Falter
01/2023

Inhalt

Vorwort 2
Protokoll der Jahreshauptversammlung des DMV 3
Campione Moth Spring Championships 8
Skiffmania 11
Walchensee 14
WM Weymouth 17
Wittensee Foiling Days 2023 21
Grand Slam Berlin 2023 26
Kontakt 28

www.imoth.de oder Moth Class Germany auf Facebook

Vorwort

Liebe Mottensegler, liebe ehemalige Mottensegler, liebe Mottenfreunde!
Ich bin begeistert. Dieses Jahr sind viele tolle Regattaberichte eingegangen. Ich musste, im Gegensatz zum letzten Jahr, Seiten hinzufügen.
Einen Artikel, der mir zugegangen ist, muss ich euch an dieser Stelle sogar vorenthalten. Thomas Fox hat einen Aufsatz zur Berechnung von Foils verfasst, der die Mathematik und Physikaffinen unter uns Mottenseglern sicher interessieren wird. Leider sprengt sein Artikel den Rahmen unseres Falters, sodass wir euch den Artikel in den nächsten Tagen auf der Homepage bereitstellen werden.
Bis dahin wünsche ich euch einen tollen Jahresausklang und immer eine Handbreit Wasser unter dem Foil!

Nina

Foto Deckblatt: Tristano Vacondio

Protokoll der Jahreshauptversammlung des DMV

Ort: Wassersportclub am Wittensee e.V.
Rendsburger Straße 19b, 24361 Groß Wittensee
Datum: 01.09.2023
Beginn: 20:30 Uhr Ende: 22:50 Uhr
Leitung: Kai Adolph
Protokoll: Mathis Menke
Anwesend: Kai Adolph, Philipp Buhl, Paul Farien, Jens Gruse, Carsten Horstmann, Andreas John, Maximilian Mäg e, Mathis Menke, Sebastian Prüter, David Schafft, Peter Schafft, Lisa Schweigert, Philipp Solbrig, Sebastian Steinberg, Lasse Szepaniak
per Video zugeschaltet: Thilo Hellberg, Sven Kloppenburg, Luisa Krüger, Merlin Moser

1. Begrüßung durch unseren Klassenpräsidenten Kai Adolph

Der Versammlungsleiter stellt fest, dass die Einladung gemäß der Satzung form- und fristgerecht erfolgte. Die Tagesordnung wird folgendermaßen vorgestellt:
1. Begrüßung
2. Genehmigung des Protokolls der JHV 2022
3. Bericht des Vorstands
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Neuwahl des Sekretärs
7. Behandlung von Mitgliedern mit offenen Beiträgen
8. Regatten und Trainingsveranstaltungen
9. Berichte und Website
10. Information und Diskussion über Änderungen der Klassenregeln
(Begrenzung auf 1 Set Foils, Mast, Segel, Metall-Foils, Kostenbegrenzung)
11. Verschiedenes
Per Handzeichen wird der Tagesordnungsvorschlag einstimmig

angenommen.

2. Genehmigung des Protokolls der JHV 2022

Es gibt keine Einwände gegen das Protokoll der letzten Mitgliederversammlung und wird einstimmig genehmigt.

3. Bericht des Vorstands

3.1 Mitgliedsbeiträge

- Die Mitgliedsbeiträge wurden mittlerweile fast alle eingezogen bzw. überwiesen, auch die letzten drei Jahre rückwirkend
- 31 Mitglieder haben sich weder gemeldet noch gezahlt
-> laut Satzung kann Mitgliedschaft dadurch beendet werden
- wir haben endlich wieder Zugriff auf unser Bankkonto, dadurch hat sich die finanzielle Situation der Klasse verbessert! Eigentlich problematisch, weil wir als Verein nicht zu viel Guthaben auf dem Konto haben dürfen

3.2 Klassenmotte

- Für 5.900 Euro wurde die Klassenmotte verkauft, davor wurde diese für 3.700 Euro repariert, was aber von der Versicherung übernommen wurde. Ansonsten wäre sie unverkäuflich ().

