



L Eich twind

Das Vereinsmagazin vom Segelclub Eich

4. Ausgabe

Juni 2001

Redaktionsadresse:

Heribert und Stefan Hansen
Alsbacherstr. 2
64342 Seeheim-Jugenheim
Tel: 06257 / 4816
Fax: 06257 / 507340
Email:
Heribert.Hansen@t-online.de

Diese Ausgabe enthält folgende Artikel:

Vorwort	1
Sommerfest	1
Sportbootführerschein	1
Conger Cup 2001	2
Laser Cup Eich	3
Glückwünsche	3
Opti Pfingstlager 2001	4
Probemitglieder	4
Familientörn Mallorca	4
Neue Wettfahrtregeln	7

Vorwort zu dieser Ausgabe

Liebe Clubmitglieder, liebe Segelfreunde,
Nach einer längeren Pause halten Sie nun wieder eine Ausgabe unserer Clubzeitschrift in den Händen. Schulische bzw. berufliche Verpflichtungen der „Redakteure“ sowie Softwareprobleme führten zu dieser Zwangspause. Auch die Bestückung der Redaktion mit Artikeln war in den ersten Ausgaben noch etwas zähflüssig. In diesem Zusammenhang nochmals die Bitte an alle Clubmitglieder, unsere Segelzeitschrift durch aktuelle Informationen, Berichte sowie Ergebnisse von Regatten zu unterstützen. Bitte setzen Sie sich mit uns unter der genannten Redaktionsadresse in Verbindung. Zu der hier vorliegenden Ausgabe haben wir eine Fülle von Anregungen und Berichte erhalten, die uns auch veranlassten, das Segelmagazin wieder aufleben zu lassen. Wir wünschen allen Lesern viel Spaß bei dieser neuen Ausgabe der LEICHTWIND und würden uns über Anregungen und Kommentare sehr freuen.

Sommerfest 2001 im SCE

Das diesjährige Sommerfest findet am Samstag, 18.8.2001 auf dem Clubgelände statt. Für Live-Musik ist auch diesmal wieder gesorgt. Wir möchten alle Mitglieder mit ihren Freunden herzlichst dazu einladen. An diesem Wochenende ist übrigens gleichzeitig auch die Finn-Regatta.

Sportbootführerschein See (SBF-See)

Der theoretische Unterricht zur Erlangung des SBF-See (Segelschein A ist darin enthalten) soll im Herbst im Segelclub Eich stattfinden. Praxis und Prüfung ist für Frühjahr 2002 geplant. Interessenten wenden sich bitte an unseren Sportwart Thomas Wendel (Tel. 06196 / 888355)

Ein wertvoller Erfahrungsschatz

Drei Eicher Conger Teams beim Conger Cup 2001 in Hochheim

Drei Eicher Conger Teams fahren nach Hochheim zum Conger Cup. Neben Hansi und Arthur Rendel kamen Inge und Rainer Seifert und erstmals auswärts Kristin und Thomas Wendel mit.

Alle Altersklassen gehen auf diesen Booten an den Start. Jugendliche sind genauso an Bord wie manche, die schon über die 60 hinaus sind.

Das Schöne an der Conger-Klasse ist außerdem die freundliche Atmosphäre. Im Gegensatz zu anderen Segelklassen gibt es so gut wie keine Proteste. Das soll nicht heißen, dass nicht streng gesegelt wird, aber die Fairness steht an erster Stelle.

Das Wichtigste zuerst. In der Hochheimer Bucht wehte genügend Wind, so dass die 18 Segelboote pünktlich zur ersten Wettfahrt des Conger Cups auf den Main fahren können. Für den ersten Lauf der Hessenmeisterschaft, der gleichzeitig auch als Qualifikation zu den Deutschen Titelkämpfen zählt, hat sich das Wetter an diesem ersten Wettkampftag sogar in ein kaiserliches Kleid gehüllt.

