

DR. ING. JOACHIM PELKA

5. inoffizielle Deutsche Meisterschaft der Klasse RG65



Wenn man sich so völlig unbedarft einige der Fotos in diesem Beitrag betrachtet, fragt man sich unwillkürlich, ob das nun der Nordatlantik oder der Southern Ocean war ...? Weit gefehlt, denn auch im Binnenland kann es ordentlich blasen: Der Berliner Wannsee zeigte sich von der etwas ungemütlicheren Seite, als sich am letzten Augustwochenende die Modellsegler der RG65-Klasse in Berlin trafen, um zum 5. Mal ihren Besten zu ermitteln. Veranstalter waren in diesem Jahr gemeinsam mein Heimatverein, die Baltische Seglervereinigung Berlin, und der Berliner Yachtclub. Das Revier lag vor dem Gelände des Berli-

ner Yachtclubs am Rande der so genannten Breite, das ist der Übergang zwischen dem Berliner Wannsee und der Havel.

Da die RG65-Klasse ja nicht zu den vom DSV anerkannten Modellsegelklassen zählt, hatte diese Meisterschaft keinen offiziellen Charakter. Traditionell war sie auch für befreundete Segler aus anderen Ländern offen, und so waren 37 Segler aus vier Nationen angetreten – eine Rekordbeteiligung für diese in Deutschland ja noch junge Klasse! Neben den deutschen Vertretern waren vier Boote aus den Niederlanden, fünf Boote aus der Schweiz und zwei Boote aus Frankreich am Start. Diese starke internationale Beteiligung ist ein erfreuliches Indiz für das zunehmende Zusammenwachsen Europas und gab der Veranstaltung fast schon den Touch einer kleinen Europameisterschaft.

Schon beim Probesegelein auf dem Meisterschaftsrevier im April hatten die kleinen RGs mit ihren nur 65 cm Länge Interesse und Begeisterung bei den eher an andere Abmessungen gewöhnten Mitgliedern des Berliner Yachtclubs erregt. Dieser Begeisterung und nicht zuletzt auch der interna-

tionalen Beteiligung ist es geschuldet, dass sich der Berliner Yachtclub schon bei der Vorbereitung mächtig ins Zeug gelegt hatte. Unter der Leitung von Frank „Pio“ Piotrowski, einem langjährigen und international erfahrenen Wettfahrtleiter aus der Großbootszene, stand das gesamte Regattateam des BYC, verstärkt durch einige Mitglieder der Baltischen Seglervereinigung, bereit, um die Meisterschaft mit der gleichen Perfektion durchzuführen, wie eine andere deutsche oder auch internationale Meisterschaft.

37 Boote auf einer Regattabahn sind bei Großbooten kein Problem, bei den Kleinen wird es aber bei Feldgrößen ab ca. 20 Booten mit der Übersichtlichkeit für Skipper und



gangs wieder bis an die Spitze zurücksegeln. Die jeweils vier Schwächsten einer Gruppe steigen entsprechend für den nächsten Durchgang in die nächst niedrigere Gruppe ab. Bei 37 Startern bedeutete dieses System ein Segeln in drei Gruppen mit max. 15 Booten.

Die Bedingungen bei der diesjährigen Meisterschaft waren hart für die kleinen Boote. Nach traumhaft schönen und warmen Tagen mit eher schwachem Wind zogen ausgerechnet am Meisterschaftswochenende die Ausläufer eines Sturmtiefs über Berlin hinweg. Der Westwind blies am Samstag im Mittel mit etwa 10 kn und in Böen mit bis zu gut 20 kn. Am Sonntag war es nur geringfü-