3.3 Regatten

2023

- Dießen, Ratzeburger See (soll nächstes Jahr Ranglistenregatta werden), Tegernsee ist wegen zu wenig Meldungen leider ausgefallen, Walchensee knapp 30 Boote, GermanOpen am Wittensee, Starnberger See, Grand Slam in Berlin Müggelsee

4. Bericht des Kassenprüfers

1.373,50 € Kassenstand letztes Jahr zur Hauptversammlung
12.522,05 € Einnahmen dieses Jahr
1.105,37 € Ausgaben (Konto, Falter, Druckkosten)
12.790,18 € Kassenstand heute

Der Präsident ergänzt, dass noch die Beiträge für die internationale Verträge

aus den letzten 3 Jahren nicht gezahlt werden konnte, da die internationale Klasse derzeit kein eigenes Konto hat. Es handelt sich um ca. 3.000,-€

5. Entlastung des Vorstandes

Der Vorschlag zur Entlastung des Vorstandes für das Jahr 2022 wurde (mit Ausnahme der Enthaltungen des Präsidenten) von allen Anwesenden einstimmig angenommen.

6. Neuwahl des Sekretärs

Nachdem die Vizepräsidentin Tamara Huber zu dieser JHV zurückgetreten ist, muss der Vizepräsident neu gewählt werden.
Kai Adolph schlägt Mathis Menke zur Wahl vor.
Mathis Menke wird einstimmig zum neuen Vizepräsidenten gewählt.
Mathis Menke nimmt die Wahl an.

7. Behandlung von Mitgliedern mit offenen Beiträgen

Es wird einstimmig beschlossen, dass alle Mitglieder mit überfälligen Beiträgen ausgeschlossen werden. Wobei der Vorstand in begründeten Einzelfällen Ausnahmen machen darf.
In dem Zusammenhang schlägt Merlin Moser vor, dass jede Regatta von der KV finanziell mehr unterstützt wird, dadurch würde sich in den kommenden zwei Jahren der Jahresbeitrag von 30 auf 50 Euro jährlich pro Person erhöhen
Es wird beschlossen in den kommenden JHV über diesen Punkt zu entscheiden.

8. Regatten

- Vorschlag von Andreas John wird einstimmig angenommen: nach Abschluss einer Regatta wird bei mehr als 10 Meldungen diese Regatta automatisch zu einer Ranglistenregatta aufgewertet.

2024

- Wo soll die German Open nächstes Jahr stattfinden?
- Walchensee ist zeitlich unflexibel, da nur zwei mögliche Termine, wenn Überschneidung mit Foiling Week, nicht möglich

- 1. prio Walchensee (zeitlich zu prüfen)
- 2. prio Achensee zeitlich am besten nah an der Europameisterschaft (Datum noch nicht fix)
- 3. prio Gardasee zusammen mit den Italienern
- 4. prio Silvaplana zusammen mit den Schweizern
- Trainingsveranstaltungen mit Motorboot und Coach (kann von Klasse gesponsert werden)

9. Berichte für Website

Sollten auf jeden Fall weitergeschrieben werden - Lisa Schweigert informiert denjenigen/diejenige der/die Bericht schreiben muss rechtzeitig darüber und erinnert im Zweifel nochmal an die Deadline (7 Tage nach letztem Regattatag)

10. Information und Diskussion über Änderungen der Klassenregeln (Begrenzung auf 1 Set Foils, Mast, Segel, Metall-Foils, Kostenbegrenzung)

Bald soll über folgende Themen auf nationaler Ebene abgestimmt werden
1. One-Equipment Rule (1 Segel, 1 Satz Foils, 1 Mast...) 2. Metall Foils verbieten?
3. Rechteckiger Schwertkasten?
4. wie kann das Boot in Zukunft noch bezahlbar bleiben? 5. Pumpen (Mit Segel/mit Körper)...
6. Wie werden begrenzte Startplätze bei einer WM vergeben?

Es entstand eine lebhafte Diskussion über die jeweiligen Punkte. Es wurden unterschiedliche Meinungen vertreten, wobei keine eindeutige Tendenz erkennbar war. Sobald weitere Unterlagen von der internationalen Klassenvereinigung vorliegen werden diese verteilt und bei Interesse auch ein Videocall zu diesen Punkt veranstaltet. Über die jeweiligen zur Abstimmung stehenden Punkte soll dann per Online-Abstimmung auf Ebene der KV abgestimmt werden und der Vorstand wird auf Basis dieses Abstimmungsergebnisses bei der internationalen Abstimmung für die deutsche KV abstimmen.