"Das sind traumhafte Bedingungen, zum Segeln ist es einfach wunderbar." Diejenige, die das sagt, heißt Hella Schiller, kommt vom Segelclub Hochheim und hat eben zusammen mit ihrem Ehemann Eberhard die erste Regatta als Siegerin beendet. Als Vorschoterin bedient sie das Vorsegel der Jolle und ist in dieser Position dem Steuermann eine unentbehrliche Hilfe.

Gut eine Stunde dauerte die erste Wettfahrt, um die drei Runden, das entspricht ungefähr neun Kilometern, zu absolvieren. Probleme bereitete mitunter die starke Strömung auf dem Main und die einige Male plötzlich einsetzende Flaute. Die folgenden 4 Runden zogen sich sehr in die Länge, da der Wind schon früh Feierabend machte und den Regattateilnehmern einiges an Flauten-Geschick abverlangt wurde.

Nachdem aber auch diese Wettfahrt erfolgreich abgeschlossen war, fanden sich eine Handvoll Segler im Clubhaus ein, um bis in die tiefe Nacht Taktiken, Erfahrungen und mit Sicherheit auch Seemannsgarn auszutauschen.

Am Sonntagmorgen zeigte sich das Wetter unverändert, so dass es so aussah als ob pünktlich gestartet werden könnte. Um 11 Uhr jedoch schief der Wind während der Vorbereitungsphase ein, was zu einer Startverschiebung führte und schon befürchten liess, was die Segler weiter erwarten sollte. Der Start fand dann nach verwirrend vielen Schallsignalen 15 Minuten später statt. Nach weiteren 45 Minuten hatten erst 3 von 18, mangels Wind, die erste Runde vollendet und die Regattaleitung unter Dieter Reinecke hatte ein Einsehen und brach das Treiben in Richtung Schleuse mit 3 Schüssen ab. Schade, dass Segelboote Wind als Antrieb brauchen. Mit Solarantrieb hätten an diesem Wochenende mindestens vier Wettfahrten gesegelt werden können!

Ergebnis:

1.	Eberhard Schiller	Hella Schiller	S.C.Hochheim
2.	Michael Altmann	Varsha Altmann	S.C.Hochheim
3.	Artur Rendel	Hansi Rendel	S.C.Eich
8.	Rainer Seifert	Inge Seifert	S.C.Eich
16.	Thomas Wendel	Kristin Wendel	S.C.Eich

(Thomas Wendel)

Laser Cup in Eich am 26./27.05.2001

Unter der Wettfahrtleitung von Gabi Reiff wurde unter sieben Laser Segler der Cup ausgesegelt. Da diese Wettfahrt nicht zur Deutschen Rangliste zählt, ist der Anreiz für auswärtige Segler für die Anreise anscheinend zu gering, so dass es leider nur eine interne Veranstaltung blieb. Zudem konnten einige Eicher Lasersegler aus wichtigen privaten Gründen nicht an der Regatta teilnehmen.

Nachdem der Wind am Samstag die Segler im Stich ließ, konnte doch noch am Sonntag sechs Kurzwettfahrten ausgesegelt werden. Was gegen Mittag als leichte Brise aus Süd begann, entwickelte sich gegen Nachmittag zu einem frischen Wind aus West.

Brigitte Baumgart konnte wegen Materialproblemen leider nur zwei Wettfahrten mitsegeln. Bis auf Dirk Scherer, der alle Wettfahrten souverän gewann, liegen die restlichen Segler nur mit wenigen Punkten auseinander. Bei den Kurzwettfahrten, meist 2 Runden, ist der Start von entscheidender Bedeutung.

