NRV in Hamburg entdeckt habe. Es handelt sich um die D G 29, die laut Gravur von 1956 bis 1964 die Clubyacht MAX des NRV war. Die Spur verliert sich dann 1965: Laut Gravur wurde sie 1964 unter dem Namen MISTRAL von einem NRV-Mitglied übernommen und ein Jahr später unter dem Namen JOHN SILVER weiterverkauft. Der ursprüngliche Bootsname war wohl GERU, wobei das in die Plakette des Halbmodells gravierte Baujahr 1935 nicht

plausibel ist: Die Segelnummer D G 29 war im Jahr 1938 aktuell. Theoretisch könnte die Yacht natürlich 1935 schon gebaut und drei Jahre im Ausland gesegelt worden sein, aber tatsächlich findet sich im „DSV-Register ab 1949“, online einsehbar auf der Webseite des Freundeskreises Klassischer Yachten, ein Eintrag des Drachen D G 29 GERU mit dem Baujahr 1938. Interessanterweise ist dort auch noch ein Eignerwechsel hin zum KYC vermerkt.

Wirkliche Begeisterung löst das Halbmodell der D G 29 durch seine Präsentation des runden Mello-Hecks aus. Ernesto Bertarelli, der im Angesicht gewisser Kurven am Heck einer seiner America's-Cup-Yachten diese liebevoll „JLo“ nannte, hätte seine Freude daran. ☺



Drachenboot D G 29 GERU,
Baujahr 1938. Werft:
Mello/Hamburg

MIR GEHT DER SATZ VON GÜNTER AHLERS NICHT
AUS DEM OHR: „DIE SCHNELLEN DRACHEN VOR
DEM KRIEG, DAS WAREN DIE MELLO-DRACHEN. DIE
WAREN ERKENNBAR AM RUNDEN HECK.“

JAPETUS

ITA 16

IN SANREMO WURDEN IN DER 1950ER-JAHREN VON DER WERFT MARIOLINO PIRAS DREI DRACHEN GEBAUT. DAS WAREN 1950 I-5 MARLISA UND 1954 ZWEI WEITERE, I-15 FLAMBÉ (SPÄTER REA) UND I-16 NINA VI (SPÄTER JAPETUS). DER DRITTE SEGELT HEUTE NOCH, IM ORIGINALZUSTAND VON 1954!



Schrift // Gregor Berz
Bild // Simon Berz, UYCA's

Darauf hat niemand zu hoffen gewagt, dass es am Attersee zum Grade-1-Grand-Prix der Drachen im Juni 2025 vier Tage lang vier Windstärken haben wird – Rosenwind vom Feinsten! Für den italienischen Holzdrachen ITA 16 JAPETUS – mit viel Stolz und Leidenschaft von seinem Eigner Guido Garrone gesegelt – war das keineswegs zu viel: Wir waren in keiner der Wettfahrten Letzter! Nur für den Mast war unser Trimm leider zu hart. In der vierten Wettfahrt ist die Großsegel-Nut längs auf etwa einem Meter Länge ausgerissen, was effektiv einem Mastbruch gleichkommt.

Aber der Reihe nach. Als im Frühsommer das Grade-1-Event am Attersee näherkam, rief ich meinen IDA-Kollegen Martin Lutz an, um meine Hände anzubieten, falls eine Mannschaft noch Bedarf an einem Vorschoter hat. Tatsächlich hatte Guido Garrone beim UYCA's bereits Geld hinterlegt für eine jugendliche Mannschaft, die er sich für seine alte Dame JAPETUS wünschte. So kam es, dass Fritz Geppert und ich als „Jugendcrew“ auf JAPETUS antraten. Sehr schnell teilten wir großen Spaß und seine Leidenschaft mit Guido. Die entstandene Freundschaft ist durch den für uns jähen Abbruch der Serie am Attersee noch gewachsen. Burle Glas konnte über den Sommer einen Ersatzmast organisieren und JAPETUS segelt längst wieder vor Sanremo, erst den dortigen Wooden World Cup im September und inzwischen auch die Dragon Winterserien.

Gesegelt wird JAPETUS bis heute – auch mit dem Ersatzmast – im Originalzustand von 1954. Das heißt, bezogen auf die Mastposition bereits als B-Drachen, aber ohne Rollfock – die Fock wird mit Stagreitern angeschlagen! – und mit historischen, kurzen Backstagen. Die Frage „Hat der noch Backstag-Räder“ muss mit „Nein, er hatte noch keine Backstag-Räder“ beantwortet werden. Der Mast steht deshalb aufrechter als heute üblich und die brandneuen Zaoli-Segel sitzen leider nicht wirklich perfekt – das Fock-Schothorn kommt gewöhnungsbedürftig hoch über Deck an. Sehenswert ist der historische Spibaum aus Holz, der am Wind senkrecht am Mast hochgeklappt wird – das dürfte einmalig sein in der heutigen Drachenklasse.



Auch nach der Öffnung der Mastpositions-Vorgabe in den Klassenvorschriften in den 1940er-Jahren – wodurch aus den „A-Drachen“ die „B-Drachen“ wurden – wurden Backstagen vorerst noch als kurze, zusätzliche Verstärkung für den Raum- und Vorwindkurs gesegelt. Die aus klassischen Holzdrachen bekannten „Backstag-Räder“, die mit einer viel weiter hinten ansetzenden Backstag erstmals am Wind den Trimm des Vorstags ermöglichen, kamen erst in den 1960er-Jahren auf.

Die 72 Jahre alte Yacht lag bereits zweimal auf Grund – einmal in Saint-Tropez und ein zweites Mal in ihrem heutigen Heimathafen Alassio – und hatte vor Guido drei Vorbesitzer: Überliefert ist, dass Dr. Giovanni Battista „Cicci“ Zunini aus Savona die I-16 vom ersten Eigner Vincenzo Gismondi F. Grossi übernahm und nach seiner Mutter NINA VI taufte. 1978 war dann Prof. Piero Rispoli der Eigner, von dem Guido Garrone seine JAPETUS in den 1980er-Jahren kaufte. Guidos tiefe Leidenschaft für den Drachen rührt von lebensbestimmenden Entscheidungen, die Guido in den 1980er-Jahren während des Segelns mit JAPETUS traf. Für das 100-jährige Jubiläum der Drachenklasse 2029 hat Guido konkrete Pläne: JAPETUS soll dort teilnehmen – im Originalzustand! ☞



Marblehead Trophy

20¹⁹-25

ST. TROPEZ

Schrift // Gregor Berz
Bild // Chloé De Brouwer



Es gibt Gerüchte, dass König Charles nicht Nein gesagt hätte, wenn er gefragt worden wäre, ob er Ehrenpräsident der Internationalen Drachensklasse werden wolle. War doch sein Vater Prinz Philip leidenschaftlicher Drachensegler. Mit jener Yacht namens BLUEBOTTLE, die Ihrer Majestät Queen Elizabeth, damals noch Prinzessin, und ihm zur Vermählung im Jahr 1947 von Mitgliedern des Island Sailing Club geschenkt worden war. Nach vielen Jahrzehnten erfolgreicher Regattaeinsätze seines Drachens beauftragte Prinz Philipp noch zu seinen Lebzeiten eine Komplettrestaurierung, mit der BLUEBOTTLE auf den neuesten Regattastand gebracht wurde. Ohne dabei das betörende klassische Erscheinungsbild zu beeinträchtigen. Seit der Fertigstellung 2021, die Prinz Philip leider nicht mehr erlebte, segeln nun die Profissegler Graham und Julia Bailey mit BLUEBOTTLE im Namen des Royal Yacht Squadron bemerkenswert erfolgreich an der Weltspitze der Internationalen Drachensflotte immer vorn mit. Ein historischer Holzdrachen – und erfrischenderweise kein Pedersen & Thuesen! Letzten November hat nun BLUEBOTTLE in St. Tropez die Marblehead Trophy gewonnen – zwei große Stücke Drachensgeschichte kommen zusammen.

Dabei war es Pete Cooke mit METEOR GBR 402, einem historischen Pedersen & Thuesen, der nach drei – bei sonnigen zehn bis zwölf Knoten gesegelten – Wettfahrten mit der Serie 6-1-1 noch einen Punkt vor BLUEBOTTLE GBR 192 lag. Bailey war die Platzierungen 2-3-4 gesegelt. Mit einem weiteren historischen Holzdrachen, seinem Pedersen & Thuesen BLUEHAZE GBR 375, hatte Ivan Bradbury das erste Rennen gewonnen, war mit 1-8-16 aber nach drei Rennen bereits abgeschlagen. Schließlich waren auch einige hochkarätige Teams mit „weißen Drachen“ aus zehn Nationen anwesend.

So lag auf Platz 3 nach drei Rennen der Schwede Jan Secher, der im August beim Grade-1-Grand-Prix in Skanor Zweiter wurde. Auf Platz 4 des Zwischenergebnisses der Marblehead Trophy nach drei Rennen lag der amtierende Gold-Cup-Sieger Dirk Pramann, der mit Kilian Weise und Charles Nankin unmittelbar zuvor Zweiter in den Grand Prix Finals 2025 wurde und im Oktober auch den Hans-Detmar-Wagner Cup am Gardasee gewonnen hatte. Fünfter im Zwischenergebnis der Marblehead Trophy war zu diesem Zeitpunkt der italienische Segelmacher Andreas Zaoli und Sechster schließlich der Verteidiger der Marblehead Trophy, Dirk Oldenburg.

Der dritte Wettfahrttag mit den Rennen vier und fünf hatte es dann in sich, mit böigen 25 Knoten bei Novemberwetter. Da mit einem Streicher ab vier Wettfahrten gewertet wurde, verschob sich das Ranking schon nach dem vierten Rennen signifikant: Dirk Pramann schob sich mit einem Zweiten im vierten Rennen auf Platz 2, Graham Bailey rutschte mit seinem Streicher im vierten Rennen auf Platz 3 und Jan Secher rutschte auf Platz 5. In der Spitzengruppe war es nur Pete Cooke der mit einem Fünften im vierten Rennen seine Führung vorerst verteidigen konnte. Die ersten drei lagen jetzt aber mit 7, 8 und 9 Punkten extrem nah zusammen. Andreas Zaoli und Jan Secher waren mit 14 und 15 Punkten nach vier Rennen bereits abgeschlagen.

Damit war im letzten Rennen noch extrem spannend, wer die Marblehead Trophy gewinnen würde. Pete Cooke wurde nur Elfter und überließ damit Graham Bailey und Dirk Pramann das Duell, das knapper nicht hätte ausgehen können. Dirk wurde nochmal Zweiter im letzten Rennen, aber Graham gewann es, sodass nach fünf Rennen beide punktgleich waren, aber Graham auf BLUEBOTTLE mit der besseren besten Platzierung den Gesamtsieg holte. Dirk wird mit den Worten zitiert: „Super harte Rennen, sehr anstrengend, hat aber großen Spaß gemacht!“

So kommt es, dass das Royal Yacht Squadron die Marblehead Trophy 2026 vom 23. bis 25. August im Anschluss an den Edinburgh Cup, der dieses Jahr ein Grade-1-Grand-Prix sein wird, vor der Isle of White austragen wird. Herausforderungen können bereits online angemeldet werden: www.form.rys.org.uk/f/marblehead-trophy-2026



KLASSIKER, KLASSE & KOLOSSAL – ROBBE & BERKING
CLASSIC DRAGON WORLD CUP FLENSBURG 2025

DIE DREI **K**

*Schrift // Sina Wolf, Marcus Baur
Bild // Tom Körber*

Zum 30. Mal hatte Oliver Berking die Klassiker-Szene nach Flensburg geladen – und wieder folgte sie dem Ruf mit Begeisterung. Neben den majestätischen 12mR-Yachten und den eleganten 22er-Schärenkreuzern standen Anfang Juli 2025 besonders die Holzdrachen im Fokus: Für den Classic Dragon World Cup Flensburg hatten sich 28 Boote aus Deutschland, Dänemark, den Niederlanden, Belgien, Großbritannien und sogar Japan angekündigt – allesamt aus Holz gebaut, gepflegt bis ins letzte Detail und mit seglerisch ambitionierten Crews besetzt. Dass es im September 2025 auch einen Classic Dragon World Cup Sanremo gab, ist eine andere Geschichte, auf die wir hier gar nicht weiter eingehen wollen.

Ein glanzvoller Auftakt in Flensburg – mit einem Tiefdruckgebiet im Nacken: Während das Einkrängen und das erste Probesegelein für viele Crews noch bei traumhaften Bedingungen, Wind und Sonne satt stattfanden, zeigte sich die Flensburger Förde zum offiziellen Start der Regattaserie deutlich ungemütlicher. Ein Tiefausläufer über Dänemark brachte unbeständige Winde, Regen und damit ein zähes Ringen um segelbare Bedingungen.

Am ersten Tag ließen drehende Windfelder keine verlässliche Bahnlegung zu. Die Wettfahrt wurde noch im Startverfahren abgebrochen. Am zweiten Tag war an Segeln nicht zu denken:

Für den Nachmittag waren Böen von über 30 Knoten gemeldet – und angesichts der filigranen Holzjachten fiel die Entscheidung zugunsten der Sicherheit.

Erst am dritten Regattatag wurde es endlich segelbar. Bei südwestlichen Winden zwischen 18 und 25 Knoten konnten drei der ursprünglich acht geplanten Wettfahrten gesegelt werden – allesamt Up-and-Down-Kurse auf anspruchsvollem Revier. Die Bahn zeigte sich launisch: Mal spielte der rechte Kursrand mit besseren Winkeln, mal dominierte der linke mit stabilerem Druck. Wer vorn mitmischen wollte, brauchte saubere Starts, gutes Timing und Mut in der Entscheidung.

Das Team um Niklas Ganssaue (Steuer), Florian Spalteholz, Sven Kruse (Eigner) und Marcus Baur bewies all das – und mehr. Mit dem liebevoll restaurierten Drachen NORTIC (GER 1250) steuerten sie eine Serie von 6–2–1 und setzten sich damit an die Spitze des Feldes. Die Crew segelt seit gefühlten Ewigkeiten zusammen, aber nicht im Drachen – da sind sie erst seit zwei Jahren unterwegs – und zeigte sich in Flensburg eingespielt, konzentriert und taktisch hellwach. „Dass wir diese Regatta gewinnen würden, hatte keiner von uns erwartet“, sagt Eigner Sven Kruse. „Es war unsere erste internationale Drachenregatta – und trotz der nur drei Läufe ein unvergesslich schönes Segeln.“





Dicht dahinter platzierten sich die Niederländer Rob Dekeukeleire, Timo Claassen und Inky Lampe mit einer starken Serie (1–8–2) sowie der erfahrene Däne Frank Berg mit Jakob Groth und Christian Videbæk (8–1–3). Auch Markus Glas (3–3–8) und der Belgier Ben van Cauwenbergh hielten sich konstant in der erweiterten Spitze – eine vierte Wettfahrt und ein Streicher hätten das Tableau noch einmal kräftig durcheinanderwirbeln können.

Der letzte Tag – und die letzte Böe: Am Schlusstag versuchte die Wettfahrtsleitung noch ein letztes Rennen vor Eintreffen der nächsten Front durchzubringen – ein knapper Plan, der zunächst funktionierte. Die Flotte kämpfte sich durch 22 bis 26 Knoten Wind, doch kurz vor dem Ziel machte eine besonders kräftige Böe den Organisatoren einen Strich durch die Rechnung: Der Anker des Zielschiffs brach, für eine Leetonnen-Zeitung war es zu knapp und: das Rennen wurde abgebrochen.

Dass die Stimmung dennoch auf hohem Niveau blieb, lag nicht zuletzt am stilvollen Rahmenprogramm: Vom NRV Drachenabend über die ungezwungene Runde im Piratennest bis zur festlichen Sterling Night in den Robbe & Berking Werfthallen reichte das Angebot. Die Mischung aus Regatta, Community und Wertschätzung für das klassische Segeln war auch ohne viel Wasserzeit beeindruckend. Und so wird trotz – oder vielleicht gerade wegen – der schwierigen Wetterlage der Robbe & Berking Classic Dragon World Cup 2025 in Erinnerung bleiben: als starker Auftritt der Szene, als sportliches Ausrufezeichen einer anspruchsvollen Klasse – und als Beweis dafür, dass die Drachen aus Holz längst mehr sind als schwimmende Schönheiten. Sie sind – richtig gesegelt – nach wie vor echte Regattaboote, die angesichts ihrer Jahre auf dem Buckel nicht nur die ein oder andere Klasse bereits überlebt haben, sondern auch viele neue Klassen noch überleben werden. For sure! ☺



NORTIC Notes

von Marcus Baur



Mehr als zehn Jahre und zwei Olympische Spiele habe ich in diesem Boot verbracht. Der 49er ist eine Konstruktion, die auf den ersten Blick dem Drachen kaum unähnlicher sein könnte. Und trotzdem habe ich den Drachen – für mich etwas überraschend – in den letzten Jahren sehr lieben gelernt.

Beide Boote entstammen unterschiedlichsten Segelkulturen und Traditionen. Hier schon mal drei grundlegende Unterschiede: Der Drachen wurde in Nordeuropa geboren, der 49er ziemlich genau auf der anderen Seite unseres Planeten – im Sydney Harbour. Der Drachen wurde als Cruiser konzipiert – der 49er als F1 Racing Skiff. Der Drachen ist langsam und schwer – der 49er schnell und leicht. Die Liste der Unterschiede könnte heftig erweitert werden, aber es gibt zwei entscheidende Gemeinsamkeiten, die den Drachen für mich zur zweiten Liebe meines Seglerlebens werden ließen: Die eine ist oberflächlich; der Drachen hat einfach schöne Linien. Und das gilt besonders für das Schiff meines guten Freundes Sven Kruse, die NORTIC GER 1250. Eine P&T-Perle Baujahr 1960 – auf der ich seit zwei Jahren mitsegeln darf.

Die zweite Gemeinsamkeit ist subtiler, aber für mich eine endlose Quelle seglerischer Herausforderungen. Die Wende ist in beiden Schiffen relativ „teuer“, was die Mannschaft zum strategischen Denken zwingt. Während Bootsklassen wie der Laser besonders bei wenig Wind bei (guten) Wendungen kaum einen VMG-Verlust (Velocity Made Good – eine Berechnung für die effektive Geschwindigkeit eines Segelbootes in Bezug auf den Wind) erleiden, so schlägt die Wende im Drachen und im 49er leicht mit mehreren Bootslängen zu Buche. In so einer Situation gilt: Wer die besseren Vorhersagen über den Wind und die Strömung auf dem Regattakurs machen kann, der kann kostspielige Wendungen vermeiden.