37 RG-Segler, ein neuer Teilnehmerrekord



Die Wettfahrtleitung in Aktion, rechts „Pio“, unser Wettfahrtleiter



Wettfahrtleitung schwierig. Der DSV schreibt für seine Klassen bei Meisterschaften in diesem Fall das sog. Heat Management System (HMS) vor, das auch bei der RG-Meisterschaft zum Einsatz kam. HMS ist ein Gruppensystem, das die Größe einer Einzelwettfahrt auf 20 Boote begrenzt. Eine ausgeloste Einteilungsrunde legt eine erste Rangfolge fest, nach der dann die Gruppeneinteilung erfolgt. Jeder Wertungslauf beginnt mit der schwächsten Gruppe. Da während des Durchgangs die vier besten Segler einer Wettfahrt in die jeweils nächst höhere Gruppe aufsteigen, kann ein guter Segler, der durch Missgeschick oder technische Probleme in den hinteren Gruppen gelandet ist, sich innerhalb eines Durch-

gig weniger. Durch die bei Westwind ungeschützte Lage des Reviers konnte sich dazu eine entsprechende Welle von 20 bis 30 cm Höhe aufbauen. Die Meisterschaft wurde somit zu einer Herausforderung für Skipper und Material.

Ich habe nicht mitgezählt, wie viele Servos an diesem Wochenende den Geist aufgaben. Dazu kamen einige Brüche von Servohalterungen und Kielbefestigungen, aber auch gerissene Schoten und Schäden im Rigg waren zu vermelden. Viele Boote hatten mehr oder weniger große Wassereinträge, die zu Ausfällen der Elektronik führten. Zwei Boote drohten sogar zu sinken, weil die Folienpatches der abgeklebten Decksöffnungen nicht dicht hielten. Das

Ein Start

Auf der Kreuz



Verfolgungsjagd an der Raumtonne



Voll in der Glitsch auf dem Weg zum Leefass



Ruhe nach dem Sturm an der Luvtonne



Rettungsboot hatte daher speziell am ersten Tag gut zu tun. Die meisten Boote kamen aber nach Notreparaturen recht schnell wieder in Fahrt, so dass gegen Ende der Wettfahrten nur zwei Totalausfälle zu verzeichnen waren.

Trotz des schwierigen Segelns wurde hart aber fair gesegelt, die wenigen Proteste wurden ohne große Diskussion durch die fällige 360°-Drehung bereinigt. Entgegen der bei der RG sonst üblichen Praxis, Tonnenberührungen zu erlauben, waren diesmal Tonnenberührungen verboten. Da auch noch ein Schiedsgericht aufpasste, wurden die Tonnen doch eher weiträumig gerundet, so dass auch dort kein unnötiger Stress entstand.

Gute Starts zu fahren war bei den herrschenden Bedingungen nicht einfach, dennoch gab es nur wenige Frühstarts, die dann aber auch unweigerlich einen Einzelrückruf zur Folge hatten. Allerdings waren einige der Skipper durch die Bedingungen gerade beim Start mit dem Bootshandling überfordert, so dass es immer wieder vorkam, dass Boote es nicht schafften, im vorgegebenen Zeitlimit von einer Minute über die Linie zu gehen.

Spektakulär waren häufig die Raumschotsgänge, bei denen die RGs immer wieder in die Glitsch kamen. Besonders zu erwähnen ist hier die modifizierte X1K von Mario Rudolph (GER 12), die einige tolle Gleitfahrten

hinlegte. Als Knickspanter ist das Boot gerade bei solchen Bedingungen dafür prädestiniert.

Gegen Abend des ersten Tages zogen dann doch noch einige Schauer und Gewitter durch, so dass eine kurze Unterbrechung notwendig wurde. Im letzten Lauf des Tages blieb dafür dann aber für einige Zeit der Wind weg – eine völlig unerwartete Situation nach den vorangegangenen Sturmfahrten. Dennoch konnte auch der 5. Wertungslauf regulär beendet werden.

Der Zwischenstand nach fünf Wettfahrten war für viele sicher überraschend: Gerrit de Wilde (NED 32) führte zusammen mit Harry Drenth (NED 11) ziemlich deutlich das Feld an. Bester Deutscher war Mario Rudolph (GER 12) auf Platz 3. War das schon die Vorentscheidung?