Ergebnisse:	Punkte
1. Dirk Scherer	6
2. Marc Stammnitz	22
3. Britta Ballenberger	24
4. Thomas Schlick	25
5. Thomas Wendel	26
6. Reiner Seifert	26
7. Brigitte Baumgart	43

Wettfahrtmannschaft:

Gaby Reiff, Klaus Kunold, Ralph Hupp, Michael Eichler, Thilo Guldin, Uli Schlittgen

(Thomas Wendel)

Glückwünsche zum Geburtstag:

Herzliche Glückwünsche für unseren 2. Vorsitzenden Ernst Blankenburg zu seinem 70. Geburtstag (29.5.2001).

Zwei Nachwuchssegler sind angekommen

Lilli Busch geboren im April 2001. Wir gratulieren herzlichst den Eltern Nana und Christoph Busch und Brüderchen Nuno.

Jan Wendel geboren im Mai 2001. Wir gratulieren herzlichst den Eltern Steffen Wendel und Frau und Brüderchen Tim.

Opti-Pfingstlager 2001 beim SCE

Vom 2.6. bis 4.6. fand wieder das Opti-Pfingstlager beim SCE statt. Insgesamt 48 Boote nahmen daran teil. Die Kinder wurden nach ihrem seglerischen Können in verschiedene Gruppen eingeteilt, die jeweils von Trainern betreut wurden. Neben den SCE-Trainern Ralf Hupp, Britta Ballenberger, Ralf Eidemüller und Michael Eichler waren insbesondere auch Klaus Mehl und Helmut Quermann vom SC Rheingau und Thorsten Walther vom SC Ludwigshafen bereit, ihr langes Wochenende den Opti-Kindern zu widmen. Für diese tatkräftige Mithilfe der befreundeten Segelvereine von hier aus ein herzliches Dankeschön.

Widrige Wetterverhältnisse mit Regen und sturmartigen Böen verlangte den jungen Opti-Seglern einiges ab. Es war die einhellige Meinung aller Beteiligten, dass die „Optimisten“ bei diesen Windverhältnisse eine Menge gelernt haben. In diesem Zusammenhang ist besonders der erste „härtere“ Segeleinsatz unserer jüngsten Opti-Segler Jan Eidemüller, Kristin Wendel und Marlies Kölsch erwähnenswert. Für diese Leistung gab es viel Applaus und Anerkennung.

Ein herzliches Dankeschön wurde von unserem 2. Vorsitzenden Ernst Blankenburg zum Ende der Veranstaltung an alle Helfer ausgesprochen, der nicht vergaß zu erwähnen, dass insbesondere der unermüdliche Einsatz von Brigitte Baumgart bei der Organisation der Veranstaltung besonderen Dank verdient. Mit „Wir kommen wieder“ bedankten sich auch die Kinder für die schöne Veranstaltung.

Aufnahme von neuen Probemitgliedern

Carsten Hans, Schüler, 11 Jahre – möchte Opti-Segler werden.

Claudia Inden, Henrike Barbrock, Marc Löwe, Lars-Patrick May: Diese neuen Mitglieder werden vorerst den Conger des Segelclubs segeln.

Wir freuen uns über die neuen Mitglieder und bitten, diese bei der Integration in unseren Verein zu unterstützen.

Familientörn auf Mallorca

Vom 24.6. bis 30.6.2000 organisierten unsere Lasersegler Thomas und Steffen Wendel eine nachahmenswerte Familientörn auf Mallorca auf einer Bavaria 47. An Bord waren: Thomas Wendel mit Anke und Kristin, Steffen Wendel mit Silke und Tim sowie Rolf Wendel (Vater) und Antonia Obst (Cousine). Obwohl diese Törn jetzt bereits schon ein Jahr zurückliegt, wollen wir unseren Lesern den Törnbericht von Thomas Wendel nicht vorenthalten.
(Die Redaktion)

1. Tag: Ankunft in Palma

Wir kamen früh morgens um 10.00 Uhr in Palma an. Das Wetter war hochsommerlich und schon morgens mit 25°C sehr warm. Wir erreichten pünktlich um 11.00 Uhr die Marina „Club de Mar“ im westlichen Teil der Bucht von Palma.