Einfach mit dem Feld mitzuwenden ist häufig nicht die beste Option. Das merkt man besonders auf Revieren wie Hamburger Alster oder Berliner Wannsee. Zwei Reviere, auf denen man sich dann schnell „totwendet“. Darum gilt: Der Drachen, genau wie der 49er, zwingt den Segler zum strategischen Denken. Wer die besseren Vorhersagen macht, der gewinnt. Im 49er muss man diese strategischen Entscheidungen in Sekundenschnelle treffen. Im Drachen hingegen – und das empfinde ich als altersgerecht entspannend – hat die Crew dafür alle Zeit der Welt. Für einen alten Skiffsegler wie mich finden die Drachenrennen regelrecht in Zeitlupe statt.

Für mich macht das strategische Spielen mit Vorhersagen, das Abwägen von Risiken und das Verständnis kleinräumiger meteorologischer Phänomene und feldtaktischer Muster den eigentlichen Reiz des Regattasegels aus. Und wie ein gutes Essen nicht verschlungen werden sollte, so kann man das „Dragon'sche Schachspiel“ auf dem Wasser in aller Ruhe genießen. Es bleibt jede Menge Zeit, Entscheidungen mit den Mitseglern abzuwägen und sich gemeinsam über gelungene Vorhersagen zu freuen und gescheiterte Vorhersagen zu analysieren.

Nach über zehn Jahren des olympischen Segelns hatte ich eigentlich genug davon, im Kreis zu segeln. Meine Mitsegler Sven Kruse, Florian Spalteholz und Niklas Gansauge, der Drachen als Bootsklasse und die NORTIC als ganz besonders Boot haben meine alte Liebe zu diesem Schachspiel auf dem Wasser wieder neu entfacht.

So war der Classic World Cup in Glücksburg dieses Jahr ein echtes Highlight für uns. Eine fantastische Flotte von 28 Schiffen aus Deutschland, Dänemark, Niederlanden, Belgien und Großbritannien und sogar Japan bildete definitiv das schönste Regattafeld, an dem ich je teilgenommen habe. Das wir diese Runde Schach auch (knapp) gewinnen konnten, machte das Erlebnis erst recht ganz besonders und machte Lust auf mehr ... Sehr viel mehr ...

DEUTSCHES RHEINLAND

Der Vorstand & die Flottenkapitäne

Commodore
Dr. Dirk Pramann
Flotte Nord
commodore@dracheklasse.de

Vize-Commodore
Oliver Mose
Flotte Nord
vizecommodore@dracheklasse.de

Schatzmeister
Christian Zinkler
Flotte Rheinland
schatzmeister@dracheklasse.de

Kommunikationsvordandin
Dr. Katharina Ernicke
Flotte Ammersee
kommunikation@dracheklasse.de

Regattamanager
Jan Woortman
Flotte Nord
regattamanager@dracheklasse.de

Adresse der Geschäftsstelle
Deutsches Drachengeschwader e. V.
Gesine „Sina“ Wolf
Laibnerstraße 13, 86919 Utting
office@dracheklasse.de

Online-Redaktion
Gesine Wolf
redaktion@dracheklasse.de

Ehrencommodore
Norbert Geißler

Regionalvorstand Nord
Ralf Döbler
Flotte Nord
nord@dracheklasse.de

Regionalvorstand Süd
Dr. Ingo Ehrlicher
Flotte Starnberger See/Tegernsee
sued@dracheklasse.de

Flottenkapitän Ammersee
Florian Oeser
ammersee@dracheklasse.de

Flottenkapitän Berlin
Hans-Christian „Hannes“ Schwieger
berlin@dracheklasse.de

Flottenkapitän Bodensee
Hans-Dieter Lang
bodensee@dracheklasse.de

Flottenkapitän Chiemsee
Lorenz Fischer
chiemsee@dracheklasse.de

Flottenkapitän Nord
Caspar Dohse
flottenord@dracheklasse.de

Flottenkapitän Rheinland
Arnold Dees
rheinland@dracheklasse.de

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

DRACHENWORT

**Liebe Drachenfreunde,
liebe Segelsportbegeisterte,**

was war das wieder für ein Jahr! 49 gewertete Ranglistenregatten, dazu die Wintertrainings in Palma, Vilamoura und Sanremo, die Sommertrainings auf der Alster, am Starnberger und Ammersee – wer behauptet, Drachensegeln sei „so ein bisschen Hobby“, hat die Rechnung nicht aufgemacht. Es ist eine Lebensweise. Das zeigt sich Saison um Saison. Und: Es steckt offenbar immer noch an, denn wir werden jedes Jahr mehr.

Zurück zur Saison 2025. Die war aufregend und mehr als mit nur einem Highlight gespickt. Um nur ein paar zu nennen: die IDM in Niendorf, 45 Boote, acht Wettfahrten, am Ende ein Punkt zwischen Gold und Silber. Christoph Toepfer, Michi Koch und Markus Koy holten den Titel in einem Finish, das bis zur letzten Kreuz offen blieb – so eng, so hart, so Drachen. Oder Flensburg, wo Oliver Berking zum 30. Mal zum Robbe & Berking Sterling Cup geladen hatte: 28 Holzdrachen aus sechs Nationen inklusive Japan, ein Fest, das seinesgleichen sucht. Und neu auf der Landkarte: die Three Nations Trophy im Westen – diese Klasse erfindet sich immer weiter.

Auf 2025 bin ich aber nicht nur als Commodore stolz, sondern auch ganz persönlich. Michi Koch, Kilian Weise und ich haben den Gold Cup gewonnen. Wer in dieser Klasse ist, weiß, was das bedeutet, dazu muss ich eigentlich nichts erklären. Außer „Never give up!“ Denn: gut eineinhalb Jahre vorher lag ich fast sechs Monate auf der Intensivstation. Der Sieg war für mich daher mehr als ein wertvoller Titel, er war das Ziel meines Comebacks. Der Weg dorthin ist eine Haltung, die es lohnt, weiterzugeben, mit der ich gern Vorbild bin. Zu wissen, dass mein Name jetzt auf dieser Trophäe eingraviert ist ... das ist mehr als ein tiefer, zufriedener Seufzer. Viel mehr.

Und jetzt blicken wir gemeinsam nach vorn. Auf eine wunderschöne, spannende Saison, die von mindestens zwei Highlights gekrönt sein wird: national von der IDM am Starnberger See, seit vielen Jahren endlich wieder ausgetragen vom Bayerischen Yacht-Club – und wenig später, im November: Hong Kong. Weltmeisterschaft. Wer dabei sein wird, wird etwas erleben, das er nicht vergisst.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen nun eine Saison voller Freude, Herausforderungen, Freundschaft und spannender Regatten. Euch viel Spaß beim Lesen!

*Dirk Pramann, Commodore des
Deutschen Drachengeschwaders*

FLOTTE BODENSEE

Schrift // Olof Pietzko



Der Bodensee, (un)endliche Weiten, auch 2025 hat sich die tapfere, kleine Drachenflotte gegen Häusleboote und ORC-Racer behauptet.

Aber Spaß beiseite: Tatsächlich gab es 2025 nur eine Ranglistenwertung bei den drei Bodenseeregatten, weder die sonst gut besuchte Eichhornregatta in Staad noch die Internationale Bodenseewoche in Konstanz konnten genügend Schiffe anlocken.

Erfreulicher hingegen ist die rege Reiselust einiger Schiffe vom schwäbischen Meer.

Auf den Regattabahnen der Schweiz, Österreichs, Italiens sowie in Bayern und Schleswig-Holstein waren sie zu finden und mitunter auch erfolgreich.

Der traditionelle Drachenadvent in Überlingen wurde aufgrund der allgemeinen Termindichte in der Vorweihnachtszeit kurzerhand zum „Drachenfrühling“ im Januar.

Segelfreunde aus der Schweiz, Baden-Württemberg und Bayern ließen die Saison noch mal Revue passieren und gaben Ausblicke auf die kommenden Highlights wie die Schweizer Meisterschaft in Brunnen '26 oder die Euro in Thun '28.

Wir freuen uns auf eine tolle Saison '26, in der wir hoffentlich auch etliche Drachen aus anderen Flotten begrüßen dürfen.

FLOTTE BERLIN

Schrift // Hannes Schwieger

Sowohl zur Wannseewoche als auch zur Berliner Meisterschaft haben wir 15 Schiffe an den Start bringen können. Gemessen an den Ausfällen von Regatten in 2023 und 2024 war 2025 ein gutes Jahr in Berlin. Drei neue Mannschaften traten an und alle anderen aktiven Regattadrachen haben mitgemacht. Unser Ziel ist es, 2026 wieder 20 Drachen am Start zur Berliner Meisterschaft begrüßen zu dürfen. Viel Wind und herrliches Wetter kennzeichnete die Berliner Meisterschaft. Ein mittlerweile traditioneller Bayrischer Abend zusammen mit den Soling-Seglern brachte einen Hauch von Oktoberfeststimmung in den großen Saal des VSaW.

Philipp Kadelbach, Jens Steinborn und Rolf Schmidt (Rocky), GER 999 konnten Udo Pflüger, Wilhelm Wutzler und Peter Knauff ganz knapp schlagen. Gefolgt von Alexander Kudlich, Robert Stanjeck und Phil Blinn.

Mit Andreas Blank und Lars Kiewening gelang es Udo gute Steuerleute aus dem Folkeboot in den Drachen zu holen. Auch wenn beide weiterhin auch Folkeboot segeln, sind sie schon jetzt eine Bereicherung für die Berliner Flotte.

Philipp Kadelbach setzte bei der IDM in Niendorf auch ein deutliches Zeichen für den Neuanfang in Berlin und wurde Vizemeister.

Die Potsdamer Kanne konnte dieses Jahr seitens Olli Witte gewonnen werden. Er hat nicht nur das schönste Boot, er war auch super gut.

In 2026 freuen wir uns auf schöne Regatten auf dem Wannsee und laden alle Auswärtigen herzlich ein dabei zu sein.

Drachen-Persenninge



Christian Tircher
Persenninge & Tuche



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

FLOTTE AMMERSEE

Schrift // Ina Ernicke
Bild // Sina Wolf, Jan Bräuer, ASC



Links unten: Gregor und Simon Berz segeln mit dem passionierten Angler Jan Bräuer an Bord das Rennen ihres Lebens: Beim Humpen in einem Feld von 50 Drachen Sonntag morgens Erste am ersten Fall. **Rechts unten:** Am Leegate Dritte, holten sie Ingo auf der zweiten Kreuz wieder ein und mussten nur Vinci ziehen lassen. Auf einem langen Raumschenkel mit Peter Fröschl im Nacken konnten sie den Zweiten ins Ziel bringen – im Hintergrund das Feld beim Zieleinlauf. **Rechts oben:** Erste und Dritte beim Humpen Vinci mit Bernd Döpke und Mico Grad sowie Ingo Ehrlicher mit Sohn Joseph und Patrick Reich

Es gibt Reviere, die segelt man. Und es gibt Reviere, die erlebt man. Der Ammersee gehört eindeutig zur zweiten Kategorie. Wer 2025 bei einer der Regatten dabei war, erinnert sich nicht nur an Platzierungen, sondern an frühe Auslaufbereitschaft, Sonne über dem See, ein angezapftes Stegbier – und an jene besondere Mischung aus sportlichem Ehrgeiz und bayerischer Herzlichkeit, die hier längst zur Drachenkultur gehört. Den Auftakt machten Frühlingspreis und Flottemeisterschaft im Augsburg Segler-Club.

Mit knapp 25 Meldungen waren die Felder stark besetzt, zahlreiche Crews reisten vom Starnberger See, Bodensee, Chiemsee und aus Berlin an. Gäste, die längst Teil der Ammersee-Familie sind. Hier wird nicht einfach gesegelt – hier wird gemeinsam Saisonstart gefeiert.

Sportlich setzte Vincent Hoesch („Vinci“) früh ein Zeichen und gewann beide Veranstaltungen. Dahinter zeigte sich ein dichtes Feld mit bekannten Namen wie Magdalena Gründt, Peter Fröschl

und Christian Schäfer. Fünf Wettfahrten pro Wochenende, beste Bedingungen – und abends die Drachenbar: nasse Ölzeugjacken über Stuhllehnen, angeregte Startanalysen bei einem kühlen Bier, Lachen über den „ganz sicheren Nuller“, der dann doch ein Frühstart war. Genau diese Verbindung aus Anspruch auf dem Wasser und ehrlicher Geselligkeit an Land macht den Ammersee aus. Dass das Strahlkraft hat, zeigt auch die Entwicklung der Flotte: In den vergangenen fünf Jahren ist sie um rund 30 Prozent gewachsen – mehr Boote,

mehr neue Gesichter, mehr Leben am Steg. Dass dieser Aufwärtstrend so spürbar ist, liegt auch an der aktiven Flottenkultur am See – Flottenkapitän Florian Oeser ist bei den Regatten immer mit dabei und trägt mit seiner Präsenz und Motivation viel dazu bei, dass sich immer mehr Crews einbringen.

Im Juli folgten die Sommerwettfahrten im Herrschinger Segelclub. Trotz Clubhaus-Neubau wurde Herrsching mit viel Engagement zum herzlichen Gastgeber – nicht zuletzt dank Drachenpatin Fritzi Geppert, die sich mit großem Einsatz um die Veranstaltung kümmert. Am Samstag Flaute bei 30 Grad, am Sonntag 7 Uhr Auslaufbereitschaft – wer da noch im Schlafanzug war, hatte „Morgenstund hat Wind im Mund“ nicht verstanden. Vier Wettfahrten wurden gesegelt, Wolfgang Schneider mit Crew gewann, Christian Belgardt und Jan Wenzel folgten. ASC und HSC sportlich eng beieinander – genau so lebt Flotte.

Der Höhepunkt der Saison war der Drachenhumpen im September, diesmal zugleich Süddeutsche Meisterschaft. 50 Starter – so viele wie seit über 20 Jahren nicht mehr. Mehr als die Hälfte kam von auswärts: vom Bodensee, Tegernsee, Chiemsee, Starnberger See, aus Berlin, dem Rheinland und sogar aus Hamburg. Besonders bemerkenswert:

Christian Einfeldt reiste vom NRV mit seinen Kindern Caspar und Lilli an und besetzte gleich drei Boote mit NRV-Seglern – ein schönes Zeichen dafür, wie weit der Humpen inzwischen ausstrahlt.

Geduld am Freitag, Flaute am Samstag – doch am Sonntag zeigte der Ammersee bei über 20 Knoten Westwind seine ganze Klasse. Drei intensive Rennen, volle Fahrt, enge Entscheidungen. Vinci gewann mit GER 10 SILLY BILLY vor Philipp Ocker und Dr. Ingo Ehrlicher. Und dann dieser Samstagabend: Spanferkel, Freibier, Cocktails, Livemusik – das Clubgelände verwandelte sich in eine einzige Tanzfläche. Getragen von der großen Gastfreundschaft des ASC und dem unermüdlichen ehrenamtlichen Einsatz vieler Mitglieder – stellvertretend genannt Johannes Dichtl als Drachenpate und Angelika Esswein, die dem Landprogramm Jahr für Jahr den berühmten „Sail & Dance“-Glanz verleihen – wurde gefeiert, gelacht und gelebt, was die Drachenkategorie ausmacht: Gemeinschaft. Und am Sonntagmorgen standen erstaunlicherweise trotzdem wieder alle an der Startlinie.

Zum Saisonabschluss traf man sich traditionell beim Drachenfinale im ASViM. Zwölf Meldungen, Wildessen, Rückblick – ein würdiger

Rahmen für den Saisonabschluss. Werner Wenzel organisiert diese Regatta Jahr für Jahr mit viel Herzblut und sorgt dafür, dass das Finale mehr ist als nur eine weitere Serie im Kalender. Christian Schäfer gewann, der ASViM belegte die Plätze zwei und drei. Erfreulich war auch die Teilnahme von Gottfried Bonleitner vom Tegernsee, wo 2026 nach vielen Jahren der traditionelle Silberdrachen wieder ein Revival erfährt.

Die Revier-Saison-Auswertung bestätigte die sportliche Qualität der Saison: GER 819 von Christian Belgardt gewann die Yachtwertung knapp vor Christian Schäfers GER 347. Vinci ersegelte den Best-Guest-Pokal und Florian Hofbauer dominierte die Crewwertung.

Und vielleicht ist das die eigentliche Botschaft dieser Saison: Der Drachenhumpen hat wieder 50 Meldungen. Wer die Geschichten aus den 80er-Jahren kennt, weiß, dass da noch Luft nach oben ist. Vielleicht steht ja irgendwann wieder eine „8“ vorn.

Die Einladung gilt schon jetzt: Wer zum Humpen kommt, sollte sich nicht wundern, wenn er im nächsten Jahr wieder an der Startlinie – und an der Drachenbar – steht. Auswärtige Gäste gehören hier längst zur Flotte dazu.

Auf bald am Ammersee!



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

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

FLOTTE NORD

Schrift // Caspar Dohse
Bild // Peter Kahl



© Peter Kahl

Die Saison 2025 begann mit der Mitgliederversammlung der Flotte Nord und dem anschließenden Season-Opening im Norddeutschen Regatta Verein. Mit 56 Mitgliedern war die Versammlung hervorragend besucht. Nach dem Gedenken der Verstorbenen berichtete Flottenkapitän Caspar Dohse über die Erfolge der vergangenen Saison, den leicht gestiegenen Mitgliederstand, die Finanzen und die Pläne für das Jahr 2025. Neben der Ranglistenführung zählen zu den Höhepunkten im Norden die Internationale Deutsche Meisterschaft in Niendorf, der Robbe & Berking Classic Dragon World Cup in Flensburg sowie die Norddeutsche Meisterschaft auf der Alster. Caspar Dohse wurde nach der Entlastung für die beiden vergangenen Jahre für weitere zwei Jahre als Flottenkapitän wiedergewählt.

Besonders erfreulich war die Fortsetzung des Nachwuchsprojekts mit zwei Crews, wofür Frank Blohm sein Boot den Jugendlichen zur Verfügung stellte. Ein besonderer Dank galt auch dem Wettfahrteam um Hans-Herbert Hoffmann, das regelmäßig an den Wochenenden im Einsatz war.

Im Anschluss an die Mitgliederversammlung traf man sich zum Season-Opening mit einem dreigängigen Menü. Dort wurden für ihre Erfolge ausgezeichnet: Hannes Holländer, Luis Enking und Arne Hubregtse für Platz 2 in der Corinthian-Wertung beim Gold Cup in Kinsale/Irland, Nicola Friesen für die Vize-Meisterschaft bei der IDM, Jan Woortman und Caspar Dohse für Platz 3 bei der IDM 2024 am Chiemsee, und das Team von

Maximilian Dohse für den Werner Krogmann-Gedächtnispreis als Gesamtbester der Alster.

