



Da duckt man sich einmal nicht schnell genug und schon darf man eine Deutsche Meisterschaft ausrichten. Auch wenn es „nur“ eine inoffizielle ist, auch wenn es „nur“ für ferngesteuerte Modellsegelboote ist. Aber ich glaube, da muss ich weiter ausholen, denn so richtig gut bekannt ist die RG65 in Seglerkreisen ja wohl noch nicht.

Die RG65 ist eine der ältesten Klassen für Modellsegelboote weltweit, war aber bis vor wenigen Jahren fast nur in den spanisch sprechenden Ländern vertreten. Nachdem die Klasse diese Sprachbarriere aber erst einmal überwunden hatte, erlebt sie derzeit weltweit einen rasanten Zuwachs. In Deutschland wurde sie vor etwas 6 Jahren etabliert und hat seit ihren Start am Bodensee gut 150 registrierte Anhänger in ganz Deutschland gefunden. Schwerpunkte gibt es im Norden (Raum Hamburg und Lübeck) und im Süden rund um den Bodensee. Ich selbst segle die RG seit nunmehr gut drei Jahren und konnte vor 2 Jahren sogar die Meisterschaft für mich entscheiden. Prompt hieß es natürlich: „Du kannst ja dann die nächste ausrichten“, aber turnusmäßig war 2008 erst einmal der Süden der Republik wieder dran.

Im Herbst 2008 erwischte es mich dann aber doch. Die Meisterschaft 2009 sollte wieder im Osten sein und aufgrund

verschiedener Probleme wie umgebauter Steganlagen waren wir in Reviernot. Irgendwie wuchs dann der Wunsch, die Meisterschaft in Berlin zu machen und ich versäumte es, mich energisch genug zu wehren: Bei meinem Heimatverein, den Berliner Balten, wo regelmäßig auch RG-Regatten ausgerichtet werden, ließ sich so eine Veranstaltung nämlich in der Saison nicht durchführen, die hätte die Jollenfahrt des Nachbarvereins VSaW blockiert. Also war guter Rat teuer.

Alle möglichen Kontakte wurden abgefragt, die einschlägigen Internetforen bemüht – alles erst einmal ohne Erfolg. Bis eines Tages ein mir persönlich unbekannter, aber in Berlin ansässiger MicroMagic-Segler eine Telefonnummer mailte. Ich sollte da mal anrufen, beim Berliner Yachtclub gäbe es jemanden, der sich dafür interessiert. Ich ahnte nicht, was diese Mail für eine Lawine auslösen sollte.

Frank „Pio“ Piotrowski heißt der bewusste Interessent, seines Zeichens international erfahrener und hochkarätiger Wettfahrtleiter des Berliner Yacht-Clubs. Alles hatte Pio schon gemacht, aber noch keine Modellbootregatta – das fehlte ihm noch in der Sammlung. Er war also gleich beim ersten Kontakt schon Feuer und Flamme und ging an die Veranstaltung ran, wie an eine Deutsche oder Internationale Veranstaltung bei den Großen. Dann ging

es auch gleich Schlag auf Schlag. Termine wurden vereinbart, Sponsoren gesucht, die Jury verpflichtet, Protokollschreiberinnen schanghait, der Chefrechner des BYC angeheuert und der Ökonom des BYC überzeugt. Schon in der Planung entwickelte sich die ursprünglich eher gemütlich und intim angedachte Meisterschaft der RG-Segler zu einem hochkarätigen Event.

Kurz nachdem die Ausschreibung im Internet und in zwei Modellbaumagazinen veröffentlicht, war brach dann auch noch die Meldeflut über mich herein. Statt der 20, maximal 25 Segler, die ich erwartet hatte, hatten wir zum Meldeschluss knapp 40 Meldungen aus 4 Nationen, eine noch nie dagewesene Beteiligung. Aus der kleinen, inoffiziellen Meisterschaft einer relativ unbekanntem Klasse war quasi über Nacht ein internationales Event geworden, das zu den großen Modellsegelveranstaltungen in Deutschland gehört, und das alles ohne offiziellen Charakter. Da die RG65 Klasse nicht zu den vom DSV anerkannten Modellsegelklassen zählt, war es trotz allem keine offizielle Meisterschaft.

Das Interesse blieb aber nicht nur auf die Modellsegler beschränkt. Schon beim Probesegelein auf dem Meisterschaftsrevier im April hatten die kleinen RGs mit ihren nur 65cm Länge Interesse und Begeisterung bei den eher an andere Abmessungen gewöhnten Mitgliedern des Berliner Yachtclubs erregt. Mit der gleichen Begeisterung legte sich dann am letzten Augustwochenende die Regattacrew des Berliner Yachtclubs unter Pios Federführung und verstärkt durch einige Mitglieder der Baltischen Seglervereinigung ins Zeug, um die Meisterschaft mit der gleichen Perfektion durchzuführen, wie eine Großbootregatta.