Steffen und ich erledigten die Übergabeformalitäten und der Rest der Crew ging einkaufen im nahegelegenen Einkaufszentrum.

Am Boot empfing uns die spanische Eignerin und mit Jochen vom Vercharterer wurde zügig alles erklärt. Da Jochen auch das erste Mal auf diesem Schiff war, lernten beide Parteien das Schiff kennen. Der Zweitakter vom Dinghi wurde mit Hilfe Eicher Erfahrung auch schnell zum Probelaufen angelassen. In einer Viertelstunde war alles vorbei und wir hofften das auch alles so wie erklärt funktionieren würde.

Als gegen 14.00 Uhr alles verstaubt war fuhren wir das erste Mal zu Übungsschlägen in die Bucht von Palma. Geübt wurden Segelmanöver und bei Windstärke 4-5 kam keine Langweile auf. Das erste Anlegemanöver unter Motor klappte auch gut und so gingen wir zufrieden zum Abendessen.

2. Tag: Fahrt von Palma nach Rapita, 30,5 sm, 10.30 – 15.30 Uhr

Als ersten Schlag hatten wir uns für Rapita entschieden. Der Hafen ist tief genug und anschließend erstreckt sich ein sehr schöner Sandstrand.

Der Tag begann schwachwindig mit Windstärke 2 aber im Laufe des Tages stieg die Windstärke durch Thermik auf 4-5 an. Der Wind kam aus SO und so mussten wir gegen den Wind kreuzen. Die Küste änderte sich schnell vom Sandstrand zu einer Steilküste von ca. 20 m Höhe.

Unser jüngstes Crewmitglied Tim (4 Jahre) ging wie auch an den darauffolgenden Tagen gegen 11.00 Uhr zum Schlafen unter Deck.

Als wir am Nachmittag Rapita erreichten war der Hafen schon zu $\frac{3}{4}$ belegt und wir legten an der Innenseite der Außenmole seitlich an. Das Hafepersonal zeigte uns deutlich wo wir anlegen sollten und war sehr freundlich und hilfsbereit. Im Laufe der nächsten Stunden wuchsen wir noch zu einem Päckchen von 3 Schiffen an.

Gleich nach dem Anlegen gingen wir mit den Kindern zum angrenzenden Strand. Der Strand ist eine flach abfallender Sandstrand, ideal für Kinder.

Abends ging es zum Essen zu den Restaurants am Ortseingang von Rapita. Hier hat man einen herrlichen Blick auf das Meer und kann zu vernünftigen Preisen sehr gut essen.

3. Tag: Fahrt von Rapita nach Cabrera, 42,5 sm, 10.45 – 14.00 Uhr

Am dritten Tag ging es auf die vorgelagerte Insel Cabrera. Die Insel steht unter Naturschutz und kann nur mit einer Genehmigung der Naturschutzbehörde angelaufen werden. Die kostenfreie Genehmigung sollte man sich rechtzeitig über den Vercharterer besorgen.

Da der Wind immer noch aus Ost mit Windstärke 3-4 kam, konnten wir unter Halbwind und einem Kurs von 200° die Insel direkt anlaufen. In einer großen Bucht kann man an Bojen für die Nacht festmachen. In dieser Nacht waren von den ca. 50 Bojen 30 belegt. Verpflegungsmöglichkeiten gibt es natürlich nicht und so wurde an Bord gegessen.

4. Tag: Fahrt von Cabrera nach Porto Christo, 33,7 sm, 10.00 – 16.00 Uhr

Um 10.00 Uhr verließen wir die Bucht mit Ziel Porto Colom. Warum dies nicht unser Zielhafen werden sollte wird später beschrieben.

Bei einem Wind von 4 aus östlichen Richtungen liefen wir unter 045° die Südostküste Mallorcas (Cap de ses Salines) an. Auf UKW Kanal 16 hörten wir eine Meldung betreffend Cap des ses Salines. Wir verstanden sie jedoch aufgrund des sehr schnell gesprochen „Spanischenglisch“ nicht.