ERSTE RANGLISTENREGATTA AUF DER ALSTER – TEDDY-KÖRTING-Preis

Zu der ersten Ranglistenregatta 2025 traten 32 Drachencrews an. Der Samstag bot 8 bis 15 Knoten aus Nordost – perfekte Segelbedingungen –, der Sonntag Flaute. Am Ende gewannen nach drei gewerteten Wettfahrten GER 1221 SAPPHERE 5 (Jan Woortman, Caspar Dohse, Sönke Bruhns) vor GER 922 SLOOP JOHN B (Tobias Brinkmann, Marcus Koy, Michael Koch) und GER 1251 PUCK (Philip, Nicola & Vincent Dohse, Volker Kramer). Helga Körting überreichte zum Gedenken an ihren Mann den Wanderpokal.

FVR III

Bei der FVR III dominierte die GER 1203 ROCCO S Maxi Dohse, Tommy Dehler, Klaas Simon und Matti Plessmann souverän mit der Serie 1/1/(7)/1/2/1. Vor allem durch die Leistung an diesem Wochenenden sicherte sich die Crew auch den Sprintpreis „Virginias Zuckerdose“. Insgesamt wurden an die Sieger acht Punktpreise vergeben. Das Treppchen war dabei fest in der Hand von Familie Dohse. GER 1203 ROCCO S Sohn Maxi und seine Mannschaft siegte vor GER 1221 SAPPHERE 5 mit Bruder Caspar und seinen Mitstreitern Jan, Johannes. Platz 3 belegte GER 1251 PUCK Vater Philip mit Mutter Nicola und Schwester Pia von Spankeren, sowie Volker Kramer (NRV).

BAJAZZO-Preis

Der Bajazzo-Preis 2025 auf der Alster präsentierte sich wechselhaft: Samstag lauer Wind, Sonntag Flaute mit Verzögerungen. Bei den GFK-Drachen siegte GER 1176 WODOCH (Philipp Dohse, Nicola Dohse, Simon Kosog), bei den Classic-Drachen GER 126 SANTANA (Carsten Geyer, Oliver Schwall, Thilo Bartel). Die Punkt- und Wanderpreise gingen unter anderem an GER 1176 WODOCH für den Bajazzo-Preis, GER 1221 SAPPHERE 5 Jan Woortman, Caspar Dohse, Sönke Bruhns für den Wannsee-Preis und GER 1269 LIV Christiane Bruhns mit Volker Linzer, Dirk Schörck für den Sprintpreis Virginias Bonbonniere.

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IN NIENDORF

Die IDM in Niendorf war ein packender Showdown: 45 Starter segelten den Deutschen Meistertitel in 8 Wettfahrten aus. Spannung pur bis zum letzten Vorwind auf der das Team von Christoph Toepfer, Michael Koch und Markus Koy wichtige Plätze gut macht und sich den Deutschen Meistertitel vor Dirk Neukirchen, Lars Hendrikson und Georg Leonchuk und Philipp Kadelbach, Julian Ruhnke und Jan Jaspar Wagner holt. Letzte sind dazu beste Corinthians auf der IDM vor Jan Woortman & Crew und Arndt Bruhns & Crew.

Die IDM im Yachtclub Niendorf begeisterte mit ihrer einmaligen Lage, ihrem Charme und dem herzerwärmenden Engagement aller Mitglieder. 45 Starter – zwar nicht ganz so groß wie im vergangenen Jahr, dennoch extrem stark, kompetitiv und eng. Es zeigte sich einmal mehr: Der Kampf um den Titel im Drachen ist unglaublich hart, das Niveau extrem hoch, jeder kleinste Fehler kostet schnell mehrere Plätze. Acht Wettfahrten, ein Punkt zwischen Gold und Silber, vier Punkte zu Bronze – dichter geht es nicht.

CLASSIC DRAGON WORLD CUP

Vier Segler, drei Wettfahrten, ein Sieg: Niklas Ganssaue, Sven Kruse, Marcus Baur und Florian Spalteholz überraschen bei ihrem ersten nationalen und internationalen Holzdrachenauftritt während des 30. Robbe & Berking Sterlings Cups mit einer beeindruckenden Gesamtleistung. Bei der Jubiläumsregatta des Robbe & Berking Sterling Cups auf der Flensburger Förde setzt sich das Team auf dem Holzdrachen NORTIC (GER 1250) gegen 27 weitere Boote durch.

Die Serie – 6, 2, 1 – entsteht an einem einzigen Regattatag. Von ursprünglich acht ausgeschriebenen Wettfahrten können witterungsbedingt nur drei durchgeführt werden. Die Mischung aus Regatta, Community und Wertschätzung für das klassische Segeln war auch ohne viel Wasserzeit beeindruckend. Und so wird trotz – oder vielleicht gerade wegen – der schwierigen Wetterlage der Robbe & Berking Classic Dragon World Cup 2025 in Erinnerung bleiben: als starker Auftritt der Szene, als sportliches Ausrufezeichen einer anspruchsvollen Klasse – und als Beweis dafür, dass die Drachen aus Holz längst mehr sind als schwimmende Schönheiten.

HERBST-VERBANDSREGATTA I

Nach der Sommerpause kehrte die Drachenflotte zurück auf die Alster: 21 Teams segelten die Herbst-Verbandsregatta I. Bei wechselnden südlichen Winden siegte GER 1221 WODO (Jan Woortman, Sönke Bruhns, Caspar Dohse) überlegen. Auf Platz zwei landete GER 961 ESSEX GIRL (Mirko Masek, Alexander Nibbe, James Lewerenz) und Platz drei GER 1251 PUCK (Philipp Dohse, Nicola Dohse, Vincent Dohse, Volker Kramer).

HERBST-VERBANDSREGATTA II/ NORDDEUTSCHE MEISTERSCHAFT

Beim zweiten Herbst-Verbandswochenende (22 Boote) wurde erstmals das neue Format mit Qualifikation und Medalrace gesegelt. GER 1181 MIU (Ferdinand Ziegelmayr, Tobias Brinkmann, Peter Eckardt) sicherte sich durch Platz 2 im Medalrace die Norddeutsche Meisterschaft. Auf Platz zwei landete GER 1176 WODO (Jan Woortman, Sönke Bruhns, Caspar Dohse), Platz drei GER 1251 PUCK (Philipp Dohse, Nicola Dohse, Simon Kosog, Louise Enking). In der Silbergruppe siegte GER 1269 LIV (Christiane Bruhns, Volker Linzer, Dirk Schörck). Neben dem Preis für die Norddeutsche Meisterschaft an die GER 1181 gingen die

Wanderpreise für die Gesamtserie der Verbandsregatten Macky-Pokal und der Janette-Preis für die meisten Wettfahrtsiege an die GER 1176 WODO. Der Sprintpreis Virginias Bonbonniere an die GER 961 ESSEX GIRL.

ERHARD-BRINCKMAN-GEDÄCHTNISPreis

Eine rasante Aufholjagd der GER 1180 ROSSIE Benni Morgen, Karl Morgen und Nicolas Räddecke reicht ganz knapp nicht, um das letzte Ranglisten-Wochenende auf der Alster den Erhard-Brinckman-Gedächtnispreis für sich zu entscheiden. Der GER 1176 WODO (Jan Woortman, Caspar Dohse, Sönke Bruhns) reicht am Ende ein Punkt für den Sieg. Platz drei geht an GER 1150 JOLANDA (Tilman Krackhardt, Steffen Achenbach, Eike Tjarks Martens). Die 16 gestarteten Boote segelten bei besten Südwestbedingungen spannende Wettfahrten. Trotz des Regens am Samstag herrschte gute Stimmung unter den Teilnehmern und bot spannende Wettfahrten und starke Leistungen. Bei der Siegerehrung dankte Flottenchef Nord Caspar Dohse dem Wettfahrteam für ihren engagierten Einsatz bei den sechs Wettfahrtserien auf der Alster.

QUICKSTEP-Preis

Zum Abschluss der Saison fand der Quickstep-Preis für Steuerleute unter 35 Jahren statt. Neun Teams segelten drei Wettfahrten mit wechselnden Siegern. Den Gesamtsieg holte Eike Tjark Martens mit Tilman und Florian Krackhardt. Zweiter wurde Leon Kahl mit Benni Morgen und Christiane Bruhns, Dritter punktgleich Philipp Rosenberg mit Kim Neumann und Mabel Petschallies.

FLOTTE NORD

Die Segler der Flotte Nord waren in der Saison 2025 auch auf den nicht-heimischen Gewässern sehr erfolgreich: Der Gold-Cup, Corinthian Gold-Cup, Grand Prix in Italien, Schweden und Frankreich und ein Doppelsieg in den Grand-Prix-Finals. Dirk Pramann mit Michael Koch und Kilian Weise gewinnt den Gold Cup, Philip Dohse, Nicola Dohse, Volker Kramer und Marc Hess den Corinthian Gold Cup. Christoph Toepfer, Markus Koy und Michael Koch gewinnen den Grand Prix in Italien; Jan Woortman, Markus Koy und Diego Negri den Grand Prix in Schweden, Dominik Heesch, Cornelius Heesch und Kaspar Harsberg den Grand Prix in Frankreich. Zum Abschluss der Grand Prix Saison dann noch der Doppelsieg in Cannes für Christoph Toepfer mit Markus Koy und Ruairidh Scott vor Dirk Pramann, Charles Nankin und Kilian Weise. Wahnsinn!

FLOTTE RHEINLAND

Schrift // Arnold Dees
Bild // Tom Körber, Guido Wiebel, Jutta Fink



IDM

Unser Mitglied Dirk Neukirchen ist Deutscher Vizemeister in der Drachenklasse

Bei der Int. Deutschen Meisterschaft der Drachenklasse, in Niendorf/Ostsee, wurde Dirk Neukirchen (GER 1171) mit seiner Crew Lars Hendriksen und George Leonschuk Zweiter. Nur ein einziger Punkt trennte diese Mannschaft vom Meistertitel! Insbesondere weil Dirk Neukirchen bis zur buchstäblich letzten Wettfahrt (von acht) in Führung lag. Mit großem Respekt vor dieser Leistung gratulieren die Mitglieder des YCRE und der Drachenflotte Rheinland.

Vom 10. bis 13. Juli fanden die Wettfahrten zur IDM vor Niendorf statt. Das Teilnehmerfeld von 45 Booten war mit der gesamten Deutsche „Drachen-Elite“ besetzt. Hier ganz vorn zu sein, ist daher eine ganz besondere Leistung. Dirk hat mit großer Konstanz gesegelt und mit den Plätzen 5, 2, 3, 4, 5, (12), 10, 10 das Feld beherrscht. Wir wünschen Dirk Neukirchen weiterhin viel Erfolg in der Saison 2025.

Drei weitere Mannschaften der Drachenflotte Rheinland haben an der IDM teilgenommen. Die Ergebnisse sind bei [manage2sail](#) veröffentlicht.

NRW-LANDESMEISTER

Habt ihr Rasmus etwa zu viel Alkohol gegeben? Die NRW-Landesmeisterschaft blieb gänzlich ohne Wind!

Am Wochenende 27. und 28. September 2025 sollte die NRW-Landesmeisterschaft – ausgetragen vom YCRE – am Baldeneysee stattfinden. Leider hatte Rasmus keinerlei Wind für uns übrig. Lag es daran, dass er sich zur Flottenmeisterschaft ein Wochenende zuvor mit Starkwind ausgetobt hat? Jedenfalls kam nicht eine einzige Wettfahrt zustande – und das zum zweiten Mal in Folge nach 2024!?

Stefan Giesen mit Familienteam ist als Wettfahrtsleiter ebenso verzweifelt wie der Flottenchef und alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Was haben wir um eine gute Meldezahl geworben. Letztlich erschienen mal 18 Meldungen auf der Liste. Am ersten Tag hatte sich die Zahl der Teilnehmer schon auf 14 reduziert. Zwei belgische Teams hat wohl die Windvorhersage zur Absage veranlasst. Andere Boote meldeten sich wegen Erkrankung oder Todesfall in der Familie ab. Andererseits ließen die Landlieger des YCRE ihre Boote mutig zu Wasser. Auch unser (ständiger) Gast und Freund Uwe Lätzsch (GER 1096) mit Volker Kramer und Albrecht Bialas vom NRV Hamburg wagten das Einkarren. Leider wurden die Mühen nicht belohnt.

Natürlich wurde die Veranstaltung von unserem Vorsitzenden Hans-Walter Fink, dem Flottenkapitän Arnold Dees und dem Regattaleiter Stefan Giesen ordentlich eröffnet. Nachdem etliche Boote nach erfolgloser Suche nach Wind in den Hafen zurückkehrten, der Wimpel AP nicht zurückgenommen wurde – konnte nur noch das Regattabier der Rheinlandflotte und die Aussicht auf ein tolles Abendessen die Stimmung hochhalten.

Unser Wirt Gerd Hülst hat uns dann mit einer Hochzeitssuppe, frischen Salaten, einer Roulade vom Kapaun, einer schmackhaften Sauce und Spätzle verwöhnt.

Zwischendurch hielt Arnold die Wanderpreise hoch mit der Bemerkung: „Das könnten eure Preise sein“, denn die Windvorhersage für Sonntag war eher noch „schlimmer“.

Der Abend mit unseren Gästen und Flottenmitgliedern verlief sehr kameradschaftlich, geprägt von guten Gesprächen und dem einen oder anderen Glas Wein und Bier.

Die Beleuchtung im Hafen, am Steg und auf dem Parkplatz tauchte den Club in eine ganz besondere

Atmosphäre an diesem lauen Herbstabend. Sogar die verwöhnten Hamburger zeigten sich davon und überhaupt vom YCRE begeistert.

Am Sonntag kam es wie befürchtet. KEIN Wind. Schon um 11:30 Uhr wurde einvernehmlich die Entscheidung getroffen, nicht weiter auf einen Start zu hoffen. Eine Meisterschaft wäre auch mit ein oder zwei Läufen nicht zustande gekommen.

Danke dem YCRE, der Wettfahrtsleitung, der Gastronomie und dem Service. Wir versuchen es im nächsten Jahr wieder.



EHRUNG

Ehrung für den Deutschen Vizemeister im Drachen – Dirk Neukirchen (2.vr) – durch den Vorsitzenden des YCRE, den Flottenchef und Mitglieder der Drachenflotte.



RANGLISTEN

DEUTSCHLAND 2025

SKIPPER

POS	NAME	VEREIN	M - NR.	FLOTTE	RG - PUNKTE	PROZENT
1	Pramann, Dirk	NRV	21270	Nord	151,111	94,44 %
2	Woortman, Jan	NRV	51682	Nord	148,756	92,97 %
3	Toepfer, Christoph	NRV	72427	Nord	145,911	91,19 %
4	Neukirchen, Dirk	YCRE / DYC	72168	Rheinland	142,121	88,83 %
5	Zankel, Michael	NRV	51706	Nord	139,862	87,41 %
6	Kadelbach, Philipp	VSaW	72146	Berlin	137,323	85,83 %
7	Ehrtlicher, Ingo	BYC, YCP	71726	Starnberger See / Tegernsee	130,770	81,73 %
8	Hoesch, Vincent	CYC	40426	Chiemsee	129,206	80,75 %
9	Dohse, Philip	NRV / LYC	50630	Nord	128,862	80,54 %
10	Friesen, Nicola	NRV	71970	Nord	128,263	80,16 %
11	Kudlich, Alexander	VSaW	72662	Berlin	125,281	78,30 %
12	Pflüger, Udo	VSaW	20281	Berlin	123,047	76,90 %
13	Oldenburg, Dirk	BYC	51642	Starnberger See / Tegernsee	122,781	76,74 %
14	Fröschl, Peter	MYC	70921	Starnberger See / Tegernsee	117,774	73,61 %
15	Dohse, Maximilian	NRV	72053	Nord	116,162	72,60 %
16	Link, Stephan	BYC	70899	Starnberger See / Tegernsee	116,066	72,54 %
17	Gäch, Benedikt	ASC	71880	Ammersee	114,797	71,75 %
18	Heeschen, Dominik	NRV	72597	Nord	113,631	71,02 %
19	Krackhardt, Tillmann	BYCÜ	31318	Bodensee	112,593	70,37 %
20	Liebl, Micki	MYC	72124	Starnberger See / Tegernsee	112,193	70,12 %
21	Jacob, Florian	JSC	21223	Berlin	111,711	69,82 %
22	Aschenbrenner, Tobias	BYC	72038	Starnberger See / Tegernsee	111,231	69,52 %
23	Jacobssohn, Tanja	LYC / PYC	50652	Nord	110,707	69,19 %
24	Feußner, Peter	BYC	71833	Starnberger See / Tegernsee	108,432	67,77 %
25	Braun, Hannes E.	MYC	70711	Starnberger See / Tegernsee	108,336	67,71 %
26	Hub, Benjamin	NRV	72176	Nord	107,155	66,97 %
27	Schattan, Michael	MRSV	70935	Starnberger See / Tegernsee	107,068	66,92 %
28	Lang, Hans Dieter	YCI	30323	Bodensee	105,870	66,17 %
29	Bruhns, Amt	NRV	51635	Nord	105,164	65,73 %
30	Zachariassen, Gerd	NRV	50594	Nord	104,397	65,25 %
31	Schaefer, Christian	ASC	10180	Ammersee	103,659	64,79 %
32	Gensle, Joachim	SVS	72179	Bodensee	102,768	64,23 %
33	Morgen, Benjamin	NRV	51710	Nord	102,399	64,00 %
34	Einfeldt, Christian	NRV	51695	Nord	101,809	63,63 %
35	Schmidt, Helmut	DTYC	70814	Starnberger See / Tegernsee	101,745	63,59 %
36	Rose, Dirk	NRV	50632	Nord	101,283	63,30 %
37	Büge, Martin	MYC	71791	Starnberger See / Tegernsee	97,831	61,14 %
38	Gründt, Magdalena	VSaW	72147	Berlin	97,371	60,86 %
39	Leimkübler, Götz	YCRE	72135	Rheinland	97,333	60,83 %
40	Holländer, Hannes	NRV	72044	Nord	95,818	59,89 %
41	Bruhns, Christiane	NRV	51691	Nord	94,210	58,88 %
42	Eisenlohr, Fabian	MYC	72167	Starnberger See / Tegernsee	94,010	58,76 %
43	Christiansen, Martin	HSC, KYC, YCS	72641	Nord	92,753	57,97 %
44	Schneider, Wolfgang	ASC	72141	Ammersee	92,021	57,51 %
45	Perret, Mathias K.F.	BYC	71720	Starnberger See / Tegernsee	91,356	57,10 %
46	Glas, Matthias	YCP	70866	Starnberger See / Tegernsee	90,384	56,49 %
47	Köhnk, Wolfgang	NRV/BYC	72640	Nord	89,214	55,76 %
48	Zinkler, Christian	YCRE	61628	Rheinland	86,083	53,80 %
49	Schulz, Axel	VSaW	72062	Berlin	85,797	53,62 %
50	Walzer, Thomas	BYC	71735	Starnberger See / Tegernsee	85,599	53,50 %
51	Imbeck, Torsten	NRV	50613	Nord	84,116	52,57 %
52	Wenzel, Jan	HSC	71873	Ammersee	82,030	51,27 %
53	Doebler, Ralf Vincent	NRV	51636	Nord	81,910	51,19 %
54	Schwieger, Hans-Christian	VSaW	21252	Berlin	81,733	51,08 %
55	Belgardt, Christian	SVBb	10190	Ammersee	80,977	50,61 %
56	Toepfer, Clemens	NRV	51601	Nord	80,026	50,02 %
57	Gebauer, Christoph	MRSV	72072	Starnberger See / Tegernsee	79,501	49,69 %
58	Krüger, Günther	SCR	61621	Rheinland	79,292	49,56 %
59	Wallner, Christoph	BYC	70912	Starnberger See / Tegernsee	78,567	49,10 %
60	Linde, Matthias von	MRSV/MYC	71755	Starnberger See / Tegernsee	78,561	49,10 %
61	Masek, Mirko	NRV	72091	Nord	78,379	48,99 %
62	Köhle, Sebastian	BYC	72138	Starnberger See / Tegernsee	78,018	48,76 %
63	Bittner, Martin	DTYC	71861	Starnberger See / Tegernsee	76,827	48,02 %
64	Thülen, Claas von	ASC	72009	Ammersee	75,156	46,97 %
65	Flemming, Jürgen	NRV	51630	Nord	75,007	46,88 %
66	Fischer, Lorenz	VSaC, CYC	71963	Chiemsee	73,991	46,24 %
67	Grohmann, Jürgen	MRSV	71836	Starnberger See / Tegernsee	73,986	46,24 %
68	Hannemann, Lisa	MYC	72668	Starnberger See / Tegernsee	72,834	45,52 %
69	Girr, Peter	HSC	10188	Ammersee	72,660	45,41 %
70	Helmer, Claus	MRSV	70936	Starnberger See / Tegernsee	71,524	44,70 %
71	Lätzsch, Uwe	NRV	50659	Nord	71,111	44,44 %
72	Hohmann, Jörg	MYC	71767	Starnberger See / Tegernsee	70,751	44,22 %
73	Schmitt, Roman	MYC	72181	Starnberger See / Tegernsee	70,714	44,20 %
74	Engstfeld, Axel	CKA	61622	Rheinland	69,153	43,22 %
75	Schütze, Stephan	NRV	51663	Nord	65,806	41,13 %

