



Deutsche 5.5M Klassenvereinigung

Gerhard Kruse, Wullwisch 39a, 22529 Hamburg, Tel.: 040-87083100, Mobil: 0173-6500695, e-mail: skipper@spoint5.de, www.spoin5.de



Deutsche International 14 Klassenvereinigung

Jan-Martin Lührs, Friesische Straße 76, 24937 Flensburg, e-mail: praesident@ger.international14.org, http://ger.international14.org



Klassenvereinigung 15qm Jollenkreuzer e.V.

Ulrich Stich, Arnings Patt 10, 49459 Lembruch, Tel.: 05447 1880, e-mail: kv@p-boot.de, www.p-boot.de



German 18-Footer League

Friedrich Renner, Hamannstr. 8, 81739 München, Tel. 089/186846, Fax 089/6792311, kv@18footer.de, www.18footer.de



Deutsche Klassenvereinigung der 20er-Jollenkreuzer

Andreas Hirsch, Potsdamer Str. 92 a, 1452 Werder (Havel), Tel. 03327-573 875, Mobil: +0160-691 1961, andreas.hirsch@20er-jollenkreuzer.org, www.20er-jollenkreuzer.org



Deutsche 29er Klassenvereinigung

Christian Kramer, Endeweg 5, 81243 München, 089/82924385, 1.Vorsitzender@29erkv.de, www.29erkv.de



Klassenvereinigung 30qm Schärenkreuzer e.V.

Bernd Hummernbrum, Friedrichshafenstr. 23, 88090 Immenstaad, www.30sk.com



420er Klassenvereinigung

Uniqua Deutschland, Geschäftsstelle: Jana Leukel, Am Stadtwald 6, 57072 Siegen, Mobil: 0160-98765579, Fax: 0271-53197, gis@uniqua.de, uniqua.de



470er Klassenvereinigung

Rüdiger Schuchardt, R.-Wagner-Str.38, 45128 Essen, Telefon 0201-237087, Fax 03221-2352415, geschaeftsstelle@470er.de, www.470er.de



Deutsche 49er Klassenvereinigung e.V.

Heiko Tholmann, Grosse Elbstrasse 117, 22767 Hamburg, Tel.: 040-3006683.0, Fax: 040-3006683.29, heiko.tholmann@49er-kv.de, www.49er-kv.de



505er Klassenvereinigung

Jürgen Waldheim, Sächsische Straße 70, 10707 Berlin, Tel. +49 (0) 85 90 89 0, Fax +49 (0) 30 85 90 89 22, waldheim@wvs-law.de, www.int505.de

505 WM 2014 vor Kiel

Noch 19 Monate

waldheim@wvs-law.de www.int505.de

Formula 16 starten in

Wavepiercer-Rümpfe, asymmetrischer Gennaker, Selbstwendefock und Pentex Segel: Die Attribute moderner Sport-Katamarane gibt es nicht nur beim Formula 18, sondern auch für den kleineren Bruder, den F16, der vor zehn Jahren am anderen Ende der Welt entwickelt wurde und nun auch in Deutschland durchstarten soll.

Die technischen Vorgaben waren ehemals: leichte Konstruktionen, um das Boot auch für leichte Besatzungen attraktiv zu gestalten, geringe Schotlasten und die Möglichkeit, bei gleichem Handicap solo oder zweihand in Regatten gegeneinander antreten zu können. Herausgekommen ist eine Vermessungsklasse, deren Box-Rule den Konstrukteuren weite Spielräume ermöglicht. So beträgt das Mindestgewicht für das Boot lediglich 107 Kg beim Zweihandbetrieb und 104 Kg für den Soloeinsatz. Die gesamte Segelfläche ist mit 36,2m² (incl. Gennaker) festgeschrieben (ca. 14% unterhalb der Gesamtsegelfläche eines Formula 18).

Wurden in den ersten Jahren die Boote ausschließlich von kleinen Manufakturen wie Stealth Marine oder Falcon Marine produziert, stellte 2010 mit der australischen AHCP Werft einer der großen Formula 18-Produzenten seine F16-Viper vor. Falcon Marine konnte im gleichen Jahr mit einem ebenbürtigen Konkurrenten. Diese Designs erwiesen sich sowohl im Profi-Bereich als auch bei den weniger ambitionierten Spaßsegelern als derart erfolgreich, dass die Klasse weltweit einen Aufschwung erfuhr und sich in den Folgejahren einige nationale Klassenverbände gründeten (Australien, USA, Frankreich, Niederlande,



Mit der Entwicklung des Viper begann der Aufstieg des F16.