Als wir uns dem Cap näherten kam eine Schnellboot der spanischen Marine zu allen Segelyachten und erklärte per Megaphon dass man schleunigst den Kurs ändern sollte. Da wir unter spanischer Flagge fuhren und der SCE Wimpel nicht bekannt war wurden wir zuerst in Spanisch angesprochen. Als wir nicht reagierten wurden uns in Englisch der Kurs von 090° von der Küste vorgeschrieben.

Den Grund für das Manöver sahen wir kurze Zeit später. An der Küste wurde nämlich Richtung Wasser gefeuert und wir sahen die Einschläge im Wasser.

Mittlerweile bedeckte sich der Himmel und der Wind flaute auf 2 ab. Unter Motor wurde Porto Colom angelaufen. Porto Colom ist eine größere, flache Bucht. Wir näherten uns langsam den zwei städtischen Schwimmstegen und sahen auf dem Steg den offiziellen „Hafenmeister“. Wir sagten ihm in Englisch, dass unser Tiefgang 2 m beträgt und warteten weitere Anweisungen ab, wo wir anlegen sollten.

Jedoch wurden nur für uns unverständliche Zeichen gegeben und nachdem unser Kiel für kurze Zeit den Sandboden durchpflügte, entschlossen wir uns sofort die Bucht zu verlassen und Kurs auch Porto Christo zu nehmen.

Die Stimmung näherte sich dem Nullpunkt, da wir für die Kinder schon viel zu lange unterwegs waren und es leicht anfang zu tröpfeln. Nach einer guten Stunde erreichten wir unter Motor die Einfahrt von Porto Christo.

Aus dem Hafenhandbuch wussten wir das es sehr eng, aber dafür tief genug war. Kurz vor uns liefen eine Katamaranfahre und zwei Segelyachten in die Bucht ein. So kam es zu einem Stau im Hafenbecken und ich musste mich voll darauf konzentrieren nicht seitlich weggetrieben zu werden. Glücklicherweise gaben in diesem Hafen das Personal eindeutige Zeichen und kurze Zeit später konnten wir rückwärts am Steg anlegen.

5. Tag: Im Hafen von Porto Christo blieben wir zwei Tage

Die Marina von Porto Christo besitzt ein großes Schwimmbad (25m x 10m) und ein Sandstrand ist mit dem Dinghy sehr gut zu erreichen. Die Kinder waren für den Badetag sehr dankbar. Empfehlenswert ist auch das Restaurant direkt im Hafen.

6. Tag: Fahrt von Porto Christo nach Rapita, 32,3 sm, 09.20 – 15.30 Uhr

Nun ging es wieder in Richtung Palma. Zielhafen für diesen Tag war Rapita. Da der Wind von achtern kam und uns direkt vor dem Wind segeln zu langweilig war „kreuzten“ wir unter Raumschotkurs die Küste entlang.

7. Tag: Fahrt von Rapita nach Palma, 30,5 sm, 10.15 – 15.30 Uhr

Weiter ging es unter Raumschotkurs bei gutem Wind (4-5) Richtung Palma. Die Kinder verschickten noch eine Flaschenpost und um 15.30 Uhr war der Törn zu Ende. Steffen hatte an diesem Geburtstag und so klang der Urlaub mit einer Geburtstagsfeier aus.

Mallorca kann man sowohl als Familientörn als auch als reinen Segelurlaub empfehlen. Obwohl es tagsüber über 30°C heiß wurde, waren die Temperaturen am Tag als auch in der Nacht gut zu ertragen. Das Wasser war überall sehr sauber. Wir sind insgesamt 154,0 sm gesegelt.