11. Verschiedenes

11.1 Finanzielle Unterstützung KV bei German Open

- KV-Abend wird mit bis zu 350 Euro von der KV unterstützt

11.2 Kai Adolph tritt nächstes Jahr als Klassenpräsident nicht mehr zur Wiederwahl an

- Freiwillige vor!

11.3 Wie bekommen wir mehr Segler und Seglerinnen in die Klasse?

- Es wurde diskutiert, wie man Interessierten die Chance geben kann, mal auf einer Motte zu segeln.

Der Versammlungsleiter schließt um 22:50 Uhr die Versammlung.
Groß Wittensee, den 01.09.2023

Campione Moth Spring Championship

Die mitteleuropäische Regatta-Saison 2023 startete diesmal mit der Moth Spring Championship am 15. und 16. April am Gardasee. Obwohl der Winter südlich der Alpen sehr warm und trocken war, zeigte das Thermometer am Morgen nur 11 Grad an. Enttäuschend für diejenigen, die sich auf wärmere Temperaturen gefreut hatten. Vielleicht war das der Grund, warum nur 12 von 15 gemeldeten Booten den Weg zum Start fanden. Oder waren die Nichtstarter tatsächlich krank, wie sie angaben? Immerhin waren sieben Nationen vertreten!

Foto: Tristano Vacondio

Am Samstag gab es eine ungewöhnliche Ora mit starkem Osteinschlag. Das war für Campione untypisch und es gab nie genug Wind unter den Felsen. Trotz leichter Bedingungen konnten wir jedoch zwei Wettfahrten durchführen, wobei die meisten Boote foilen konnten.

Am Sonntag sah es vielversprechend aus, da schwacher Nordwind und eine früh einsetzende Ora erwartet wurden. Leider war der Wind sehr löchrig und es gab einige Überraschungen in den drei Wettfahrten. In der vierten Wettfahrt schlief der Wind an der zweiten Luvmarke komplett ein. Die ersten drei Boote hatten genug Abstand und konnten im Lowrider-Modus unter den Felsen fahren. Aber dann kam wieder der Ostwind auf und das restliche Feld foilte in der Mitte des Sees ins Ziel. Michal Korneszczuk (Polen/Exocet) hätte den Gesamtsieg geholt, aber das Fehlen eines Streichers bei 5

Wettfahrten kostete ihn den Sieg. Der Gesamtsieg ging an Robert Gracyk (ebenfalls Polen/ Exploder), während Lukas Krsicka (Tschechien/ Mach 2) überraschend den dritten Platz belegte.

Foto: Tristano Vacondio

Leider führte das fehlende Grand-Prix finish zu sehr langen Wartezeiten. Bei den niedrigen Temperaturen war das unangenehm. Aus materialspezifischer Sicht war die neue Exploder sehr bemerkenswert, sehr sauber gebaut und offensichtlich sehr schnell. Hoffentlich sind nun die Qualitätsprobleme des Anfangs behoben, so dass eine neue Motte ohne 1-2 Jahre Lieferzeit und zu einem etwas günstigeren Preis gekauft werden kann. Die von Luca Damic entwickelte Swift war ebenfalls eine Augenweide und sehr schnell,

Foto: Tristano Vacondio

aber leider ist sie auch nicht gerade günstig.

Foto: Tristano Vacondio

Foto: Tristano Vacondio

Von Kai

Skiffmania 2023

Foto: DSC / Frank Reger

Ammersee, April, 7° Wassertemperatur, Regen. Nicht gerade die besten Zutaten für eine gute Regatta? Falsch gedacht! Die Skiffmania 2023 war genau das, was man von diesem Event erwartet. Ja, ein bisschen eng wurde es bei 9x 18footern, 21x 29ern, 12x Mothen und 7x Waszps dann schon, besonders beim Ein- und Auswassern. Aber das Team vom Diessner Segel-Club hat es sehr gut hinbekommen, die Slipwägen, Halterungen und Foil-Taschen in die richtigen Plätze zu bugsieren, damit alle gut ins Wasser und vor Allem auch zügig wieder raus kamen (was bei dem kalten Wasser nicht unwichtig war).