Großbritannien und Italien). Insbesondere das Handling der leichten Boote beim Manövrieren am Strand, die niedrigen Schotlasten, die das Mixed-Segel fördern, sowie die Beherrschbarkeit der Boote für leichte Mannschaften und Solo-segler sorgen für eine hohe Attraktivität der jungen Klasse. Vor vier Jahren erhielt die Klasse die Anerkennung der ISAF und richtet seitdem Welt- und Europameisterschaften aus.

Der deutsche Markt für 16-Fuß-Katamarane wurde jahrzehntelang vom Hobie 16 dominiert, der nach wie vor hinsichtlich Robustheit und Übersichtlichkeit seinesgleichen sucht. Nicht zuletzt durch die Formula 18 wuchs jedoch der Bedarf nach einem technisch anspruchsvollen Boot unterhalb des F18. Mittlerweile hat sich in Deutschland ein gut sortierter Markt entwickelt. So bieten neben den Hightech-Manufakturen, deren Schiffe ohne

Deutschland durch



Abstriche an die Haltbarkeit am Mindestgewicht liegen, auch viele große F18-Hersteller die kleinere F16-Variante an. Etliche Bauteile wie Beams, Ruderanlagen und Schwerter sowie das Decklayout wurden häufig vom großen Bruder übernommen. Dies gewährleistet Stabilität, treibt jedoch das Gewicht über die 120 Kilogramm-Marke. Im Segelbetrieb wirkt sich das jedoch bisher nicht merklich aus, zumal die schwereren Boote im Allgemeinen auch über etwas mehr Volumen in den Rümpfen verfügen. Im Februar 2012 hat sich auch die Deutsche Formula 16 Klassenvereinigung gegründet, die sich als Plattform zum Informationsaustausch, als Interessenvertretung in Deutschland sowie als Bindeglied zur internationalen Formula 16-Klassenvereinigung versteht. Des weiteren konnte nach der Anerkennung durch die internationale Formula 16 Klassenverei-

nigung 2012 erstmals eine internationale Bestenermittlung ausgetragen werden. Die Auftaktveranstaltung am Bodensee verzeichnete Teilnehmer aus fünf Nationen. Der geografische F16-Hotspot in Deutschland befindet sich derzeit im Süden. Da dort eher selten Starkwindbedingungen herrschen, bieten die F16, mit denen sich schon bei Windstärke zwei im Doppeltrapez flyern lässt, auch auf diesen Revieren Segelspaß vom Feinsten. Bei Katamaranregatten wie der Eurocat oder Ronde om Texel haben sie aber auch ihre Wellen- und Starkwind-Tauglichkeit unter Beweis gestellt. Wer die junge Klasse live erleben möchte, hat hierzu während der Trave-münder Woche Gelegenheit. Dort wird die WM 2013 ausgetragen, und einige der derzeit weltbesten Kat-Segler haben bereits ihre Teilnahme zugesagt. Nähere Informationen unter www.formula16.de. (T.K.)

... präsentiert von



Führungswechsel bei den Variantas

Ein Umbruch in der Führungsriege gab es bei der Mitgliederversammlung der Variantas KV am Hennesee. Nach etwa 20 Jahren in der Vorstandschaft verabschiedete der 1. Vorsitzende Wolfgang Kaesewinkel seinen Vize Dieter Hartz aus Lübeck, der nicht mehr kandidierte, in den wohlverdienten Ruhestand. Die Klasse hat Dieter Hartz und seiner Frau Elsbeth viele schöne Events wie Ranglistenregatten oder Meisterschaften auf dem Ratzeburger See oder Versammlungen z. B. auf der Passat zu verdanken. Daher ging ein großes Dankeschön an den scheidenden Vize, dessen Amt Thomas „Shorty“ Overkamp übernahm. Darüber hinaus überraschte auch Wolfgang Kaesewinkel zum Abschluss seines Tätigkeitsberichts mit der Aussage, sich nicht mehr zur Wahl stellen zu wollen. Damit endete eine 26-jährige erfolgreiche Amtszeit. Wolfgang Kaesewinkel hat in der Klasse viel bewegt und sie zu einer der stärksten Kielbootklassen im DSV geformt. Er steuerte nicht nur die Geschicke der Klasse, sondern vertrat die Variantas auch hervorragend in zahlreichen Gremien der Seglerverbände. Ludwig Settle als sein Nachfolger bedankte sich im Namen aller Mitglieder für seine Tätigkeit und sprach die Hoffnung aus, ihn auch weiterhin auf der Regattabahn anzutreffen. L.S.



Wolfgang Kaesewinkel (links) übergab den Vorstand an Ludwig Settle.

KOMPAKT. FLEXIBEL. SICHER.

Die neue S-BLOCKSERIE für max. 8 mm Tauwerk Ø



Kugellagerblock für leichtes Fieren



optionale Arretierung des Wirbels im 90° Winkel



Weitere Informationen auf: www.sprenger.de