(Thomas Wendel)

Neue Wettfahrtregeln im Jahr 2001

Alle 4 Jahre präsentieren die ISAF neue Regeln. 1997 war ein totaler Umbruch der WR mit einer völligen Umgestaltung, so ist dies bei den WR 2001 bis 2004 unterblieben. Wie immer steckt der Teufel im Detail und ist kaum zu sehen:

Ausweichregeln: Das Kernstück des Regelbuches, die Definitionen und die Regeln bei der Begegnung von Booten haben inhaltlich nur marginale Änderungen erfahren.

Die Regeln 10 bis 15 blieben praktisch ohne Textänderung.

Bei Regel 16 wurde der Zusatz gemacht, dass nach dem Startsignal bei einer Begegnung zwischen Booten mit Wind von entgegengesetzter Seite das Wegerechtboot seinen Kurs nicht mehr so spät ändern darf, dass das ausweichpflichtige und sich freihaltende Boot sofort handeln muss, um sich weiterhin freizuhalten.

Bei Regel 17.1 kommt ein neuer Satz dazu, der besagt, dass Regel 17.1 (Nicht höher als den richtigen Kurs segeln) nicht gilt, wenn die Überlappung beginnt, während das Luvboot verpflichtet ist, sich nach Regel 13 freizuhalten. Dies betrifft vor allem den nebenstehend gezeichneten Fall an der Luvbahnmarke, wenn ein Boot in Luv wendet und das Leeboot geradeaus weiter segeln will.

Regel 18 wurde textlich völlig umgeschrieben, die inhaltlichen Änderungen sind jedoch eher marginal.

Über die Regeländerung in Regel 18.1(b) wäre ich fast selbst gestolpert, dort steht: Regel 18 gilt jedoch nicht zwischen Booten mit Wind von entgegengesetzter Seite, wenn sie entweder auf einem Schlag oder einer Kreuz nach Luv sind oder wenn der richtige Kurs zum Runden oder Passieren der Bahnmarke oder des Hindernisses für eines von ihnen oder für beide eine Wende erfordert.

Die neue Einfügung "oder für beide" darf nicht so interpretiert werden, dass die Regel nicht gilt, wenn beide auf gleichem Bug kommen und beide eine Wende machen müssen. Nur im Falle, dass beide Boote auf entgegengesetztem Bug segeln wird Regel 18 ausgeschlossen. Außerdem verdienen noch die Regeln 18.2 d und 18.5 besondere Erwähnung.

18.2 d stärkt die Position des Wegerechtbootes beim Runden und lautet: Wenn Regel 18 zwischen zwei Booten gilt und das Boot mit Wegerecht seinen Kurs ändert, um eine Bahnmarke zu runden oder zu passieren, gilt Regel 16 nicht zwischen ihm und dem anderen Boot.

18.5 sagt: Passieren Boote ein ausgedehntes Hindernis, gelten die Regeln 18.2(b) und 18.2(c) nicht. Ein klar achteraus liegendes Boot, das eine Innenüberlappung hergestellt hat, hat nur dann Anspruch auf Raum zum Passieren zwischen dem anderen Boot und dem Hindernis, wenn zu dem Zeitpunkt, als die Überlappung hergestellt wurde, dafür Raum war. Ist dies nicht der Fall, hat es keine Anspruch auf Raum und muss sich freihalten. Früher durfte das klar achteraus liegende Boot die Überlappung gar nicht erst herstellen, wenn der Raum zum Hindurchsegeln nicht da war.

Startverfahren

Beim Startverfahren ist nur mehr das 5-Minutenstart-System vorgesehen, bei dem das Ankündigungssignal (Klassenflagge) 5 Minuten vor dem Start gesetzt wird, das Vorbereitungssignal eine Minute später, also vier Minuten vor dem Start durch Setzen von I oder P oder Z oder Schwarz, wobei wohl Flagge I der Normalfall sein wird. Diese Flagge kommt eine Minute vor dem Start herunter. Dadurch ist auch das Ein-Minuten-Signal ein zur

Zeitgebung notwendiges Signal und darf nicht falsch gegeben werden. Das Startsignal ist das Niederholen der Klassenflagge. Dies ist in Regel 28 geregelt, deren englischer Text noch nicht offiziell vorliegt.