Am Abend des ersten Tages folgten die Teilnehmer der Einladung des Berliner Yachtclubs zum Meisterschaftsdinner. Während des Dinners bekam jeder Aktive einen Erinnerungspreis überreicht. Höhepunkt des Abends war eine amerikanische Versteigerung eines GfK-Kits einer „Coriolis“, der neuesten Konstruktion von Arne Semken (X-Sails / RC-Station) einschließlich Riggbausatz und Kielflosse von der RC-Station und einem Prothmann-Kielgewicht. Pio sorgte in seiner einmaligen Art dafür, dass das Kit nicht unter Wert wegging. Der glückliche Ge-

winner der Auktion war der jüngste Teilnehmer im Feld, Jonathan Stein (GER 98). Der Erlös der Versteigerung wurde der Klasse als Startfinanzierung für die nächste Meisterschaft zur Verfügung gestellt. Danke, Pio!

Am Sonntag ging es bei 8–10 kn Wind weiter, die Böen erreichten allerdings nicht mehr die 20-kn-Marke. Dafür pendelte der Wind ziemlich stark, so dass es einige Probleme gab, einen vernünftigen Kurs auszuwählen. Der etwas abgeflaute Wind und die länger werdenden Böenpausen gestalteten nun aber die richtige Segelwahl zu einem Glücksspiel. Nicht nur ein Skipper musste erleben, dass er mit der Wahl des A-Riggs kurz nach dem Start hoffnungslos überholt war, oder dass er mit B-Rigg auf einmal hinterherfuhr, weil der Wind im unpassenden Augenblick abblaute. Im Zweifelsfall – so meine Ansicht als unabhängiger Beobachter – war das B-Rigg aber das kleinere Übel.

Die mehrfachen Bahnänderungen kosteten leider viel Zeit, so dass wir im zur Verfügung stehenden Zeitfenster nur noch vier Wertungsläufe hinbekamen, es waren insgesamt also neun Wertungsläufe mit insgesamt 27 Einzelwettfahrten, als der Wettfahrtsleiter die Regatta für beendet erklärte.

Der Endstand bestätigte im Wesentlichen das Zwischenergebnis vom ersten Tag. Der Titel des inoffiziellen, dafür aber internatio-



tensatz der „Coriolis“ von der Fa. Modellbautechnik Kuhlmann mit nach Hause nehmen konnte.

Ich möchte an dieser Stelle diesen und auch den bisher noch nicht genannten Firmen Graupner, Prothmann-Kielgewichte, RC-Station, robbe und RT-Modellbau danken, die die Veranstaltung mit Sachpreisen unterstützt haben. Weiterhin haben die Firmen Aufzugtechnik Berlin, Michael Dietzold GmbH, Edding, Ing.-Büro Fecher, Segelreisen Hering, Thomas Kaußen Lichtkunst, C. Kreul, Ravensburger, Revell, Supra Immobilien und Grundstücksservice, Malereibetrieb Wipfel und Oliver Witte Immobilien für die Veranstaltung finanzielle Unterstützung zur Verfügung gestellt. Ohne die Beiträge dieser Unternehmen wäre eine Durchführung der Meisterschaft in diesem Rahmen nicht möglich gewesen.

Last but not least will ich mich im Namen aller Teilnehmer bei den beiden ausrichten-

Abendstimmung beim Zieleinlauf



Flaute nach dem Gewitter

nen Deutschen Meisters ging an Gerrit de Wilde (NED 32), der mit seiner Neukonstruktion „RGForce 65“ und einer konstanten Leistung souverän das Feld anführte. Zweiter wurde Harry Drenth (NED 11), der auch mit einer „RGForce 65“ und einer ähnlich guten Leistung nur knapp dahinter lag. Bester Deutscher war Arne Semken aus Lübeck (GER 09) mit seiner aktuellen Neukonstruktion „Coriolis“. Arne konnte im letzten Lauf noch Mario Rudolph (GER 12) vom dritten Platz verdrängen. Arne und Mario waren zwar punktgleich, aber Arne hatte die besseren Einzelergebnisse. Der beste Schweizer, Marius Pinsini (SUI 67), fuhr auf Rang 6, schnellster Franzose war Antoine Froment (FRA 82) auf Rang 19.