Ich selbst machte mich am Samstag gegen 6:00 vom westlichen Bodensee auf den Weg nach Bayern, denn das Skippers Briefing fand bereits um 9:30 statt. Wettfahrtleiter Tom König erklärte noch einmal sowohl das Prozedere des Ein- und Auswasserns, die Startreihenfolge und den Kurs. Unser Präsi Kai wies nochmals alle Nicht-Mothen darauf hin, man solle bei unserem Start doch bitte etwas mehr als Platz lassen, als man bei Non-Foilern geben würde, da Mothen ja bekanntlich sehr schnell und in unerwarteten Winkeln auf die Startlinie zukommen können.

Um 11:00 war es dann soweit, ein Nordwind von ca. 8kn hatte sich aufgebaut und wir gingen aufs Wasser. Leider reichte der Wind nach dem ersten Start nur bis knapp nach der Luvtonne, danach waren alle Mothen am Lowriden und auch die 18ft Skiffs und 29er.

Nach und nach kam dann der Nordwind wieder zurück und wir konnten 2 schöne Wettfahrten bei ca. 10kn durchführen. Beim Start war das Feld insgesamt noch etwas verhalten. Schließlich war es für viele die erste

Foto: DSC / Frank Reger

Regatta nach der Winterpause. Ich war mit meinem Setup (2019er Exocet, Lennon A3.5m LA und FX1.1 Mainfoil sowie RX1.1 Ruder) sehr zufrieden und konnte den Speed der Bieker anfangs noch gut mitgehen. Das Abendprogramm fand wie gewohnt im Clubhaus des DSC und mit angeregten Gesprächen zu Foil-Wand und Segeleinstellung statt. Der Sonntag startete dann sehr ruhig mit sich langsam aufbauendem Nordost. Wieder gegen 11:00 gingen wir Mothen dann auch aufs Wasser und konnten bei ca. 12kn Wind noch weitere 4 Wettfahrten segeln. Leider hatte sich Franziska am Samstag wohl etwas stark unterkühlt, weshalb sie auf den zweiten Wettfahrt-Tag verzichten musste. Insgesamt wurde es bei mir der 4. Rang, was ich nach 1,5 Jahren ohne auf dem Boot zu sitzen äußerst zufrieden stimmte. Leider hatte die ganze Sache noch einen kleinen Wehmutstropfen: Im zweitletzten Rennen verlor ich leider in einer überhasteten Wende meine Garmin Uhr und im letzten Rennen rammte ich auf dem allerletzten Schlag ins Ziel noch mit meinem Ruder ein UFO (= Unknown Floating Object), was wahrscheinlich ein treibender Ast o.Ä. war. Jedoch hielt sich der Schaden an meiner Gantry insofern in Grenzen, dass sich lediglich der obere Teil des Ruderbuchsen-Rohres nach vorne in die Gantry gefressen hatte. Da ich in diesem Bereich nicht gerade technisch begabt bin, habe ich direkt meinen guten Freund und bekannten „Moth-Doktor“ Harald angerufen, welcher mit die Gantry und das Foil mittlerweile wieder top in Schuss gebracht hat.

Somit bin ich bestens gerüstet für die Weltmeisterschaft in Weymouth Anfang Juli.

Foto: DSC / Frank Reger

Christoph

Regattabericht Wallo 2023

Moinsen liebe Knallgassegelfreunde,

der Wallo-Termin ist bei mir schon seit meinem Klasseneinstieg ein Muss, was sich nach der durchweg gelungenen Veranstaltung im letzten Jahr anscheinend auch auf den Rest der Ratze-Rasselbande übertragen haben muss. So kam es dazu, dass wir schon am Donnerstag mit acht Schiffen aus dem hohen Norden vor Ort waren, um uns nach dem Abladen mit der englischen Reisegruppe zum Abendessen zu verabreden. Dabei wurde den Inselbewohnern auch die Einverleibung von Marillen-Schnaps empfohlen. Kam gut an, kann ich nur sagen.
Später hat man sich dann noch auf weitere Getränke im englischen Womo zusammengefunden, um den Ankunftsabend entsprechend ausklingen zu lassen.
Für Freitag kündigten die meisten eine knüppelharte Auftrainierung an - war aber dann doch nicht mehr als ein gemeinsames-über-den-See-heulen. Die Engländer und Robert Graczyk waren auch mit von der Partie. Roberts Lässigkeit war auffällig. Trotz der löchrigen Bedingungen hatte er wohl den größten Flugzeitanteil und auch seine Bootsgeschwindigkeit war beindruckend, was wohl neben seinen Pro-Skills auch mit dem großen (Proto-)Explo-Hauptfoil zu tun hatte, mit dem er unterwegs war.