Eine völlig unausgereifte Version ist der englische Textentwurf für die Flagge Z und deren Folgen. Da aber auch hier der offizielle Text noch nicht veröffentlicht wurde, erspare ich mir hier einen Kommentar.

Protestflagge

Eine weitere Beachtung verdienen die in Regel 61.1(a) genannten Protesterfordernisse: Hier steht, dass für Boote mit einer Rumpflänge unter 6m eine Flagge nicht mehr gesetzt werden muss. Die für die Wettfahrtsleiter- und Schiedsrichterausbildung zuständigen Multiplikatoren fanden diese Regelung als negativ, da die Protestabsicht nun vom Gegner zu leicht geleugnet werden kann oder vom Protestieren zu leicht im Nachhinein behauptet werden kann. Sie baten mich einstimmig, eine Empfehlung auszusprechen, diesen Passus durch Segelanweisungen in Deutschland abzuändern.

Wertung

Anhang A wurde stark gekürzt und dadurch übersichtlicher. Die Punktgleichheit wird jetzt wie folgt aufgelöst: Zuerst werden die einzelnen Wertungen (ohne Streicher!) der Reihe nach aufgelistet, beginnend bei der Besten, endend bei der Schlechtesten. Sobald sich in dieser Auflistung ein Unterschied ergibt, wird diese zugunsten des Bootes mit der besseren Wertung an dieser Stelle aufgelöst. Dann wird (ohne Streicher!) gefragt, wer war öfter vor dem (den) anderen. Ist auch das gleich, wird die Gleichheit zugunsten des Bootes aufgelöst, das in der letzten Wettfahrt (unabhängig vom Streicher), in der beide unterschiedlich gewertet wurden besser platziert war.

Werbung

Es gibt nur noch Werbung der Kategorie A und C. Kategorie B entfällt. Die Klassenvereinigung legt fest, mit welcher Kategorie geworben werden kann. Für Olympische Klassen ist C obligatorisch. Für Ausgleichsformeln wie Yardstick legt der DSV dies fest. Der DSV sieht im Gegensatz zu anderen Nationalen Verbänden bisher keine Abgabe vor. Für Auslandsregatten sollten die Segler sich beim DSV eine Bestätigung geben lassen, da viele Veranstalter im Ausland eine Bestätigung über die Genehmigung der Werbung durch den Verband verlangen. Ein Verbot der Werbung (behördlich möglich) oder die Festlegung der Kategorie muss bereits in der Ausschreibung bekannt gemacht werden.

Mitgliedschaft in einem Verbandsverein

Der Neue Eligibility-Code schreibt für alle Veranstaltungen, die nach der WR durchgeführt werden vor, dass alle Teilnehmer, also Steuerleute und Vorschoter Mitglied in einem Verbandsverein sind. Bisher war dies nur für die Steuerleute verpflichtend.

(Quelle: WWW.FINCKH.net)

Die neuen Wettfahrtsregeln 2001-2004 (ISBN 3-88412-331-9) können beim DSV-Verlag oder über den Buchhandel bestellt werden. Das 226 Seiten starke Buch enthält die deutsche und englische Ausgabe der Wettfahrtsregeln 2001-2004 sowie die Zusatzbestimmungen des DSV, des Österreichischen Segelverbandes und des Schweizerischen Segelverbandes.

Verkaufspreis DM 19,50 plus Versandkosten. Bestelladresse: DSV-Verlag, Gründgensstr. 18, 22309 Hamburg, Tel 040 / 63 20 09 18, Fax 040 / 63 20 09 25, Online-Bestellungen: www.dsv-verlag.com.

(Quelle: DSV-intern II/2001)