POS	NAME	VEREIN	M - NR.	FLOTTE	RG - PUNKTE	PROZENT
76	Berz, Gregor	AYC	11149	Ammersee	64,696	40,44 %
77	Blohm, Frank Henric	NRV	51652	Nord	62,083	38,80 %
78	Stoll, Christian	MYC	72055	Starnberger See / Tegernsee	60,921	38,08 %
79	Dichtl, Johannes	ASC	72132	Ammersee	60,444	37,78 %
80	Stamm, Gerhard	VSaW	71907	Berlin	60,190	37,62 %
81	Wilde, Axel	YCRE	61638	Rheinland	55,799	34,87 %
82	Müller-van Issem, Gerd	YCRE	61610	Rheinland	55,397	34,62 %
83	Grabmaier, Sebastian	BYC	71895	Starnberger See / Tegernsee	52,089	32,56 %
84	Neumann, Björn-Georg	NRV	51675	Nord	49,468	30,92 %
85	Hoffmann, Jan	BYC	70810	Starnberger See / Tegernsee	49,371	30,86 %
86	Kruse, Volker	NRV	51658	Nord	49,363	30,85 %
87	Witte, Oliver	BYC	20230	Berlin	48,730	30,46 %
88	Gröpper, Jan	LYC	72155	Nord	48,718	30,45 %
89	Dees, Arnold	YCRE	71892	Rheinland	47,523	29,70 %
90	Schäfer, Dr., Philipp	MYC	72081	Starnberger See / Tegernsee	46,822	29,26 %
91	Behr, Hans R.	YC Wesel	71989	Rheinland	44,951	28,09 %
92	Schwade, Stefan	NRV	51569	Nord	41,044	25,65 %
93	Behrens, Walther	NRV	50576	Nord	34,407	21,50 %
94	Hauer, Gunther	ASC	11146	Ammersee	33,841	21,15 %
95	Oeser, Florian	ASC	10208	Ammersee	33,647	21,03 %
96	Bauer, Florian	ASC	10174	Ammersee	30,693	19,18 %
97	Heigel, Hagen	NRV	72056	Nord	28,165	17,60 %
98	Appelmann, Nicol	DTYC	72119	Starnberger See / Tegernsee	26,235	16,40 %
99	Seifert, Jochen	ASC	72644	Ammersee	24,366	15,23 %
100	Steingroß, Danielle	YCBG	21271	Berlin	18,492	11,56 %
101	Kühn, Jürgen	YCRE	72024	Rheinland	10,867	6,79 %

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

RANGLISTEN

DEUTSCHLAND 2025

CREW

POS	NAME	VEREIN	M - NR.	FLOTTE	RG - PUNKTE	PROZENT
1	Koch, Michael	NRV	72456	Nord	155,556	97,22 %
2	Weise, Kilian	DSC	72425	Ammersee	151,111	94,44 %
3	Dohse, Caspar	NRV	72011	Nord	133,333	83,33 %
4	Dohse, Nicola	NRV	51624	Nord	128,862	80,54 %
5	Lipp, Michael	DTYC	11105	Starnberger See / Tegernsee	128,263	80,16 %
6	Auracher, Thomas	YCaT	71811	Starnberger See / Tegernsee	127,970	79,98 %
7	Kramer, Volker	NRV	51686	Nord	126,222	78,89 %
8	Bruhns, Sönke	NRV	51662	Nord	125,758	78,60 %
9	Blinn, Phil	WUW	71870	Starnberger See / Tegernsee	125,281	78,30 %
10	Grosser, Florian	MYC	71766	Starnberger See / Tegernsee	124,067	77,54 %
11	Abele, Florian	YCBW	71930	Starnberger See / Tegernsee	122,978	76,86 %
12	Enking, Louis	NRV	72645	Nord	121,907	76,19 %
13	Butzmann, Frank	VSaW	21238	Berlin	116,066	72,54 %
14	Serini, Christiane	ASC	11120	Ammersee	114,797	71,75 %
15	Dörr, Pia	YCI	72013	Bodensee	114,762	71,73 %
16	Liebner, Peter	ASC	10192	Ammersee	114,444	71,53 %
17	Binder, Benedikt	BYC	71805	Starnberger See / Tegernsee	113,222	70,76 %
18	Stoll, Nikolaus	MYC	71864	Starnberger See / Tegernsee	112,991	70,62 %
19	Janas, Christian	MYC	72068	Starnberger See / Tegernsee	112,991	70,62 %
20	Dietz, Petra	MYC	72627	Starnberger See / Tegernsee	112,193	70,12 %
21	Gusek, Harald	JSC	20296	Berlin	111,711	69,82 %
22	Jacobsohn, Bernhard	VSaW	72598	Berlin	110,707	69,19 %
23	Braun, Maximilian	MYC	71939	Starnberger See / Tegernsee	106,978	66,86 %
24	Stempel, Christina von	NRV	71984	Nord	104,886	65,55 %
25	Hofbauer, Florian	ASC	72424	Ammersee	103,659	64,79 %
26	Geppert, Friederike	HSC	71773	Ammersee	102,991	64,37 %
27	Morgen, Karl	NRV	51588	Nord	102,399	64,00 %
28	Rädecke, Nicolas	NRV	72067	Nord	102,399	64,00 %
29	Hellriegel, Stefan	YCBG	21251	Berlin	101,745	63,59 %
30	Philipp, Malte	NRV	51704	Nord	101,250	63,28 %
31	Hauptmann, Manuel	BYC	71747	Starnberger See / Tegernsee	100,074	62,55 %
32	Rossley, Ines	MYC	71901	Starnberger See / Tegernsee	97,789	61,12 %
33	Gründt, Stefan	VSaW	21232	Berlin	97,371	60,86 %
34	Küppers, Stefan	ETUF	61619	Rheinland	97,333	60,83 %
35	Wahl, Florian	MYC	72117	Starnberger See / Tegernsee	97,322	60,83 %
36	Schörck, Dirk	NRV	72649	Nord	94,210	58,88 %
37	Linzer, Volker	NRV	72584	Nord	94,210	58,88 %
38	Eisenlohr, Herbert	MYC	71868	Starnberger See / Tegernsee	94,010	58,76 %
39	Ernicke, Katharina	ASC	72438	Ammersee	93,261	58,29 %
40	Schneider, Dr., Felix	ASC	72137	Ammersee	92,021	57,51 %
41	Wieland, Christof	BYC	71866	Starnberger See / Tegernsee	91,675	57,30 %
42	Nielsen, Rasmus	NRV	72021	Nord	89,214	55,76 %
43	Obermaier, Poldi	BYC	71891	Starnberger See / Tegernsee	89,172	55,73 %
44	Wollmann, Heiko	YCM	31314	Bodensee	88,500	55,31 %
45	Kühl, Mario	SCE	72131	Berlin	85,797	53,62 %
46	Bauer, Daniel	TSG 1868	72631	Berlin	85,797	53,62 %
47	Wagner, Mario	ROYC	72169	Nord	84,526	52,83 %
48	Imbeck, Cornelia	NRV	71999	Nord	84,116	52,57 %
49	Rosener, Barbara	MYC	71800	Starnberger See / Tegernsee	83,326	52,08 %
50	Linder, Klaus	DTYC	71804	Starnberger See / Tegernsee	76,827	48,02 %
51	Zbil, Vivien	CYC	72605	Chiemsee	76,283	47,68 %
52	Schraube, Jonathan	CYC	72080	Chiemsee	73,991	46,24 %
53	Halbig, Christian	NRV	51548	Nord	73,439	45,90 %
54	Wilde, Axel	YCRE	61638	Rheinland	72,521	45,33 %
55	Sasse, Andreas	SVOE	72629	Nord	65,806	41,13 %
56	Berz, Simon	AYC	72441	Ammersee	64,696	40,44 %
57	Neumann, Kim	HSC	72173	Nord	62,083	38,80 %
58	Mittag, Felix	DRS	72163	Starnberger See / Tegernsee	60,921	38,08 %
59	Knoll, Christian	BYC	71821	Starnberger See / Tegernsee	56,244	35,15 %
60	Barske, Katharine	SVS	72063	Bodensee	51,935	32,46 %
61	Wenzel, Nicki von	MSC	72650	Nord	49,653	31,03 %
62	Wiebel, Guido	CKA	72665	Rheinland	47,523	29,70 %
63	Hassenjuergen, Bernd	MRSV	71919	Starnberger See / Tegernsee	45,298	28,31 %
64	Demuth, Wolfgang	ASC	72610	Ammersee	40,254	25,16 %
65	Kleinmann, Giso	ASC	72609	Ammersee	38,511	24,07 %
66	Meyer, Mitja	NRV	72174	Nord	34,407	21,50 %
67	Behr, Hans R.	YC Wesel	71989	Rheinland	33,993	21,25 %
68	Binder, Ulrich	DTYC	72018	Starnberger See / Tegernsee	30,328	18,95 %
69	Flammersfeld, Philip	NRV	72585	Nord	29,282	18,30 %
70	Stolle, Uwe	YCBG	71903	Berlin	18,492	11,56 %

Wir verwalten Ihr Vermögen wie unser eigenes

Individuelle Vermögensverwaltung

Maßgeschneiderte Portfolios und
eine persönliche Betreuung ab einer
Anlagesumme von 500.000 €.

➤ www.dje.de/vv



Ihr Ansprechpartner

Christian Janas - christian.janas@dje.de

Online-Vermögensverwaltung

Direktinvestments in Aktien und
Anleihen ab einer Anlagesumme
von 10.000 €.

➤ www.solidvest.de

WORT

Manchmal kann eine E-Mail den Tag versüßen. So wie dieses hier:

Congratulations for hosting the perfectly organized International Dragon Swiss Championship 2025 Regatta. From registration to packing our boats, not one competitor could legitimately complain about anything connected with the event... We from Hong Kong look forward to our next encounters in Switzerland. With fond regards, HKSO / Phillis und Lowell Chang, Lars Gelbjerg-Hansen

Ein großes Dankeschön an die Segler:innen und natürlich auch an die vielen ehrenamtlichen Helfenden!

Das ist der Spirit, der Drachenseglerinnen und Drachensegler ausmacht, und der Grund für wohl jeden Vorstand, immer wieder Regatten zu organisieren.

In diesem Jahr werden wir Anfang September die Schweizermeisterschaft auf dem Urnersee beim Regattaverein Brunnen RVB segeln. Nachdem 2020 wegen Corona abgesagt werden musste,

haben wir mit dem RVB ein Datum finden können, das gut in unseren Kalender passt und zu den wunderbaren Konditionen auf dem Urnersee.

Ansonsten gibt's Regattabusiness as usual: Osterregatta, Pokalregatta, Eichhornregatta, Jungfrautrophy, Drachencup, Herbstpreis. Nehmt teil und sammelt Punkte für die EURO 2028 auf dem Thunersee! Jedes Regattaergebnis in den Jahren 2026 und 2027 zählt für die Qualifikation!

Und wir haben nun einen Drachen, der der Schweizerischen Drachenflotte gestiftet wurde: SUI 307 SUI GENERIS (Projekt: SUI 333) wird in diesem Jahr mehrheitlich mit einem Team aus der französischsprachigen Schweiz an den Start gehen (siehe dazu auch den Artikel in diesem Heft). Das Boot steht bei Interesse auch interessierten Mitgliedern der SDF zur Verfügung. Bitte meldet euch bei mir.

Ich wünsche euch eine tolle Saison auf dem Wasser und an Land und freue mich auf viele positive Kontakte.

See you!
Garlef Baum

WICHTIGSTE DRACHEN REGATTEN SCHWEIZ 2026

3. & 4. April 2026 – Osterregatta* / TYC Thun / SUI
9. & 10. Mai 2026 – Eichhornregatta* / SVS Staad / GER
6. & 7. Juni 2026 – Jungfrautrophy 2* / TYC Thun / SUI

22. & 23. August 2026 – Drachencup* / Intern. Alpencup* / TYC Thun / SUI
2. - 6. September 2026 – Internationale Schweizermeisterschaft* / RVB Brunnen / SUI
17. & 18. Oktober 2026 – Herbstpreis* / TYC Thun / SUI

*zählt zur SUI-Rangliste

BERICHT SAISON 2025

WÄHREND EINIGE DRACHENCREWS IHRE SAISON IN WÄRMEREN GEFILDEN MIT DEM WINTERTRAINING STARTETEN, ERÖFFNETEN WIR FRÜH IM JANUAR DIE SAISON MIT EINEM KULTURELLEN ANLASS, EINEM APERO RICHE IM VIGNERON WEINBISTRO IN BERN UND ANSCHLIESSENDEM KONZERTBESUCH DER WEST SIDE BIG BAND, WO UNSER SDF-MITGLIED PETER SCHÜPBACH MIT SEINEM SAXOPHON SEIN BESTES GAB.

*Schrift // Garlef Baum
Bild // TYC.SDF, Corinne Meyer, Bruno Perren, Peter Kupferschmied, diverse*

OSTERN AM THUNERSEE/OSTERREGATTA

Rangliste: 1. SUI 320, 2. SUI 297, 3. SUI 17, insgesamt sieben Teilnehmer



ZUKUNFT GESTALTEN - MIT UNS ZUM DIGITALEN ERFOLG

CONSULTORY.

- 1. Digitale Strategien & Transformation**
Wir entwickeln Ihren digitalen Masterplan und begleiten Sie Schritt für Schritt bei der Umsetzung.
- 2. VR- und Stiftungsratsmandate**
Expertise, wo es darauf ankommt.
- 3. Topmanagement-Sparring**
Treffen Sie kluge Digitalisierungsentscheide mit einem erfahrenen Partner an Ihrer Seite.

Consultory GmbH | Paul C. Kreis | Stadelfeldstrasse 10 | 3114 Wichtrach | +41 79 432 05 14 | consultory.ch





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

Hächler Bootbau AG
Einigen & Oberhofen

WWW.HAECHLERBOOTBAU.CH

Die Schweizer Beteiligung an den anschließenden Bodensee-Regatten in Staad/Konstanz, Überlingen und Steckborn war leider aus Schweizer Sicht sehr gering. Steckborn wurde für die Drachen abgesagt.

41. INTERNATIONALE EICHHORNREGATTA 2025

Ein Schiff aus der Schweiz (SUI 320)

ÜBERLINGER POKALREGATTA DER DRACHEN 2025

Ein Schiff aus der Schweiz (SUI 320)

ALPENCUP

Besser besucht war der Alpencup als Tune-up Race zur nachfolgenden Schweizermeisterschaft am Thunersee. Die Jugendgruppe des Thunersee-Yachtclubs TYC, die unter kundiger Führung acht Läufe mit drei Klassen in zwei Tagen bei fantastischen Bedingungen durchpeitschte, erntete großes Lob der Teilnehmer und entsprechenden Applaus bei der Rangverkündigung.

Das unter britischer Flagge segelnde internationale Team von Ivan Bradbury, GBR 375, mit Crew Lars Hendriksen und George Leonchuck gewann souverän vor Garlef Baum, SUI 320 mit Crew Markus Bohren, Hannes Eugster und Peter Kurz, SUI 292, mit Andreas Honegger, Bernhard Zaugg.

INTERNATIONALE SCHWEIZERMEISTERSCHAFT

Man pflegte zu sagen, dass der Sieger des Alpencups niemals die Schweizermeisterschaft gewinnen werde. Weit gefehlt, auch diesmal gewann GBR 375 nach sieben Läufen in drei Tagen und traumhaften Bedingungen die Internationale Schweizermeisterschaft vor SUI 297 Martin Knapp (TYC), Marc Jost (TYC), Andreas Keller (TYC) und BEL 80 Ben van Cauwenbergh (RYCB), Nadia Deferm (RYCB), Tim Vanroelen (RNSYC).

Zum ersten Mal wurde dieses Jahr der Titel „Schweizermeister“ für das beste Schweizer Boot mit Schweizer Crew vergeben. Der Entscheid von Swiss Sailing kam eher kurzfristig und hat für große Diskussionen unter den Seglern gesorgt. Viele meinten, der Beste soll wie bis anhin gewinnen und den Titel tragen.

Der Titel ging deshalb an SUI 297 Martin Knapp (TYC), Marc Jost (TYC), Andreas Keller (TYC) vor SUI 2 Francois Bopp (SNG), Simon Fry (SNG), Ivo Todorov (SNG) und SUI 320 Garlef Baum (TYC), Markus Bohren (YCZ), Hannes Eugster (YCZ).

SICHERHEIT, DIE ZU IHREM LEBEN PASST



JETZT
OFFERTE
ANFRAGEN!