Foto: Sebastian Hoering

Sah recht heiß aus das Ding!
Für die Regatta-Tage hoffte ich, dass der Wind eher stärker und weniger löchrig daherkommt, da auf der Hinfahrt mein großes Foil wegen Platzmangel dem Kinderwagen weichen musste.
Doch schon am Morgen des nächsten Tages war am Campingplatz bereits im Zelt Südströmung zu bemerken, welche wohl dafür verantwortlich war, dass der Wind am ersten Regattatag trotz schönstem Sonnenschein weiterhin recht böig und löchrig war.
Vor allem im Bereich der Luvtonne, die wirklich weit in Luv lag, ist garantiert jeder mal von den Foils gefallen und auch in der Mitte des Kurses musste man immer wieder versuchen, größere Löcher fliegend zu überwinden. Gelang das nicht, ging es zunächst darum die Situation zu verarbeiten. Dies kann mithilfe innerer Ruhe gelingen, es kann aber auch zu Gewaltausbrüchen zwischen Segler und Material kommen, bei dem es aber meines Wissens nach nicht zu unnötigem Bruch kam. Einige heißspornige Nordmänner wählen wohl gerade deshalb die verbale Auseinandersetzung, bei der den Müttern von Schiff und Wind äußerst lauthals die älteste Berufsausübung der Welt unterstellt wird. Das ist natürlich Blödsinn, denn die besagten Mütter gehen selbstverständlich ganz normalen Berufen nach, aber es hilft natürlich ungemein, den Druck abzulassen.

Foto: Sebastian Hoering

Dominator war am 1. Wettfahrttag Robert der sich in vier Wettfahrten drei 1. Plätze sicherte, aber auch die deutsche Mottenelite konnte sich

immer mal wieder in den TOP3 wiederfinden und das, obwohl auch David Hivey als Überraschungsgast vorhatte, sich mit reichlich Lohrbeeren zu schmücken.
Der nächste Tag hatte windtechnisch nicht mehr aber auch nicht weniger zu bieten, so dass bei schönstem Sommerwetter weitere vier Wettfahrten gesegelt werden konnten.
Was sich an der Feldspitze abspielte kann ich leider nicht berichten. Denn ich zog es vor im Lowrider-Modus noch Minuten nach JEDEM Start, dem Feld hinterherzuschauen. Völlig entnervt von mir selbst bin ich dann jedesmal mit einigen Wenden mehr über rechts gefahren, anstatt dem Feld hinterherzueiern. Das funktionierte erstaunlich gut, so dass bessere Platzierungen drin waren, als die völlig verkorksten Starts zunächst vermuten ließen.
Den Ergebnissen nach zu urteilen schien aber David im richtigen Moment die richtige Strippe gefunden zu haben, oder aber Robert ist im falschen Moment die richtige Strippe gerissen, denn am zweiten Tag fuhr nun David 3 Rennsiege nach Hause und sicherte sich den Gesamtsieg. Der deutsche Spitzenreiter Max Mäge und Robert brauchten aber deswegen nicht traurig zu sein, denn es gab auch für die Plätze 2 und 3 den ach so arg begehrten Segelregenschirm.

Foto: Sebastian Hoering

Also Ende gut alles gut und bis zum nächsten Jahr - mit hoffentlich besseren Starts, noch mehr Schiffen und den gewohnt hervorragenden Verköstigungen durch den SCLW.

Schüss, Steini.