Mit einer launigen Siegerehrung durch Pio ging die Veranstaltung zu Ende. Alle Teilnehmer erhielten neben einer von Arne Semken gestalteten Urkunde einen (im Wert gestaffelten) Warengutschein der Fa. Werken-Spielen-Schenken aus Berlin. Die ersten 10 Teilnehmer erhielten außerdem die von der **SchiffsModell** bzw. dem Neckar-Verlag gestifteten Pokale, daneben gab es Sachpreise als Trostpreise für die letzten drei, einen Preis für den schnellsten Jugendlichen (Jonas Koch, GER 96), jeweils einen Sonderpreis für den schnellsten Franzosen (Antoine Froment, FRA 82), den schnellsten Schweizer (Marius Pinsini, SUI

67) und den schnellsten Deutschen (Arne Semken, GER 09) sowie einen Sonderpreis für den ältesten Teilnehmer (Jürgen Schmelzer, GER 51). Einen weiteren Sonderpreis erhielt Eric Lhoir (GER 33) für den undankbaren Platz 13 sowie Pascal Delapierre (FRA 13) für die weiteste Anreise. Er unterbrach für die Teilnahme seinen Rückweg von einem Korea-Aufenthalt.

Ein echtes „Schmankerl“ ergatterte Volker Wich (GER 354), der als Preis für das schnellste Holzboot einen gefrästen Span-

den Vereinen mit den vielen Helfern im Hintergrund, bei allen RGLern, die mir bei der Vorbereitung mit Ideen und als Diskussionspartner zur Verfügung gestanden haben, ganz besonders aber bei unserem Wettfahrtsleiter Frank Piotrowski und beim Schirmherrn der Veranstaltung, Kommodore Tim Gleier vom Berliner Yachtclub bedanken, die alle mit ihren Beiträgen und ihrem Engagement den reibungslosen Ablauf der Meisterschaft sichergestellt haben.

ENDKLASSEMENT

1	NED 32	Gerrit de Wilde	20	SUI 24	Andreas Schellenbaum
2	NED 11	Harry Drenth	21	GER 354	Volker Wich
3	GER 09	Arne Semken	22	GER 535	Jens Harald Rathjens
4	GER 12	Mario Rudolph	23	GER 01	Rainer Blank
5	NED 67	Arjan v.d. Cingel	24	GER 59	Kristian Ritter
6	SUI 67	Marius Pinsini	25	SUI 02	Hagen Ludwig
7	SUI 150	Stefan Badertscher	26	GER 121	Manfred Prothmann
8	GER 414	Steven Karalus	27	GER 327	Harry Keller
9	NED 15	Albert terBraak	28	GER 41	Lutz Schulz
10	GER 51	Jürgen Schmelzer	29	GER 626	Jens Spamer
11	NED 20	Cord Runne	30	GER 61	Uwe Koch
12	GER 44	Ulrich Burbat	31	GER 508	Gerd Becker
13	GER 33	Eric Lhoir	32	GER 96	Jonas Koch
14	GER 79	Dirk Rathjens	33	GER 98	Jonathan Stein
15	GER 120	Andreas Hoffmann	34	FRA 13	Pascal Delapierre
16	SUI 123	Heiri Stutz	35	GER 55	Ingo Szuggars
17	GER 19	Arnd Ackermann	36	GER 117	Thorsten Schmidt
18	GER 88	Helko Dietrich	37	GER 03	Jörgen Fecher
19	FRA 82	Antoine Froment			