Am 29.8. war es dann soweit. Mit Flaggen Gala und Böllerschuss wurde die 5. Inoffizielle Deutsche Meisterschaft der RG65-Klasse von Manfred Rüdiger

Weinholz, dem zweiten Vorsitzenden des Berliner Yacht-Clubs und Rainer Kuhn, dem Vorsitzenden der Baltischen Seglervereinigung Berlin eröffnet. Neben 26 deutschen Seglern waren 4 Boote aus den Niederlanden, 5 Boote aus der Schweiz und 2 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.



Knapp 40 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 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, das die Größe einer Einzelwettfahrt auf 20 Boote begrenzt. Eine ausgeloste Einteilungsrunde legt eine erste Rangfolge fest, nach der die Gruppeneinteilung erfolgt. Jeder Wertungslauf beginnt mit der schwächsten Gruppe. Da während des Durchgangs die 4 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 Durchgangs wieder bis an die Spitze zurücksegeln. Die jeweils 4 schwächsten einer Gruppe steigen entsprechend für den nächsten Durchgang in die nächst niedrigere Gruppe ab. Bei letztlich 37 Startern bedeutete dieses System ein

Segeln in drei Gruppen mit maximal 15 Booten.

Die Bedingen 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 geringfügig weniger. Durch die bei Westwind ungeschützte Lage des Reviers konnte sich dazu eine entsprechende Welle von 20 bis 30 cm Höhe aufbauen. Wenn man sich im Nachhinein einige der Fotos betrachtet, fragt man sich unwillkürlich, ob das nun der Nordatlantik war oder der Southern Ocean. Die Meisterschaft wurden somit eine 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. Viele Boote hatten mehr oder weniger große Wassereinbrüche, die zu einem Ausfall der Elektronik führten. Zwei Boote drohten sogar zu sinken, weil die Folienpatches der abgeklebten Decksöffnungen nicht dicht hielten. Das Rettungsboot hatte daher speziell am ersten Tag gut zu tun. Die meisten Boote kamen aber nach einer 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 wenig 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. Für Modellsegelboote bleibt es dennoch ungewöhnlich, da sie im Verhältnis zu ihrer Größe und Segelfläche doch deutlich schwerer sind als, z.B. moderne Sportboote.

Gegen Abend des ersten Tages zogen dann 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 5 Wettfahrten war für viele sicher überraschen. 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 waren die humorige Ansprache des Schirmherren der Veranstaltung, Commodore Tim Gleier von BYC und eine amerikanische Versteigerung eines GfK-Kits einer Coriolis, das ist die neuesten Konstruktion von Arne Semken (Lübeck). Pio sorgte in seiner einmaligen Art dafür, dass das Kit nicht unter Wert wegging. Der glückliche Gewinner 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 20kn-Marke. Dafür pendelte der Wind ziemlich stark, so dass es einige Probleme gab, einen vernünftigen Kurs auszulegen. 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 Wahl des A-Riggs kurz nach dem Start hoffnungslos übertakelt war, oder dass er mit B-Rigg (1. Reff) auf einmal hinterherfuhr, weil der Wind im unpassenden Augenblick abflaute. Im Zweifelsfall - so meine Ansicht als unabhängiger Beobachter - war das B-Rigg aber das kleinere Übel.

Die mehrfach nötigen Bahnänderungen kosteten leider viel Zeit, so dass wir im zur Verfügung stehenden Zeitfenster nur noch 4 Wertungsläufe hinbekamen, es waren insgesamt also 9 Wertungsläufe mit insgesamt 27 Einzelwettfahrten, als der Wettfahrtleiter die Regatta führt beendet erklärte.



Der Endstand bestätigte im Wesentlichen das Zwischenergebnis vom ersten Tag. Der Titel des inoffiziellen, dafür aber internationalen Deutschen Meisters ging an Gerrit de Wilde (NED32), der mit seiner RGForce 65, einer Neukonstruktion von Jac de Ridder, 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 Mario Rudolph (GER 12) noch 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 Pioning 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 gestifteten Pokale, daneben gab es Sachpreise als Trostpreise für die letzten 3, 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), der in diesem Jahr seinen 70. Geburtstag feiert. 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 Spantensatz der Coriolis 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 Wiepel 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 ausrichtenden Vereinen mit den vielen Helfern im Hintergrund, bei allen RGLern, die mir bei der Vorbereitung mit Ideen und als Diskussionspartner zur Verfügung gestanden haben, und ganz besonders aber bei unserem Wettfahrtsleiter Frank Piotrowski und beim Schirmherren der Veranstaltung, Commodore Tim Gleier vom Berliner Yachtclub bedanken, die alle mit ihren Beiträgen und ihrem Engagement den reibungslosen Ablauf der Meisterschaft sichergestellt haben.

Die vollständige Ergebnisübersicht und weitere Bilder können unter www.rg-65.de abgerufen werden.