Die WM, die keine war

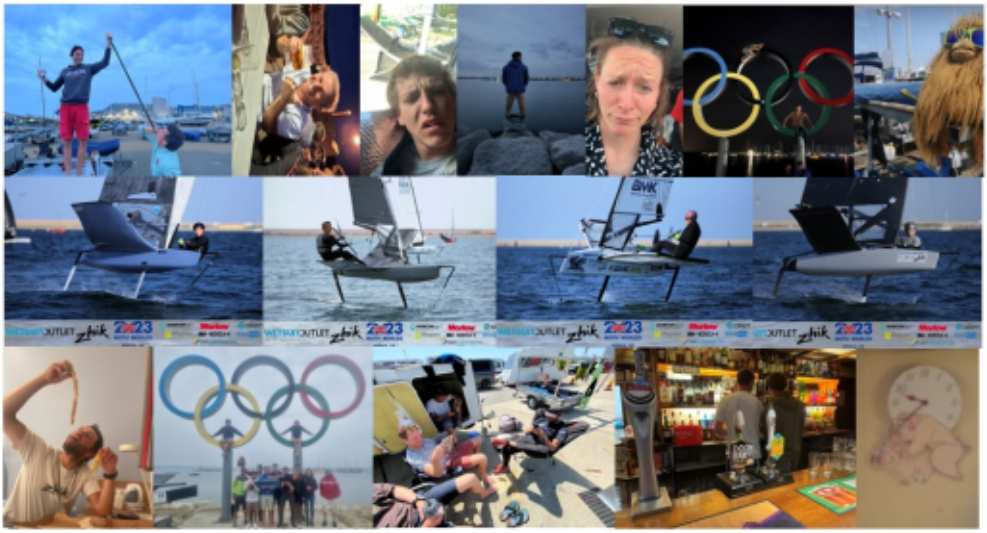
Da mir die Ehre zuteilwurde, den Bericht über die WM, die keine war, zu schreiben, folgen nun mit genügend Abstand meine Eindrücke. Da bekanntermaßen kaum gesegelt wurde, spielt dieses Thema hier nur am Rande eine Rolle.

Um vorweg direkt noch etwas Mitleid zu schüren – Mathias und ich haben uns extra drei Monate vorher Zeit genommen, um uns vermehrt mit dem Thema Segeln auseinanderzusetzen. Wir wollten so all die Stunden, die darein geflossen sind, Dinge zusammenzukleben, wieder aufholen. Ich habe sogar meinen ersten Job um drei Monate verschoben, aber andere Leute hat es vermutlich noch schlimmer getroffen… Wir haben also vor der WM versucht, eine knüppelharte „Auftrainierung“ am Ratze einzuleiten. Wir erzählten uns die ganze Zeit gegenseitig, wie schnell wir seien, und wurden kurz vor der WM von den Modellathleten Paul, Philipp und David am Garda (Selenter) und Witto zurück auf den Boden der Tatsachen geholt. Nach etlichen Tagen des Wartens und unzähligen Segelstunden ging es also auf die große Reise nach England.

Wir starteten am 05. Juni am Morgen in Buchholz. Etwa zeitgleich starteten zwei der zuvor genannten Modellathleten in Kiel. Nur durch ihre rabiate Fahrweise holten sie uns irgendwann in Holland ein - das hatte natürlich nichts damit zu tun, dass mein etwas in die Jahre gekommenes Gefährt am liebsten nicht schneller als 100 fährt. Ab dann fuhren wir bis zur Fähre in Kolonne und überholten uns diverse Male gegenseitig, um dem anderen die gewaltige Motorleistung des fahrbaren Untersatzes zu zeigen. Leider mussten wir dann unterschiedliche Fähren nehmen und irgendwann um 04:00 Uhr morgens kamen wir in Weymouth an. Auf dem Weg durch den Straßenjungle der Engländer sahen wir jedoch erschreckend viele liegen gebliebene Autos und Polizeieinsätze in der Nacht. Auf diesen Punkt komme ich später jedoch nochmal zu sprechen. Es war eine anstrengende Fahrt, aber das fällt ja leicht, wenn man sich freut.