Versicherungslösungen für Immobilien,
Fahrzeuge, Flugzeuge und Ihr privates
Vermögen.

pantaenius-broker.ch

PANTAENIUS
VERSICHERUNGSBROKER

DRACHEN- CUP

Die Wetteraussichten waren hervorragend, die Windprognosen weniger. Zwar wurden die Boote am Samstag aufs Wasser geschickt, aber außer einem Startversuch in einen Oberwind, der während einer guten Viertelstunde sechs Knoten wehte, passierte nichts. Warten bei sengendem Sonnenschein auf dem See und später im Schatten an Land bis 17.45 Uhr, anschließend mussten beim Freibier halt alte Geschichten aufgewärmt werden.

Am Sonntagmorgen ein Auslaufen in einen vielversprechenden Oberwind, der aber so schnell einschloß, wie er gekommen war. Somit wieder zurück in den Schatten des TYC.

Als alle verpflegt und runtergekühlt waren, ging es noch einmal aufs Wasser. Die Hoffnung, dass die Bise die in den letzten Tagen nicht vorhandene Thermik stützt, erfüllte sich kurz nach 14.00 Uhr. Die Wettfahrtleitung der Finnflotte Thunersee, verstärkt durch die Junioren Tim und Ben Rytz sowie Dimitri Wälchli konnten die elf Drachen auf die Bahn schicken. Ein erster kürzerer und ein zweiter normal langer Lauf bei acht bis elf Knoten entschädigten für die lange Warterei vom Vortag.

Garlef Baum, Markus Bohren und Hannes Eugster (SUI 320) gewannen vor den punktgleichen Martin Knapp, Dres Keller und Marc Jost (SUI 297) dank des Laufsiegs im zweiten Lauf. Dritte wurden Christian Frey, Jürg Lehni und Jan Schwitter (SUI 289).

**HERBSTPREIS**

Den Saisonabschluss machte wie immer der Herbstpreis. Herbstlich präsentierte sich auch das Wetter mit Nebel und einem spiegelglatten See. Bald schon kräuselte jedoch eine leichte Bise den See, und erste Sonnenstrahlen drückten durch die Nebeldecke. Bei 8-10 Knoten Wind konnten am Samstag drei Läufe gesegelt werden. Aufgrund des sehr malerischen Sonnenuntergangs hinter dem Stockhorn mit Nebel wurde der letzte Lauf abgekürzt, sodass der Heimweg in den Hafen zum wohlverdienten Einlaufbier und anschließendem Fondueplausch nicht mehr allzu lange war. Am Sonntag gabs dann noch einen Leichtwindlauf.

Der Sieg ging an das vom Bodensee angereiste Team GER 150, Andreas Hermann mit Thomas Wenk und Fritz Geppert. Zweite wurden SUI 320, Garlef Baum, Markus Bohren, Hannes Eugster vor SUI 297, Martin Knapp mit Crew Marc Jost, Andreas Keller und Nora Tanner.

**HINWEIS**

Die Schweizermeisterschaft 2026 werden wir vom 2. - 6. September erstmals beim RVB Regattaverein Brunnen am Vierwaldstättersee durchführen. Der Urnersee ist für ausgezeichnete Winde bekannt und liegt auf dem Weg zu den anschließenden Regatten im Süden. Wir hoffen viele Crews begrüßen zu dürfen!

- einzelfertigung
- neubau
- reparatur
- winterlager
- boot-tuning
- drachenservice

schenk yachtbau ag

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

FRANZÖSISCHE MEISTERSCHAFT SCHLAFT

15.–18. OKTOBER 2025
GRAU DU ROI NAUTICAL SOCIETY / PORT CAMARGUE

Schrift // Yves & Kathy Gaussen
Bild // Robert Deaves



Mittwoch, 15. Oktober

Strahlender Sonnenschein und eine leichte Brise aus nördlicher Richtung mit vier bis sechs Knoten. Der Regattaleiter, Paul Bastard, und sein Team starteten das erste Rennen pünktlich. Nach dem Zieleinlauf flaute der Wind ab, und die Teilnehmer wurden an Land geschickt, um auf ein allfälliges weiteres Rennen zu warten, falls der Wind wieder auffrischen sollte.

Donnerstag, 16.

Frühstück für die Segler. Herrlicher Sonnenaufgang, kein Wölkchen am Himmel. Drei Wettfahrten wurden am Vormittag bei Nordwind mit acht bis zehn Knoten absolviert. Anschließend eine Pause, Rückkehr ans Ufer und gegen 17 Uhr ermöglichte eine leichte Brise aus 210 Grad mit vier bis sechs Knoten die Beendigung der fünften Wettfahrt bei einem traumhaften Sonnenuntergang und der Sichtung von Delfinen in der Bucht. Wie üblich erreichten die GBR 192 BLUEBOTTLE und die SUI 355 GINKO RACING in dieser Reihenfolge das Ziel.

Freitag, der 17.

Eine Sonderwertung fand statt, um den Christian-Charré-Pokal zu verleihen, benannt nach dem Gründer der Drachenklasse im Languedoc, der im Januar 2024 verstarb. Am Vormittag wurden zwei Wettfahrten bei Wind aus 020 Grad und Stärke fünf bis zehn Knoten ausgetragen. Die SUI 355 gewann die erste Wettfahrt, die BLUEBOTTLE die zweite. Eine leichte Brise aus Süden

ermöglichte es der Wettfahrtleitung, um 17 Uhr eine achte Wettfahrt zu starten. Die GBR 192 BLUEBOTTLE gewann diese Trophäe.

Samstag, der 18.

Erneut zwei sehr frühe Morgenregatten, Start um 9 Uhr, bei herrlichem Sonnenaufgang und bestem Wetter. Die GBR 192 BLUEBOTTLE gewann zum zweiten Mal in Folge den französischen Meistertitel!

Jan Eckerts SUI 355 GINKO RACING belegte den zweiten Platz, und Andreas Brechbühls HKG 62 SAI MUI füllte das Podium auf, gefolgt von Corinthian (Amateur) Jean Breger auf ULYSSE FRA 391.

Ein herzliches Dankeschön an das gesamte SNGRPC-Team für diese hervorragend organisierte Meisterschaft und an das Regattakomitee unter der Leitung von Paul Bastard. Es war eine Meisterschaft mit durchschnittlichem Wind, keinem Wellengang und idyllischem Wetter. Die beiden Führenden waren uneinholbar, doch die Konkurrenz dahinter war stark.

Wir freuen uns sehr über unseren vierten Platz in der zweiten und unseren dritten Platz in der sechsten Regatta. Ein Fehler im letzten Rennen, der uns zu einer Strafdrehung (720 Grad) zwang, dämpfte unsere Hoffnungen auf eine bessere Platzierung in der Gesamtwertung. Aber wir machen Fortschritte, wir machen Fortschritte.

Tel. +41 44 300 35 35 · +41 32 331 35 35
info@mycharter.ch · www.mycharter.ch

my charter
a registered Trade Mark of my yacht & charter ag



Ägäis – von Athen bis Rhodos: Inseln, Sonne und herrlicher Wind
Yachtcharter mit Rolf Krapf: The sunny side of life! www.mycharter.ch - Ihr Fairmittler™

INTERNATIONALE DRACHEN SCHWEIZERMEISTER- SCHAFT 2025

Schrift // Lotti Schmid
Bild // Peter Kupferschmid

Der Vize-Präsident des Thunersee-Yachtclub, Patrick Zaugg, begrüßte das erfreulich große Feld von 21 Drachen-Teams aus Deutschland, Belgien, Großbritannien, USA, Hong Kong und der Schweiz. Nach dem Skippermeeting und dem anschließenden Eröffnungs-Apéro wurden die Drachen bei traumhaft schönem Wetter auf die Regattabahn geschickt.

Bis auf einige Dreher im dritten und letzten Lauf des Tages blies der Wind mit konstanten sechs bis acht Knoten. Den ersten Lauf gewann SUI 320 Garlef Baum mit seinem Team Markus Bohren und Hannes Eugster. Im 2. Lauf machte SUI 297 Martin Knapp mit Marc Jost und Andreas Keller das Rennen.

Die Sieger des Alpencups vom vorhergehenden Wochenende, GBR 375 Ivan Bradbury mit George Leonchuck und Lars Hendriksen gewannen schließlich auch den letzten Lauf dieses ersten Tages. Am Morgen des zweiten Regattatages wurden die Segler:innen zunächst mit herrlichem Sonnenschein und Warten begrüßt. Am Nachmittag konnten dann aber doch drei Läufe bei wunderbarem Wetter und idealen Windbedingungen (acht bis zwölf Knoten) durchgeführt werden. Die Meisterschaft war in trockenen Tüchern!

Lauf Nummer vier und Lauf Nummer sechs gewannen GBR 375, den fünften Lauf SUI 2 Francois Bopp (SNG) mit Simon Fry (dem amtierenden Weltmeister! als Crew-Mitglied auf PROVEZZA TUR 12) und Ivo Todorov.

Da die Meisterschaft mit sieben Läufen ausgeschrieben wurde, durfte am dritten Tag nur noch ein Lauf gesegelt werden. Dieser konnte mit zehn Knoten und bei wiederum traumhaften Bedingungen durchgeführt werden.

Platz 1 ging an die belgische Mannschaft Ben van Cauwenbergh (der übrigens 1976 als Tänzer den Ballettwettbewerb „Prix de Lausanne“ gewonnen hat!), Nadia Deferm und Tim Vanroelen.

Den 2. Platz ersegelte sich der wohl älteste Steuer- mann dieser Meisterschaft, Ken Frost aus Kalifornien mit Crew Ted und Jamie Hardenbergh. Nachdem er viermal als Erster die Luvtonne rundete, hat Ken später auf die Frage, warum er den Platz nicht halten konnte, mit seinem typischen Humor geantwortet: „Well, we went for lunch“. Gekrönt wurde der letzte Regattatag mit dem traditionellen Gin&Tonic-Apéro, offeriert von unserem langjährigen Unterstützer MURETTE AG Yachtversicherungen, und einem feinen orientalischen Abendessen im Thunersee-Yachtclub, bereitet und serviert von der Crew um TYC Clubwirt Visar Arifi.

GEWINNER DER INTERNATIONALEN SCHWEIZER MEISTERSCHAFT DER DRACHENKLASSE

1. GBR 375 Ivan Bradbury (Hellerup Sejlklub), Georges Leonchuk (Hellerup Sejlklub), Lars Hendriksen (Hellerup Sejlklub)
 2. SUI 297 Martin Knapp (TYC), Marc Jost (TYC), Andreas Keller (TYC)
 3. BEL 80 Ben van Cauwenbergh (RYCB), Nadia Deferm (RYCB), Tim Vanroelen (RNSYC)
- Seit diesem Jahr wird infolge Neuerungen beim Swiss Sailing Meisterschafts-Reglement der Titel „Schweizermeister“ nur noch an ein Schweizer Team vergeben werden.

WIR GRATULIEREN SOMIT DEN MEDAILLEN-GEWINNERN UND IHREN CREWS

1. SUI 297 Martin Knapp (TYC), Marc Jost (TYC), Andreas Keller (TYC)
2. SUI 2 Francois Bopp (SNG), Simon Fry (SNG), Ivo Todorov (SNG)
3. SUI 320 Garlef Baum (TYC), Markus Bohren (YCY), Hannes Eugster (YCY)

Wir danken dem Thunersee-Yachtclub für die Durchführung dieser tollen Meisterschaft, allen Sponsoren und Helfer:innen, ohne die gar nichts laufen würde, und der nimmermüden Gastro-Crew.



SUI 333

ALLES BEGANN MIT DER E-MAIL EINES EHEMALIGEN EPFL-PROFESSORS, DER ZUFÄLLIG AUCH EIN AUSGEZEICHNETER SEGLER IST – INSBESONDERE AUF DEM DRACHEN (EINE STAR-OLYMPIA-KAMPAGNE VOR EINIGEN JAHRZEHNTE KÖNNTE DAZU BEIGETRAGEN HABEN).

Schrift & Bild // Antonin & Ian

Dieser emeritierte Professor, John Maddocks, bot einer Gruppe von Studenten die Gelegenheit, Regatten auf einem Drachen, einem wirklich außergewöhnlichen Boot zu entdecken, das freundlicherweise von der Schweizerischen Drachenflotte zur Verfügung gestellt wurde. Antonin und ich ergriffen die Gelegenheit sofort.

Und wie könnte man besser beginnen, als sich ein so ehrgeiziges erstes Ziel wie die Schweizer Meisterschaft zu setzen? Unser erstes Regattawochenende war die Tune-up-Regatta, der Internationale Alpencup am 24. und 25. Mai 2025, den wir in erster Linie als Trainingsgelegenheit betrachteten. Für den Bugmann war es am wichtigsten, das Wenden der Genua zu meistern – lange bevor wir uns um das Feintrimmen kümmern mussten (trotzdem verpassten wir das allererste Wenden der allerersten Regatta... aufgrund mechanischer Probleme, wie ich hinzufügen sollte).

Unser Mittelsegler musste nur wenig angelernt werden, da John mit dem Segeln auf dem Drachen STORICH (GBR 832) sehr vertraut ist. Für den Steueremann ging es vor allem darum, ein Gefühl für das Boot zu bekommen, und der Thunersee erwies sich dafür als perfekter Ort.

Der Empfang, sowohl durch den ausrichtenden Thunersee-Yachtclub als auch durch die Schweizerische Drachenklasse, war hervorragend und wir sind äußerst dankbar, dass uns das Boot SUI GENERIS mit der Projektsegelnummer SUI 333 (SUI 307) in einem so ausgezeichneten Zustand überlassen wurde, insbesondere mit dem brandneuen Segelsatz von Europ'Sails.

Die ersten Rennen verliefen nicht gerade glänzend, aber die angenehme Brise von fünf bis zehn Knoten ermöglichte es uns, Erfahrungen zu sammeln und den Zusammenhalt an Bord zu stärken.

Die Schweizer Meisterschaft folgte bereits in der nächsten Woche. Bei einer solchen Veranstaltung unter sehr erfahrenen Seglern anzutreten, war ziemlich einschüchternd, aber wir haben das Beste daraus gemacht. Vier Tage lang wurden Regatten gesegelt, wobei wir morgens auf die Thermik warteten und nachmittags bei warmem und windigem Wetter enge, intensive Rennen fuhren. Wir belegten den 10. Platz von 21 Booten, ein Ergebnis, auf das wir sehr stolz waren, wenn man bedenkt, dass wir das Boot zuvor nur zwei Tage lang gesegelt hatten.

Was uns am meisten auffiel, war die außergewöhnlich gute Atmosphäre innerhalb der Klasse und die aufrichtige gegenseitige Unterstützung unter den Teilnehmenden. Besonderer Dank gilt Walter Zürcher (SUI 17) und Simon Fry (SUI 2), deren Ratschläge und Tipps zum Trimmen unglaublich hilfreich waren. Diese Offenheit ist im Einheitsklassen-Segeln nicht immer selbstverständlich, und in dieser Hinsicht hebt sich die Drachenklasse wirklich von anderen Bootsklassen ab.

Wir haben dann während der Sommerferien eine Pause gemacht, bevor wir uns im August in Thun zum Drachen Cup wieder trafen. Die Bedingungen waren warm und sonnig, aber an diesem Wochenende wurden nur zwei Rennen gesegelt, und die Endergebnisse waren hart. Diese Erfahrung hat deutlich gemacht, dass das Niveau der Klasse es einer Anfängercrew nicht erlaubt, nach zwei Monaten ohne Training aufzutauchen und dennoch solide Ergebnisse zu erwarten.

Unter Berücksichtigung dieser Lektion für den Herbstpreis trainierten wir ein ganzes Wochenende vorher (und segelten ausnahmsweise mit einem anderen Bugmann, Adrien). Wir trimmten das Rigg neu und nutzten die Segel besser – wir haben vielleicht endlich gelernt, wie man sie richtig trimmt –, und das zeigte sich auf der Regattabahn. Am Wind hatten wir das Gefühl zu fliegen.

Ein 5. Platz in der Gesamtwertung, gekrönt von einem Sieg im letzten Lauf, war der perfekte Abschluss der Saison 2025. Wir freuen uns schon auf 2026, wobei unser Hauptziel die Schweizer Meisterschaft in Brunnen ist. John hat gesagt, dass er seinen schottischen Kilt tragen wird, wenn wir gewinnen, also müssen wir das einfach schaffen!

Eine kurze Anmerkung zu unseren Europ'Sails: Obwohl das Unternehmen noch kein weltweit bekannter Hersteller von Drachensegel ist, konnten wir mit einigen der Top-Boote mithalten, die mit North- oder Fritz-Segel unterwegs waren, was ein großes Potenzial deutlich macht.

Abschließend möchten wir uns ganz herzlich bei der Schweizerischen Drachenflotte und ihrem Präsidenten Garlef Baum für das Vertrauen und die Unterstützung während der gesamten Saison bedanken, ebenso wie beim Eigner der SUI 333 (SUI 307), Martin Schläpfer, ohne den all dies nicht möglich gewesen wäre. Es ist erstaunlich, wie Zufälle zu so bedeutungsvollen Erfahrungen werden können.

Wir sehen uns nächste Saison auf dem Wasser.



Each Step We Care

RANGLISTEN

SCHWEIZ 2025

CREW

POS	NAME	VEREIN	PUNKTE	REGATTEN SUI	REGATTEN AUSLAND
1	Markus Bohren	YCZ	4480	0	0
1	Eugster Hannes	YCZ	4480	0	0
2	Andreas Keller	TYC	3015	0	0
2	Marc Jost	TYC	3015	0	0
3	Andreas Honegger	TYC	2331	0	0
4	Bernhard Zaugg	TYC	2050	0	0
5	Andreas Betsche	TYC	2023	0	0
6	Gilles Pillonel	SIMPL	1573	0	0
7	Jan Schwitter	TYC	1328	0	0
8	John Maddocks	CNM	1195	0	0
9	Kathy Gausson	CNM	1130	0	0
10	Jürg Lehni	TYC	1015	0	0
11	Daniel Christen	TYC	738	0	0
12	Nora Tanner	TYC	675	0	0
13	Ian Lavalou Rossiensky	CVV	598	0	0
14	Rico Furrer	TYC	576	0	0
15	Adrien Bader	CNM	494	0	0
16	Gaetano Murano		450	0	0
17	Moser Thomas	RCO	383	0	0
18	Gérard Giesbrecht	TYC	380	0	0
19	Michèle Erat	TYC	378	0	0
19	Flynn Kröpfli	TYC	378	0	0
20	Olivier Winkler		323	0	0
21	Vincent Unkel	TYC	300	0	0
21	Joy Ambühl	TYC	300	0	0
21	Christoph Fehrenz	SIMPL	300	0	0
22	Silvia Barben	TYC	250	0	0
23	Philippe Jenny	SIMPL	226	0	0
24	Rolf Eigenmann	TYC	217	0	0
24	Martin Brüttsch	YCS	217	0	0
24	Felix Spiegel	TYC	217	0	0
24	Erik Mosegaard	TYC	217	0	0
25	Urs Röhliberger	SIMPL	200	0	0
26	Christian Dupuis	SNR	185	0	0
26	Sébastien Schneider	SNR	185	0	0
27	Zoe Kreis	TYC	180	0	0
28	Jonathan Howes	TYC	127	0	0
28	Oliver Lüscher	SIMPL	127	0	0
29	Antonin Clausse	CVV	103	0	0
30	Urs Ruppli	TYC	50	0	0
30	Loic Gausson	CNM	50	0	0

SKIPPER

POS	NAME	VEREIN	BOOT	PUNKTE	REGATTEN SUI	REGATTEN AUSLAND
1	Baum Garlef	TYC/SUI	SUI 320	4531	6	0
2	Knapp Martin	TYC/SUI	SUI 297	3014	5	0
3	Zürcher Walter	TYC/SUI	SUI 17	2023	5	0
4	Kurz Peter	TYC/SUI	SUI 292	1532	3	0
5	Gausson Yves	CNM/SUI	SUI 322	1151	3	1
6	Frey Christian	TYC/SUI	SUI 289	1105	5	0
7	Eckert Jan	SNG/SUI	SUI 355	915	0	3
7	Bopp François	SNG/SUI	SUI 2	915	1	1
9	Honegger Andreas	TYC/SUI	SUI 292	902	2	0
10	Schüpbach Peter	TYC/SUI	SUI 319	703	3	0
11	Kreis Paul	TYC/SUI	SUI 317	680	5	0
12	Clausse Antoine	CVV/SUI	SUI 333	598	2	0
13	Kröpfli Andrea	TYC/SUI	SUI 285	379	4	0
14	Mosegaard Jakob	TYC/SUI	SUI 30	217	1	0
14	Ingold Martin	TYC/SUI	SUI 324	217	1	0
16	Monnard Marc-Antoine	SNR/SUI	SUI 326	185	1	0
17	Barben Silvia	TYC/SUI	SUI 341	50	1	0

International Dragon Swiss Championship 2026

2. - 6. September 2026

Brunnen, Lake Uri



Ausschreibung / Notice of Race

dragon-class.ch / info@dragon-class.ch
rv-brunnen.ch / regatta@rv-brunnen.ch

Unterkunft / Accommodation

erlebnisregion-mythen.ch / info@brunnen-schwyz.ch

Vorstand Österreichische Drachenflotte

Präsident (Finanzen)
Bernd Doll, UYCAs
Mail: dragonclass@florist.at

Mitgliederverwaltung/Beirat Holzdrachen
Bernarda Nour-Friesacher, UYCWg

Regatten & internationale Kontakte |
Revierverantwortlicher Wolfgangsee
Martin Lutz, UYCWg
Mail: martin.lutz@fineartgalerie.at

Betreuung Bestenliste
Peter Resch, UYCAs
Mail: peter@resch.legal

Schatzmeister
Dr. Georg Mustafa, UYCWg
Mail: georg.mustafa@medilab.at

Webmaster | Revierverantwortlicher Attersee
Klaus Mittermayr, UYCAs
Mail: mittermayr.klaus@icloud.com

FLORIST BRUD ATTA Ö

VORWORT

BERND DOLL

2025 war für mich und die österreichische Drachenflotte ein Jahr, in dem sich vieles leise und pragmatisch geordnet hat – mit klaren Zuständigkeiten und einem gemeinsamen Fokus: gute Regatten, verlässliche Abläufe und ein sportlich sauberes Miteinander.

Im Mai 2025 habe ich die Präsidentschaft von Klaus Mittermayr übernommen. Ein besonderer Dank gilt Klaus, der der Flotte weiterhin eng verbunden bleibt und dankenswerterweise auch die Webmaster-Agenden verantwortet. Ebenso danke ich Bernarda Nour-Friesacher sehr herzlich: Sie übernimmt die Mitgliederverwaltung und kümmert sich zusätzlich um das Thema Holzdrachen – ein wichtiger Beitrag zu Kontinuität und Übersicht.

RÜCKBLICK 2025.

Der Attersee Grand Prix war für uns in vielerlei Hinsicht ein Auftakt nach Maß: ein starkes Feld, eine stimmige Veranstaltung und ein Attersee, der sich von seiner besten Seite zeigte. Über mehrere Tage konnten acht Wettfahrten gesegelt werden – bei Bedingungen, die vom ersten Start weg Freude gemacht haben: fairer Wind, klare Linien am Kurs

und dieses seltene Zusammenspiel aus sportlicher Spannung und Leichtigkeit, das man am Ende als rundum gelungene Regatta zusammenfasst. Mindestens genauso wichtig: An Land hat alles gepasst – Organisation, Timing und Atmosphäre haben den Rahmen geschaffen, in dem sich Gäste wie Heimflotte gleichermaßen wohlfühlt haben. Die Fotos im Österreich-Teil stammen vom Attersee Grand Prix und geben diese Stimmung sehr treffend wieder.

Die Österreichische Staatsmeisterschaft in der Drachen-Klasse 2025 verlangte dagegen Geduld und präzises Timing: Acht Wettfahrten waren geplant, vier konnten schließlich gesegelt werden – mit leichten, drehenden Bedingungen und einem entscheidenden Zeitfenster am Sonntag ab 14 Uhr. 28 Drachen aus Österreich, Deutschland und Portugal standen am Start (insgesamt 84 Segler:innen). Österreichische Staatsmeister wurden Peter Resch/Justin Kurz/Willibald Hauer vom Union-Yacht-Club Attersee – mit Platz 6 in der Gesamtwertung. Der Gesamtsieg („Internationaler Meister 2025 von Österreich“) ging an die portugiesische Crew um Michael Zankel. Besonders gefreut hat mich, dass Organisation

und Gastfreundschaft von den Gästen ausdrücklich hervorgehoben wurden.

VORAUSBLICK 2026/27.

Mein Schwerpunkt liegt auf sauberer Vorbereitung und breiterem Setup-Verständnis: Das Trimm- und Einstellwochenende beim Litzlwurm soll Know-how bündeln und den Einstieg in die Saison erleichtern. Gleichzeitig stehen die nächsten Fixpunkte bereits klar am Kalender: die kommende Staatsmeisterschaft, Regatten an den heimischen Revieren sowie die WM in Hong Kong als internationaler Vergleichsrahmen.

Und nicht zuletzt ist es mir wichtig, dass wir in Österreich mehrere starke Reviere sichtbar halten: Mit dem Union-Yacht-Club Wolfgangsee bleibt auch ein zweites aktives Zentrum präsent – als wichtiger Teil eines stabilen österreichischen Fundaments.

So gehe ich mit der österreichischen Drachenflotte in die nächste Saison: ruhig, verlässlich und mit dem Anspruch, das sportliche Niveau und die Gemeinschaft Schritt für Schritt weiterzuentwickeln.

REGATTATERMINE

- 13-14.06.26 Litzlwurm UYCAs
- 25.7-26.7.26 Entenpokal und Landesmeisterschaft OÖ SCK
- 30.7.-2.8.26 Österreichische Staatsmeisterschaft UYCAs
- 29.8.-30.8.26 Drachenkristall UYCWg

SMOKE ON THE WATER UND YOGA

Schrift // Bernd Doll
Bild // Gert Schmidleitner



Es gibt Reviere, die sind schön. Und es gibt Reviere, die sind schön und verlangen einem seglerisch alles ab – ohne je grob zu wirken. Der Attersee gehört in diese zweite Kategorie: warmes Wasser, erstaunliche Klarheit, die Berge wie eine Bühne. Und dazwischen eine Regattabahn, auf der der Drache genau das sein darf, was ihn ausmacht: elegant, schnell, präzise.

Wer hier einmal gesegelt ist, kennt dieses Gefühl: Das Boot läuft, der See glitzert, die Kulisse bleibt im Augenwinkel – und trotzdem entscheidet am Ende nur das, was zählt: sauberes Timing, klare Manöver, fairer Zweikampf. Nach dem Grand Prix am Attersee wurde das einmal sehr treffend zusammengefasst: „Eine hochkarätige Drachenparade im Postkartenrevier.“ Das ist kein Marketing – das ist eine ziemlich präzise Zustandsbeschreibung.

Genau dorthin lädt der Union-Yacht-Club Attersee (UYCA) zur Österreichischen Drachen-Staatsmeisterschaft 2026. Sportlich ist es einer der

Fixsterne im österreichischen und süddeutschen Regattasommer; für internationale Crews ist es eine Einladung, ein Revier kennenzulernen, das Leistung belohnt – und zugleich diesen seltenen Mix aus Leichtigkeit und Stil hat, der zur Drachenklasse passt.

Termin: 29. Juli bis 2. August 2026
Erstes Ankündigungssignal: Donnerstag, 30. Juli 2026, 13:00 Uhr

WENN DER SEE „LIEFERT“

Der Attersee kann thermisch. Und wenn er liefert, dann richtig: stabile Winde, saubere Linien am Kurs, Bedingungen, bei denen Entscheidungen dort fallen, wo sie hingehören – am Wasser. Das Schöne daran: Selbst wenn das Revier zwischendurch einmal durchatmet, bleibt das Wochenende auf Niveau. Nicht als „Ersatzprogramm“, sondern als Teil einer Kultur, die die Drachenklasse seit Jahrzehnten trägt: sportliche Ernsthaftigkeit ohne Verbissenheit, Gemeinschaft ohne Kitsch.

LAND, ABER NICHT „AN LAND FESTGEKETTET“

Die Idee ist simpel: Der Tag gehört der Regatta – und rundherum gibt es Angebote, die Energie geben statt sie zu fressen. Morgens, je nach Windfenster, optional: Yoga (Pia) oder Qi Gong (Alessandra). Kurz, gut getaktet, regattatauglich. Und falls der Attersee einmal in den Ruhemodus schaltet, wird Flaute nicht zur Wartezeit, sondern zur Bühne für einen Klassenmoment: ein kleines Boccia-Turnier, leichtfüßig, aber mit Ehrgeiz – wie es sich gehört.

Kulinarisch bleibt es unkompliziert und hochwertig: traditionelle Fixpunkte, verlässlich organisiert, inklusive vegetarischer Optionen; vegan gern nach Anmeldung. Keine Show, kein Firlefanz – sondern das, was funktioniert, wenn Crews aus verschiedenen Ländern an einem Steg zusammenkommen.

EIN MUSIKALISCHER NEBENSATZ, DER HÄNGEN BLEIBT

Bei der Preisverleihung wartet – als Augenzwinkern in Richtung „Smoke on the Water“

– ein Sonderpreis: Unter den anwesenden Teilnehmer:innen werden vier Tickets für Deep Purple (5. Oktober, Wien) verlost. Man muss nicht wegen der Musik kommen. Aber man wird sich freuen, wenn sie einen findet.

WARUM INTERNATIONALE TEAMS DEN ATTERSEE AUF DIE LISTE SETZEN SOLLTEN

Weil man hier Regatta und Sommer gleichzeitig bekommt – in der Kulisse des Salzkammerguts, mit warmem Wasser statt „Zähne zusammenbeißen“, mit Abenden am Steg statt Flucht ins Auto. Und weil der Drache hier nicht nur „irgendwie“ segelt, sondern glänzt: in der Optik, im Tempo, in der Präzision. Ein Revier, das den Stil der Klasse verstärkt, statt ihn zu übertönen.

Wir freuen uns auf ein starkes, internationales Feld, faire Duelle und eine Staatsmeisterschaft, die sportlich überzeugt – und als Woche in Erinnerung bleibt, in der alles stimmig war: Wasser, Wind, Menschen, Boot.



20 JAHRE ENTENPOKAL IM SCK

Schrift & Bild // Gerhard Bauer

Weltmeister Franz „Moni“ Eisl stiftete den Entenpokal für die Drachenklasse im Jahr 1979. Die Stiftungsurkunde sah vor, dass der Gewinner jeder Wettfahrt verpflichtet ist, den Pokal mit „Kalter Ente“ zu füllen – eine Tradition, die bis heute gepflegt wird.

Am 19. und 20. Juli 2025 wurde im SCK ein besonderes Jubiläum gefeiert: Der Entenpokal ging bereits zum 20. Mal über die Bühne. Bei schönem Sommerwetter und angenehmen Windbedingungen konnten die Teilnehmer insgesamt fünf Wettfahrten absolvieren.

Sportlich zeigte sich die Regatta äußerst spannend. Nach fünf Läufen lagen die ersten drei Boote nur jeweils einen Punkt auseinander. Titelverteidiger Michael Farthofer setzte sich mit seiner Crew Stefan Deschka und Friedrich Hubauer

(alle UYCAs) knapp durch und konnte seinen Erfolg aus dem Vorjahr bestätigen. Auch abseits der Regattabahn wurde einiges geboten. Am Samstagabend lud der SCK zum Drachenfest mit Livemusik. Die Swingtonics sorgten mit Swing- und Jazzklängen für eine entspannte Atmosphäre. Bei Longdrinks zugunsten der Jugendkasse genossen die Gäste den Sommerabend und feierten bis spät in die Nacht.

Der 20. Entenpokal war damit sowohl sportlich als auch gesellschaftlich ein voller Erfolg. Der Entenpokal 2026 findet im SCK am 25. und 26. Juli statt, wie gewohnt eine Woche vor der ÖSTM, die heuer vom UYCAs ausgerichtet wird. Dazu ergeht eine herzliche Einladung zur Teilnahme. Der Entenpokal bietet die ideale Gelegenheit, Team und Boot noch einmal optimal auf die Österreichische Staatsmeisterschaft abzustimmen.

125 JAHRE

UNION YACHT CLUB WOLFGANGSEE

Schrift & Bild // Thomas Körner

TRADITION VERPFLICHTET

Traditionsyachten wie Sonderklassen, alte Rennjollen und Drachen, nicht selten um einiges älter als ihre Eigner, sind Zeitzeugen der Segelgeschichte. Sie haben über die Jahre bei guter Pflege nichts an Eleganz und Schnelligkeit verloren. Mit seiner 125-jährigen Geschichte trägt der Club dieser Verpflichtung auch im Jubiläumsjahr Rechnung.

Die Jubiläumsregatten beginnen mit der Eröffnung am Samstagabend, (25.07.2026) und den anschließenden Wettfahrten der klassischen Holz-Drachen von Sonntag bis Dienstag. In den

folgenden Tagen tragen die 22er-Rennjollen ihre Europameisterschaft aus. Die Rennklassen 10 m² und 20 m² veranstalten ihre Internationalen Klassenmeisterschaften und die Hansa-Jollen segeln ihren Pokal aus. Den Abschluss der Traditionstage bildet eine mehrtägige Yardstick-Regatta mit einer langen Wettfahrt für alle Holzboote.

Diese Veranstaltung wird natürlich von einem festlichen Rahmenprogramm begleitet. Näheres in den Ausschreibungen auf unserer Homepage www.uyc-wolfgangsee.at



In der Drachenklasse gibt es keine Abkürzungen. Das Niveau ist hoch, die Boote sind sensibel, die Rennen sportlich fair – und genau deshalb fühlt sich ein guter Tag im Drachen nicht nur wie „erfolgreich“ an, sondern wie ein Stück Handwerk, das gelingt. Und ja: Genau diese Qualität ist oft auch der Grund, warum viele Wiedereinsteiger länger zögern, als sie eigentlich müssten. Wer weiß, wie gut die Klasse segelt, will nicht „irgendwie“ zurückkommen – sondern mit einem Gefühl von Kontrolle, Timing und Vertrauen.

Die Wahrheit ist: Regattasegeln lernt man nicht. Und selbst wenn man noch nicht dort ist, wo man hinwill – man kann es (wieder) lernen, Schritt für Schritt. Vor allem aber: Es macht enorm Spaß, sobald der Rhythmus wieder da ist. Was oft fehlt, ist weniger Können als Aktualität: der aktuelle Trimm,

heuer entspannter, weil GPS-Unterstützung am Start erlaubt ist. Das nimmt gerade in den ersten Rennen spürbar Stress aus dem System – und lässt mehr Kopf frei für das, was wirklich zählt.

Besonders wichtig: Material soll keine Ausrede sein. Wer aktuell keine (oder keine aktuellen) Regattasegel hat, soll an diesem Wochenende nicht scheitern. Vor Ort können gebrauchte, regattataugliche Segel und weiteres Material genutzt werden. Das ist kein „Nice-to-have“, sondern Teil des Gedankens: Einstiegshürden umwerfen, nicht neu aufbauen. Wer einmal erlebt, wie sich ein Boot mit gutem Setup und sauberem Trimm anfühlt, versteht sofort, warum Drachen-Regattasegeln so viel Freude macht – und warum man daran hängen bleibt.

Dass die Klasse das ernst meint, zeigt sich auch am Support: Für Trimm, Manöver-Feinschliff und Materialhilfe haben sich einige der stärksten und erfahrensten österreichischen Drachensegler bereit erklärt – Stefan Deschka, Dietmar Gfreiner, Peter Resch und Hans Spitzauer. Nicht als Bühne, sondern als Rückenwind für Teams, die wieder Anschluss suchen.

Der Rahmen ist bewusst klug gewählt. Basis ist der Union-Yacht-Club Attersee (UYCAs), rund um den Litzlwurm am 13.–14. Juni 2026. Getrimmt und trainiert wird am Tag davor, am 12. Juni 2026 – ideal für Set-ups, Checks am Boot und das organisierte Ausleihen von Ausrüstung. Danach kann alles im Regattabetrieb getestet werden; Support läuft über das gesamte Wochenende. Und weil gute Formate sich nach Nachfrage richten dürfen: Bei entsprechendem Anmeldestand kann das Trimmprogramm auf einen zusätzlichen Pre-Tag erweitert werden.

Ein besonders schönes Zeichen, wie Drachenklasse funktioniert, ist der rot-weiß-rote Spinnaker AUT 77: ein nagelneuer Spi von Fritz Segel, der für Regatten ausgeliehen werden kann (lagernd im UYCAs). Die Geschichte dahinter ist so schlicht wie großartig: Bei der ÖM 2025 wurde ein Spinnaker verlost. Gewonnen hat Familie Eder – und sie hat den Spi der Flotte gespendet, ausdrücklich für Rookies, Jugend und Regattaneulinge. Unterstützung, die wirkt. Genau so entsteht Nachwuchs. Ansprechpartner für den Verleih sind Bernarda Nour und Bernd Doll.

Das Wochenende richtet sich vor allem an österreichische Teams – vom Attersee über Traunsee bis Wolfgangsee und darüber hinaus –, die wieder Anschluss an die aktive Szene finden möchten. Wer schon länger denkt „eigentlich sollten wir wieder“, findet hier eine saubere Gelegenheit, aus dem Gedanken eine Bewegung zu machen. Der Drache lebt von Erfahrung, Beständigkeit und Gemeinschaft – und manchmal braucht es nur ein Wochenende, um wieder genau dort zu sein, wo man hingehört: an der Startlinie.

ZURÜCK AN DIE STARTLINIE

Schrift // Bernd Doll
Bild // Gert Schmidleitner

die Sicherheit im Material, der saubere Ablauf bei Manövern – und der Austausch mit Aktiven, die ihr Wissen teilen, statt es wie ein Geheimrezept zu verwahren. Genau für diesen Moment gibt es im Frühsommer ein Format, das bewusst nicht als Hürde gedacht ist, sondern als Brücke: ein österreichisches Trimmwochenende, konzipiert für Wiedereinsteigerinnen und Wiedereinsteiger – und offen für neue Teams, die ernsthaft lernen wollen, wie der Drache „tickt“. Nicht als Casting, nicht als Prüfung, sondern als Einstieg in einen Zustand, den viele aus ihren besten Jahren kennen: Man kommt aufs Wasser, macht ein paar Dinge richtig – und fühlt sich am Ende so, als wäre man nie weg gewesen.

Der Schwerpunkt liegt dort, wo sich am Wasser alles entscheidet. Trimm, natürlich – aber nicht als Theoripaket, sondern als Werkzeug: Grundtrimm, Regattatrimm, Feinabstimmungen über Windbereiche hinweg. Dazu Manöver, die nicht „eh irgendwie“ funktionieren, sondern sauber: Rollen, Timing, klare Handgriffe, typische Fehlerbilder und wie man sie abräumt. Und weil Drachenregatten nicht am Reißbrett gewonnen werden, gibt es dazu einfache, praxistaugliche taktische Prinzipien – nicht als Vorlesung, sondern so, dass man sie am selben Tag wiedererkennt und anwenden kann. Fragen sind ausdrücklich erwünscht. Erfahrung wird geteilt, nicht gehütet.

Ein Punkt macht das Comeback zusätzlich leichter: Das Startprozedere ist für weniger geübte Teams

- Anmeldung bis spätestens 15. Mai 2026 (für saubere Planung von Material, Ablauf und Betreuung).
- Anmeldung und Rückfragen: dragonclass@florist.at
- WhatsApp-Gruppe der österreichischen Drachensegler: Wer aufgenommen werden möchte, meldet sich bitte kurz und unkompliziert per E-Mail an dieselbe Adresse.

SEGELN IN HONG KONG

EINE HISTORISCHE KONSEQUENZ FÜR DIE DRACHENKLASSE

DAS REVIER DER WELTMEISTERSCHAFT 2027: WETTER,
KURSGEBIET UND WARUM DIESES EVENT EIN SIGNAL SETZT

*Schrift // Abraham van Olphen, Maximilian Springer, Nick Bilcliffe
Bild // Hong Kong Yacht Club*

HONG KONG: EIN HISTORISCHER MEILENSTEIN FÜR DIE DRACHEN- KLASSE

von Abraham Van Olphen

2027 wird die Drachenklasse einen bedeutenden Meilenstein setzen: Zum ersten Mal in ihrer 95-jährigen Geschichte wird die Drachen-Weltmeisterschaft in Asien ausgetragen – in den beeindruckenden Segelrevieren vor Hong Kong. Als Vorsitzender der International Dragon Association und als jemand, der sich persönlich für die Verwirklichung dieses Vorhabens eingesetzt hat, erfüllt es mich mit großer Freude, dass die Klasse diesen zukunftsweisenden Schritt unternimmt, um eine wegweisende und weltumspannende Flotte zu bleiben.

Für die Flotten im asiatischen Raum – und ganz besonders in Hong Kong – bedeutet diese Weltmeisterschaft außerordentlich viel. Sie ist das Ergebnis jahrelanger beharrlicher Arbeit, um die Drachen-Weltmeisterschaft erstmals in die Region zu bringen. Weit mehr als nur eine Regatta sendet dieses Ereignis eine klare Botschaft aus

der internationalen Drachengemeinschaft: Auch kleinere Flotten erfahren aktive Unterstützung auf ihrem Weg zum Wachstum. Die Hoffnung ist groß, dass die Weltmeisterschaft 2027 der Klasse in ganz Asien neuen Auftrieb verleiht und zugleich junge Seglerinnen und Segler dazu inspiriert, die Drachenklasse für sich zu entdecken.

Diese Meisterschaft ist allerdings auch für unsere europäischen Flotten von Bedeutung. Die Klasse strebt seit Langem neue, belebende Austragungsorte an, um ihre Dynamik zu bewahren und an der Spitze des internationalen One-Design-Segelns zu bleiben. Die Drachenklasse soll als Traditionsklasse auch Mut zur Erneuerung beweisen. Veranstaltungen wie diese zeigen, dass wir bereit sind, neue Gewässer zu befahren, neue Gesichter willkommen zu heißen und die Klasse mit Elan in die Zukunft zu führen. Dieser Geist der Offenheit, der Weiterentwicklung und der internationalen Verbundenheit ist es, den wir mit Stolz in die kommenden Jahre tragen.



Mit ganzjährig hervorragenden Segelbedingungen und einer lebendigen, engagierten Segelgemeinschaft möchte Hong Kong der internationalen Gemeinschaft ein optimales und spannendes Ereignis bieten. Die Stadt beherbergt die drittälteste Drachenflotte der Welt: Bereits 1932, nur drei Jahre nachdem Johan Anker den Entwurf in Norwegen vorgestellt hatte, wurde sie unter dem Namen Anker Class gegründet. Seit jeher nimmt die Hong Kong Dragon Association eine aktive Rolle im internationalen Drachensegeln ein. Mit eben dieser engagierten lokalen Flotte, einer langen Tradition des Leistungssegelns und wachsendem Interesse in der gesamten Region ist Hong Kong bestens gerüstet, das nächste Kapitel der Klassenentwicklung mitzugestalten.

An unsere Seglerinnen und Segler aus Europa und aller Welt: Wir laden von Herzen ein, 2027 nach Hong Kong zu kommen. Vom spektakulären Victoria Harbour über die malerischen Inseln bis zu den Revieren von Clearwater Bay erwartet euch ein Renngebiet, das anspruchsvoll und zugleich von außergewöhnlicher landschaftlicher Schönheit ist. Die Teilnehmer dürfen eine erstklassige Organisation, eine herzliche Segelkultur und die Gelegenheit erwarten, gemeinsam mit Gleichgesinnten, Familien und Freunden eine faszinierende und einzigartige Region der Welt zu erleben.

Die Weltmeisterschaft 2027 ist Teil eines größeren Weges. Mit Blick auf das 100-jährige Jubiläum der Drachenklasse im Jahr 2029 möchten wir, dass jedes bedeutende Ereignis auf diesem Weg die Lebendigkeit, die Werte und die Vision unserer Flotte widerspiegelt. Hong Kong wird dabei eine zentrale Rolle einnehmen – nicht nur als eindrucksvolles Zeichen unserer weltweiten Präsenz, sondern auch als lebendige Erinnerung daran, dass die Drachenklasse zu den globalsten und vitalsten Einheitsklassen des internationalen Segelsports gehört. Eine Weltmeisterschaft, die den internationalen Kalender bereichert und erneuert, und einmal mehr zeigt, dass die Drachenklasse fest in ihrer Tradition steht und zugleich offen und zukunftsgerichtet bleibt.



”
DRACHEN-WM IN
HONG KONG TOP-
SEGELBEDINGUNGEN
UND SPEKTAKULÄRE
REVIERE.



EINBLICKE: SEGELN IN HONG KONG von Nick Bilcliffe

Hong Kong durchläuft im Jahresverlauf deutlich unterschiedliche Wetterphasen. Ab Oktober sinken Luftfeuchtigkeit und Temperaturen spürbar, und die ersten Zeichen des kommenden Nordostmonsuns zeigen sich. Oktober und November bieten in der Regel angenehme 18 bis 25 Grad Celsius, häufig strahlend blauen Himmel und einen beständigen, seglerisch idealen Wind von durchschnittlich 12 bis 18 Knoten. Zu den Worlds darf man also mit Bedingungen rechnen, die an einen mediterranen Sommer erinnern. Regenbekleidung sollte zwar mit an Bord sein – doch sie bleibt vermutlich ungenutzt.

DAS WM-REVIER

Die für die Weltmeisterschaft gewählten Kurse erstrecken sich vom Gebiet um Steep Island vor der Clearwater Bay Marina bis in die weite Passage zwischen Bluff und Basalt Islands im Nordosten sowie zu den Ninepin Islands im Ostsüdosten. Bei Bedarf kann das Revier etwas weiter nach Süden verlegt

werden, um unterhalb der Ninepins zu segeln, sollte dies der Internationale Wettfahrleiter bevorzugen. Das Gebiet ist frei von größeren Landmassen, die den Wind oder die vom Monsun getragenen Dünungswellen stören könnten, und lässt sich bei Bedarf auf bis zu acht Seemeilen ausdehnen. Besonders erwähnenswert: Das Renngebiet liegt nur wenige Minuten von der Marina entfernt und ist auch vom Parkplatzbereich für Zuseher gut einsehbar.

Der Kurs ist anspruchsvoll, bleibt jedoch, besonders bei großen Teilnehmerfeldern, äußerst fair. Es gibt ausreichend Raum, um sich aus Windschatten oder schlechtem Luftstrom zu befreien. Anders als an vielen anderen Austragungsorten gibt es keine klar bevorzugte oder benachteiligte Seite beim Start, sodass auch mit einem guten langen Schlag noch vielfältige taktische Möglichkeiten bestehen, bei der Luvtonne vorn ins Geschehen zu kommen. Herausforderndes Segeln ohne revierbedingte Wettbewerbsverzerrungen. Perfekte Bedingungen für eine spannende und aussagekräftige Weltmeisterschaft.

Ready for secure AI in your organization?

basebox.ai

 basebox

RANGLISTEN

ÖSTERREICH 2025

SKIPPER

POS	NAME	VEREIN	BOOT	PUNKTE	REGATTEN AUT	REGATTEN AUSLAND
1	Gfreiner Dietmar	UYCAs	AUT 167	264,37	2	2
2	Resch Peter	UYCAs	AUT 175	251,23	3	0
3	Spitzauer Johann	UYCAs	AUT 141	229,16	2	1
4	Pretschner Michael	UYCAs	AUT 192	167,74	2	0
5	Farthofer Michael	UYCAs	AUT 277	166,23	2	0
6	Skolaut Christoph	UYCMo	AUT 204	160,53	0	2
7	Steinberger Anton	UYCWg	AUT 300	120,95	2	0
8	Feichtenschlager Matteo	UYCWg	AUT 159	94,44	1	0
9	Eder Wolfgang	UYCAs	AUT 155	90,12	3	0
10	Teiser Johannes	UYCWg	GER 1210	88,89	1	0
11	Stolitzka Alexander	UYCAs	AUT 195	88,13	2	0
12	Neugebauer Christian	UYCAs	AUT 198	84,29	2	0
13	Hofer Florian	UYCAs	AUT 358	77,62	2	0
14	Lutz Martin	UYCWg	AUT 204	68,57	1	0
15	Sturm Albert	UYCAs	AUT 777	56,79	1	0
16	Harich Karoline	SCK	AUT 206	50,00	1	0
17	Andresen Aksel	UYCWg	DEN 425	44,44	1	0
17	Graf Hans	UYCWg	AUT 188	44,44	1	0
18	Hitzenberger Michael	SCK	AUT 210	38,89	1	0
19	Kopetzky Michael	SVW-Ys	AUT 304	36,98	2	0
20	Joachim Zimmel	UYCWg	SUI 206	33,33	1	0
21	Flödl Mattias	UYCAs	AUT 67	33,21	1	0
22	Holzner Karl	UYCWg	AUT 209	21,43	1	0
23	Arher Franz Stephan	YCA	AUT 97	11,11	1	0
24	Loos Carlo	UYCWg	GER 1188	10,71	1	0

CREW

POS	NAME	VEREIN	BOOT	PUNKTE	REGATTEN AUT	REGATTEN AUSLAND
1	Fussi Martin	UYCAs		384,33	4	1
2	Gfreiner Anne	UYCAs		264,37	2	2
3	Kurz Justin	UYCAs		251,23	3	0
3	Hauer Wilibald	UYCAs		251,23	3	0
4	Lutz Martin	UYCWg		248,01	1	3
5	Doll Bernd	UYCAs		198,81	3	1
6	Gfreiner Dietmar	UYCAs		179,96	2	0
7	Wildner Mona	UYCAs		167,74	2	0
7	Pretschner Heinrich	OESV		167,74	2	0
8	Hubauer Friedrich	UYCAs		166,23	2	0
8	Deschka Stefan	UYCAs		166,23	2	0
9	Skolaut Georg	UYCMo		160,53	0	2
10	Nadlinger Michael	UYCWg		120,95	1	0
11	Pilgerstorfer Leo	UYCAs		110,83	3	0
12	Pessl Harald	UYCAs		108,21	1	0
13	Eigenstuhler Lukas	UYCWg		94,44	1	0
13	Stadler Johannes	UYCWg		94,44	1	0
14	Nissl Helmut	UYCAs		90,12	2	0
14	Eder Bernhard	OESV		90,12	2	0
15	Moser Jörg	UYCWg		90,00	2	0
16	Eisl Walter	UYCWg		88,89	1	0
16	Tillmann Klaus	UYCWg		88,89	1	0
17	Hofer Richard	UYCAs		61,11	1	0
18	Felipe Henriquez Lindeck-Pozza	UYCAs		56,79	1	0
18	Moritz Fritsch	UYCAs		56,79	1	0
19	Harich Benedikt	SCK		50,00	1	0
19	Bauer Georg	SCK		50,00	1	0
19	Müller Thomas	UYCAs		50,00	1	0
20	Hermes Jörg	UYCWg		44,44	1	0
21	Steinberger Wigg	OESV-K		43,17	1	0
22	Müller Thomas	UYCAs		34,29	1	0
23	Baert Michael	UYCWg		33,33	1	0
24	Wolkenstein Ossi	UYCAs		33,21	1	0
25	Stolitzka Laureenz	UYCAs		27,02	2	0
26	Wiesinger Alexander	UYCAs		18,21	1	0
27	Krones Alexander	UYCAs		16,67	1	0
27	Jöbstl Barbara	UYCWö		16,67	1	0
28	Sames Georg	OeSV		11,79	1	0
29	Hruby Wolfgang	YCA		11,11	1	0



ZWEI ÖSTERREICHER IN HONG KONG

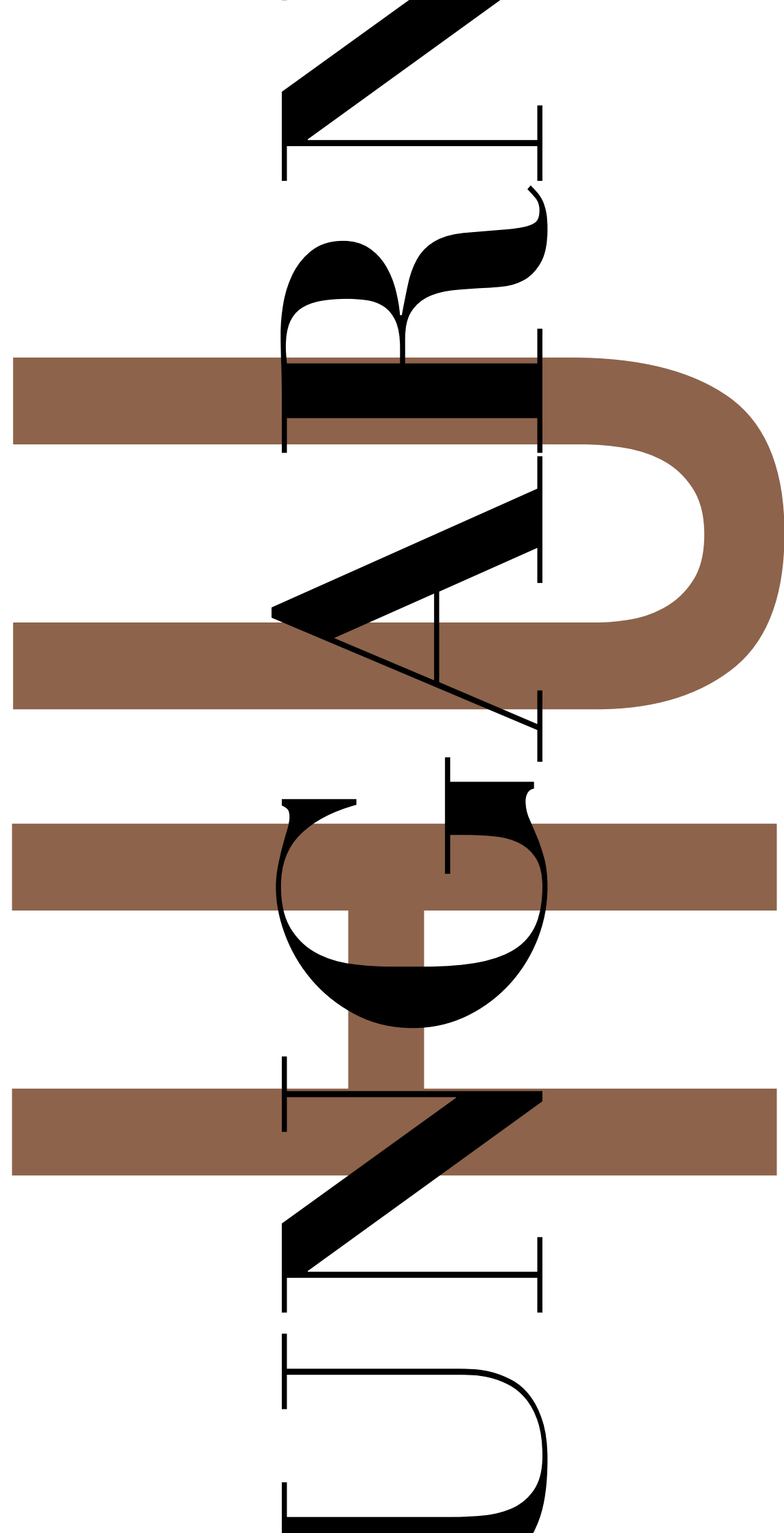
von Maximilian Springer

Der Royal Hong Kong Yacht Club beherbergt auch einen österreichischen Drachen: die 1982 gebaute Borresen PRIMAVERA in Racing Green, die heute unter AUT 77 im Südchinesischen Meer segelt. Ein Boot, das zwei Segelwelten verbindet, die ich beide als Heimat bezeichnen darf. 2021 haben wir PRIMAVERA vom österreichischen Maler Christian Ludwig Attersee übernommen und noch im selben Jahr nach Hong Kong überführt. Hier ist sie zu einer Erinnerung an die Heimat geworden, an meinen Heimatclub, den Union-Yacht-Club Attersee (UYCAs), und an die Sommer auf den einzigartig tiefblauen Wassern des Attersees.

Zugleich habe ich die lebendige Segelszene Hong Kongs, das anspruchsvolle Regattasegeln hier und die beeindruckende Insellandschaft mit ihren umliegenden Gewässern sehr zu schätzen gelernt. Unsere PRIMAVERA hat in der Perle des Orients ein neues Zuhause gefunden und erlebt hier einen würdigen zweiten Frühling.



”
PRIMAVERA VERBINDET DEN
ATTERSEE MIT HONG KONG
EIN ÖSTERREICHISCHER
DRACHEN IM ROYAL HONG
KONG YACHT CLUB.



Ungarischer Drachenverband

Eckdaten

- Vereinsname: Magyar Dragon Szövetség Egyesület
- Reg.nr.: 13-02-0005006
- USt.Nr.: HU18717567
- Sitz und Postanschrift: 2030 Érd, Csenkesz u. 4., Ungarn

Kontakte und Info

E-Mail: info@dragonclass.hu
 Homepage: dragonclass.hu
 Tel.: +36 20 369 2126

Vorstand

Vorsitzender: Vilmos Náray
 Sekretär: László Kozma
 Gesandter: Dr. Péter Szűcs

Flotte

15 regattierende Boote am Balaton
 Etwa 10 weitere Boote am See

W O R

VILMOS NÁRAY, VORSITZENDER UNGARISCHER DRACHENVERBAND

Wenn ich diese Zeilen schreibe, bleiben bloß weniger als 90 Tage bis zum Startschuss der ersten Wettfahrt beim Johan Anker Cup in Alsóörs am Balaton, bei einem Event, der dieses Jahr den Rang eines Grade-1-Grand-Prix errungen hat. Es ist eine besondere Freude für uns ungarische Drachensegler, die Crème de la crème der internationalen Drachenflotte auf unseren Gewässern begrüßen zu dürfen. Man sah diese schönen und eleganten Boote seit der EM 2018 in dieser Anzahl an unserem wundervollen See nicht mehr, was – ehrlich gesagt – mit ein Grund für die sinkende Popularität der Klasse in Ungarn ist.

Ich hoffe, wir werden viele Segler aus den deutschsprachigen Ländern am 13. Mai wiedersehen. Wer Lust hat, kann sogar früher kommen: Wir haben auch eine Warm-up-Regatta organisiert. Man kann also Sonntag und Montag in Balatonfüred beim traditionellen HYC Cup im Hungária Yacht Club mitsegeln und dann einfach auf dem eigenen Kiel nach Alsóörs hinübersegeln. Traditionell haben wir viele Freunde aus Deutschland, Österreich und der Schweiz und ich bin mir sicher, neue Freundschaften werden auf der Terrasse des schicken Restaurants in der Marina Alsóörs wieder geknüpft. Es wird ein

schönes Fest des Drachensegelns und ich verspreche, dass wir allen von euch helfen, noch die letzten Tage vor der Regatta die Entscheidung zu treffen, doch nach Ungarn zu kommen.

Man muss aber – als einer, der schon mehr als 30 Jahre in der Klasse mitsegelt – auch auf die Tage vorausblicken, die nach dem Fest kommen, und die Frage über die Zukunft der Drachenklasse in Ungarn stellen. Wo sehen wir die Klasse in fünf Jahren? Können wir eine Änderung der sinkenden Tendenz bei der Anzahl der Boote und der steigenden Tendenz beim Alter der Crews herbeiführen? Ich glaube, ähnliche Fragen beschäftigen jede Flotte und auch die IDA. Eine endgültige Antwort, einen Vorschlag, der auf Antrieb alles ins Positive rückt, haben wir noch nicht.

Letztes Jahr haben wir es versucht, einen offenen Tag zu veranstalten, wo alle – erfahrene Segler und Grünschnäbel ebenfalls – eingeladen wurden, mit uns Drachen zu segeln. Die Konditionen waren nicht unbedingt ideal: Bei einer ankommenden Kaltfront wehte es mit sechs Windstärken und es war saukalt. Es kamen trotzdem Segler aus anderen Klassen und auch Drachensegler, die

bisher mit der Flotte wenig Kontakt hatten, aber sich das Erlebnis des Drachensegelns in einem modernen, gut ausgestatteten Boot nicht entgehen lassen wollten. Man sah die Begeisterung, man sah das Aha-Erlebnis an ihren Gesichtern. Sie sagten nachher: „Das ist wirklich Segeln pur, nahe am Wasser, sportlich, aber auch für Leute mit einer durchschnittlichen physischen Ausstattung genießbar.“ Wäre das die Lösung? Leute aus Fahrtenbooten für das Segeln nahe am Wasser zu begeistern und so neue Leute mit ins Boot zu nehmen? Möglich, aber sicher bin ich mir nicht.

Die IDA hat sich durchgerungen, GPS in den Booten zu erlauben und GPS-betriebene Startsysteme bei den großen Regatten einzuführen. Das könnte meiner Ansicht der erste Schritt sein, die jungen Segler wieder für die Klasse zu begeistern. Die Generation, die mit Smartphones aufgewachsen ist, wird sich den Verzicht auf diese Geräte auch beim Segeln nicht vorstellen können – wir tun gut, wenn wir sie durch ein rigoroses Verbot nicht abschrecken. Eine weitere Lösung also, die Klasse zu öffnen: Es wird sich herausstellen, ob das auch eine wachsende Popularität bei den jungen Seglern bringt.

Viele Fragezeichen also, die sicher in allen Klubs heftig diskutiert werden, wo man Drachen segelt. Ich sehe unsere Zukunft gerade hier: in den lokalen Klubs, wo die Drachensegler zusammenkommen, segeln, tratschen und eine schöne Zeit verbringen. Solange das bleibt, überlebt auch die Klasse.

In diesem Sinne wünsche ich euch eine schöne Segelsaison und hoffe, viele von euch bald in Ungarn wiederzusehen.

Gut Wind und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

TAG DER OFFENEN TÜR EIN VERSUCH, NEUE SEGLER FÜR DIE KLASSE ZU GEWINNEN

Schrift // Vilmos Náray
Bild // Andrea Mag / Ungarischer Drachenverband

Um die Popularität der Klasse zu erhöhen und neue Drachensegler in die Klasse zu bringen, haben wir bei der Flottenversammlung im März 2025 beschlossen, einen Tag der offenen Türe abzuhalten. Als Anlass dafür ergab sich die Möglichkeit, den Vortag des Johan Anker Cup, des wichtigsten Drachen-Events der ersten Jahreshälfte zu nutzen. Für den 15. Mai wurde also die Veranstaltung entsprechend angekündigt, und wir haben alle Drachensegler eingeladen, möglichst viele Segler in ihrem Bekanntenkreis – egal ob Neulinge oder gewiefte Seeleute – dazu zu animieren, einen Tag in und mit der Drachenflotte zu verbringen.

Die Teilnehmer wurden vom Seegott des Balaton nicht verwöhnt: Am frühen Donnerstag wehte ein kalter Nordwind mit 13 bis 15 Knoten in Csopak und die Temperatur erinnerte eher an die frühen März-Tage als an einen frühlommerlichen Mai. Drei Drachen warteten auf die etwa Dutzend Interessenten. Um 10 Uhr hieß es: Aufs Wasser, weil man für den Nachmittag mit einem auffrischenden Wind mit Böen über 30 Knoten rechnete.

Nach den Begrüßungsworten vom Flottenkapitän Vilmos Náray stellten sich alle Teilnehmer vor. Es waren Segler mit ganz unterschiedlichem Background dabei – von Jollenseglern, die sich einen betagten Drachen angeschafft haben, über Segler mit einem frischen Bootsführerausweis

bis erfahrene Crewmitglieder an Kielbooten. Die drei teilnehmenden Boote – FREYJA, LUNA und TIAMAT – wurden auch präsentiert und die Stammcrews haben zusammen mit den Gästen die Boote aufgetakelt.

Je ein oder zwei Gäste stiegen in die Boote, die anderen fuhren in einem Coach-Boot mit und später auf dem Wasser wurde gewechselt. Unser Coach – der vielmalige ungarische Meister der 470er-Klasse, László Kutassy, hat uns geholfen – setzte einen nicht zu langen Up-and-down-Kurs mit einer Startlinie unten, nicht sehr weit vom Land, damit man beim Einbruch des Starkwindes schnell wieder ans Land segeln kann.

In den Booten wurde beinhart gearbeitet. Die Gäste mussten sich in allen Positionen behaupten: Beim Genua, am Vordeck, beim Ausreiten. Beim sich sukzessive aufbauenden Wind war ihnen schnell klar: Der Drachen ist kein „Alt-Mann-Boot“. Hier muss man schnell und geschickt vorgehen, ansonsten verliert man schnell die Position. Die Steuerleute waren hart: Spinnaker setzen, Wenden, Halsen – und die Manöver mussten ruckzuck gemacht werden, da der Kurs kurz war und der Wind sich allmählich an die 6-Bft-Zone näherte. Zum Schluss wurden drei kurze Wettfahrten gesegelt, wobei sich jedes Boot je einen Sieg einfahren konnte.

W O R T

LEICHTE WINDE

bei der Nationalen Meisterschaft

Schrift // Vilmos Náray
Bild // Andrea Mag / Ungarischer Drachenverband

In der Marina Alsóörs, dem Austragungsort des für Mai 2026 angesetzten ungarischen Grade-1-Grand-Prix-Events, wurde die ungarische Meisterschaft in der ersten September-Woche 2025, sozusagen als Generalprobe ausgetragen. Die Marina erzielte eine gute Note dabei, das Wetter aber weniger – ausgerechnet in der Woche der Meisterschaft war kaum Wind vorhanden.

Zwei Tage konnten überhaupt keine Wettfahrten gesegelt werden, am dritten Tag erst in den Nachmittagsstunden. Insgesamt wurden fünf Wettfahrten veranstaltet, zumeist in ganz leichten Brisen. Fazit: Das übliche Datum, die dritte September-Woche, ist viel besser für die Meisterschaft, in dieser Periode gibt es mit viel größerer Wahrscheinlichkeit einen entsprechenden Wind. Meister wurde Ferenc Kis-Szölgyémi mit der Crew Tamás Kiss und Károly Vezér. Silber ging an Lóránd Gömbös und Team, Bronze holten István Szűcs und seine Teammates.

Wie im Vorjahr segelten die Folkeboote und die H-Boote bei dem Event mit. So konnte die Anzahl der teilnehmenden Boote auf 30 angekurbelt werden – was den Veranstaltern die notwendigen Erlöse zusichern konnte. Leider ist es nicht mehr möglich, eine Meisterschaft nur für die ungarischen Drachen zu veranstalten – diesmal waren lediglich zwölf Boote beim Event registriert.

Um 14 Uhr ging das Programm an Land weiter. Die Gäste waren begeistert: Sie haben etwas erlebt, das lange in Erinnerung bleiben soll. Die nassen Klamotten wurden ausgezogen, die Geschichten erzählt und man erwärmte sich bei guten Weinen aus der Gegend (vielen Dank unserem Flottenmitglied László Homola für die Weine!!).

Der Nachmittag wurde dafür verwendet, den Teilnehmern ein breites Bild von der Klasse zu geben. Danach wurde vom Vilmos Náray, diesmal in der Kapazität einer internationalen Schiedsrichters, ein Vortrag über die Wettfahrtregeln abgehalten. Den theoretischen Teil rundete eine Präsentation vom Fritz-Segels Ungarn-Vertreter, Tamás Miklós, über die Produktion der modernen Segelfertigung ab.

Insgesamt lässt sich derzeit noch kaum beurteilen, ob die eingesetzte Energie und Arbeit was Handfestes im Bereich der Popularität der Klasse gebracht hat. Es wurden Kontakte geknüpft, was dazu führte, dass – Szia! – sich einige „Neulinge“ im Anschluss an die Veranstaltung bereit erklärt haben, als Crewmitglieder bei Regatten mitzusegeln.

Eines ist klar: Wenn wir die Flotte aufrechterhalten wollen und neue und jüngere Segler in den Drachen sehen wollten, dann müssen wir uns anstrengen. Solche Events könnte man häufiger machen, aber wir brauchen mehr Einsatz von der Flotte selbst.



West Yachting GmbH & Co. KG
Langenfeld (Düsseldorf) | Raiffeisenstraße 9-10
Tel. +49 (2173) 893 30 27 | info@westyachting.de



HANSE 410
MEHR ERFAHREN

Hanse
BREAKING RULES . SETTING TRENDS

315 348 new360 new360 ST 410 418 458 460 510 new590 hanseyachts.com

JOHAN ANKER CUP

Schrift // Vilmos Naray
Bild // Andrea Mag / Ungarischer Drachenverband



Die ungarische Flottenmeisterschaft in der Drachenklasse, der Johan Anker Cup, wurde 2025 vom vielfachen ungarischen Meister, Lorand Gombos und seinem Team gewonnen. Während des dreitägigen Events Mitte Mai mussten die Boote sehr variable Konditionen meistern, von Winden in der 16 bis 20 Knoten-Zone bei Kälte und Regen bis zur beinahe Flaute und sommerlichen Temperaturen.

Um dem Event auch eine solide finanzielle Basis zu gewähren, wurden auch Boote der H-Boot-Klasse eingeladen, die unsere Flotte prima ergänzt haben. Am Freitagnachmittag konnten drei Wettfahrten in nördlichen Winden gesegelt werden, wobei NYARI MIKULAS“ (das Boot von Lorand Gombos) drei Tagessiege vor FREYJA (Steuermann: Vilmos Naray) einheimste. Nach dem anstrengenden Tag warteten gute Weine im Hafen des Klubs EGIS in Csopak.

Samstag wurden die rund 70 Segler zum Frühstück geladen, der vom Team CARPE DIEM und Dr. Péter Szucs gesponsert wurde. Während des Tages ging die Windstärke deutlich zurück und man musste mit vielen Winddrehern und „Löchern“ kämpfen. Nach Wettfahrt Nr. 6 fuhr man ans Land, wo ein ausgezeichnete Kalbsgulasch (ungarisch: borjuporkolt) die Laune aller Segler deutlich gesteigert hat.

Hier muss es unbedingt erwähnt werden: Dr. Péter Szucs und seine Bootskollegen spenden allen Teilnehmern das Frühstück und das Abendbrot schon seit Jahren beim Johan Anker Cup. Das ist eine sehr großzügige Geste und wir danken dafür recht herzlich!

Der letzte Tag wartete mit einer Wettfahrt auf, die der ganzen Veranstaltung nicht würdig war.

In einer ganz leichten Brise musste die Bahn abgekürzt und die Kreuztonne um rund 90 Grad (!) verlegt werden. Lange Minuten vergingen, wo sich die Boote kaum noch bewegen konnten, aber die Wettfahrtleitung hat die Wettfahrt nicht abgebrochen. Zusätzlich wurde ein Fehler bei der Bahnverlegung gemacht, sodass die Flotte zweigeteilt in die Richtung zweier verschiedener Tonnen gesegelt ist. Ein Lehrbuchbeispiel dafür, wie man das nicht machen sollte. Trotz

Wiedergutmachungsantragen wurde die Wettfahrt letzten Endes doch gewertet, was bei einigen Booten einen bitteren Beigeschmack hinterließ. Insgesamt war die Regatta aber eine schöne Einführung in die Segelsaison und zeigte uns wieder einmal die Schönheiten des Binnensee-Segelns.

Die Ergebnisse:

1. NYARI MIKULAS (Lorand Gombos, Tamas Horgos, Gergo Beck)
2. LUNA (Ferenc Zenthe, Gabor Zalai, Gabor Kerényi)
3. FREYJA (Vilmos Naray, Péter Wonke, Gabor Ikrenyi)





Bild // Tom Körber



Bild // Elena Góral

I M P R E S S U M

Herausgeber und V.i.S.d.P. Deutsches Drachengeschwader e.V., Leibnerstraße 13, 86919 Utting | Schweizerische Drachenflotte, Dorfstraße 12, CH-6340 Baar | Österreichische Drachenflotte, Tauchnergasse 5/18, A-3400 Klosterneuburg | Ungarischer Drachenverband, (Magyar Dragon Szövetség Egyesület), 2030 Érd, Csenkesz utca 4., Ungarn

Chefredakteur Tom Körber, Esmarchstraße 61, 24105 Kiel, info@tomkoerber.de, +49 431 888 67 79 | Gregor Berz, Seiboldstraße 1, 86911 Dießen, gregor@sirofly.de

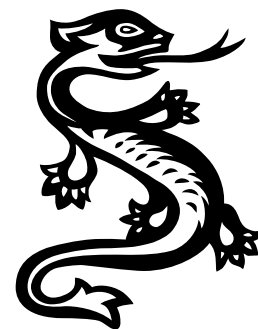
Grafik/Editorial Design Outline-Graphix UG (haftungsbeschränkt), Haverkamp 22, 24238 Selent, +49 151 288 835 04

Korrektur Kirska Stoltenburg

Autoren Gregor Berz, Sina Wolf, Arnold Dees, Tom Körber, Philip Kadelbach, Marcus Baur, Olof, Pietzko, Caspar Dohse, Ina Erticke, Gartel Baum, Lotti Schmid, Yves & Kathy Gausson, Antoine & Ian, Bernd Doll, Gerhard Bauer, Thomas Körner, Abraham von Olphen, Maximilian Springer, Nick Bilcliffe, Vilmos Náray

Fotos Tom Körber, Elena Giolai, Gregor Berz, Chloé De Brouwer, Frisch GmbH, Peter Kähl, ASC, Robert Deaves, Peter Kupferschmied, Antoine & Ian, Gert Schmidleitner, Gerhard Bauer, Simon Berz, Thomas Körner, Hong Kong Yacht Club, UYCAS, Andrea Mag/Ungarischer Drachenverband, Jehan Lérin, Bruno Perren, TYC SDF, Corinne Meyer, Michael Kurtz, Jan Bräuer

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.



“
*Der Drachen
 ist der Raum
 zwischen Ein- und
 Ausatmen.*
 ”

PHILIP KADELBACH

**Performance
you can feel.
Results you can
measure.**







Success on the water is never accidental. It's earned through precision, dedication, and an uncompromising pursuit of excellence.

At Peticrows, these values guide every step of our craft. Every Dragon we build reflects meticulous attention to detail and countless refinements driven by real-world performance.

The results speak for themselves: Peticrows Dragons consistently lead the fleet at the world's most respected regattas.

If you're considering a new Dragon, visit us in Portugal and see firsthand how championship performance is built.

-  www.peticrows.com
-  www.facebook.com/Peticrows
-  www.instagram.com/peticrows
-  sales@peticrows.com

WE TAKE DRAGONS SERIOUSLY