Am ersten Tag wurden wir von diversen Erzählungen über den unglaublichen Speed der Engländer und Neuseeländer empfangen. Ich habe einige Trainingsstarts mitgenommen und konnte mit vielen Leuten um

die festen Tonnen donnern. Und ja, die ganzen Biekers und Aerocets dieser Welt sind verdammt schnell – es ist aber noch deutlich spürbar eine Bootsklasse! Ich glaube, wenn ich das Boot mit einigen von den Superstars getauscht hätte, hätten die Top Shots mich auch mit meinem Boot auseinandergenommen, und im Zweifel vielleicht sogar auf einer Mach2.
Wir hatten extra nicht so viel Vorlauf zu der Regatta eingeplant, da eine gewisse Angst vor Schäden im Vorfeld bestand. Die Nationals wollte ich nicht mitsegeln, da diese mir überproportional teuer erschienen und ich mich ausruhen wollte. Die ersten drei Fehler – nicht nachmachen, sondern lieber genau umgekehrt machen…
Endlich kam dann der große Tag und die Regatta wurde eröffnet. David Campbell James erwähnte direkt die schwierige Prognose für die Woche. Die Wettfahrtleitung hat nach meiner Ansicht über die Woche einen guten Job gemacht! Kurz gesagt: wir wurden rausgeschickt und reingeschickt und rausgeschickt und reingeschickt. Zwei Rennen konnten gewertet werden und somit reichte die Regatta nicht für eine offizielle Wertung als WM. Dafür habe ich mit meinen Nachbarn einiges für die internationale Verständigung bzw. auch Missverständigung getan. Meistens waren dabei auch Bier und ein gewisser Lärmpegel im Spiel. Ein paar Eindrücke sind hier in Form von



Bildern zusammengefasst – den Rest kann der geübte Leser seiner Fantasie entnehmen. Ich war überrascht, wie resilient im Allgemeinen mit der etwas verkorksten Situation des Windes umgegangen wurde und hatte irgendwie trotzdem meinen Spaß! Ich würde es wohl wieder machen.

Vermutlich beschleunigt durch die Frustration der nicht gesegelten WM und der somit in die Leere gelaufenen Investitionen entstanden im Anschluss an die WM diverse Foren und Unterforen, welche sich der Weiterentwicklung der Bootsklasse widmen sollen. Um einmal alle mit ins Boot zu holen: eine neue „up to date“ Moth ist verflucht teuer und nicht gerade die Definition eines wertstabilen Investments. Dieser Fakt drängt vermehrt auch alte Hasen aus der Klasse und schreckt neue Segler ab, was ich sehr schade finde. Entwicklungen wie das Foil von Russel Coutts Sohn, welches aus Metall im Unterteil und CFK im Kopf besteht, sorgten für hitzige Diskussionen bezüglich Preisentwicklungen und mögliche Verbote bestimmter Technologien. Einige Argumentationen von manchen Leuten waren an dieser Stelle durch ein gewisses Eigeninteresse am Absatz von Foils oder am Werterhalt bestehender Boote bestärkt, was eine Diskussion über eine Umsetzung von Änderungen erschwert. Einigkeit bestand lediglich darin, dass die Klasse das Preisniveau möglichst nicht weiter in die Höhe treiben sollte.
Ich persönlich fand den Vorschlag der Homologation von Schnittstellen wie des Foilkopfes besonders interessant, da dies längerfristig dazu führen würde, auch ältere Boote leichter „up to date“ zu halten und die Ersatzteilversorgung im Bootspark enorm erleichtert. Philipp hat an dieser Stelle mit viel Engagement versucht, an einer möglichen Umsetzung zu arbeiten, und es gab und gibt auch andere Leute, die diese Idee als möglichen Ausweg für die Bekämpfung des Wertverfalls von Booten ansehen. An dieser Stelle möchte ich ein Zitat von Philipp einbringen, was manch einer beim Lesen sportlich nehmen sollte:

„Der Durchschnitts-IQ der Mottensegler ist leider niedriger als befürchtet und dementsprechend erkennt die Mehrheit der Segler nicht, welche Gefahr für die Klasse besteht. Darum ist auch keine Bereitschaft der Allgemeinheit

vorhanden, durch geeignete Regeländerungen die Kostenexplosion der Neuboote auszubremsen und die Konkurrenzfähigkeit der Gebrauchtboote zu verbessern. Die Bereitschaft, etwas zu ändern, wird in der breiten Masse wohl erst in ein paar Jahren entstehen, wenn die Klasse anfängt, zu kränkeln, und Teilnehmer an günstigere und attraktivere Alternativen wie die FD-Switch verliert.“

Ich würde seine Kernaussage unterstützen und sehe es gewissermaßen als Vorbote der uns bevorstehenden Zukunft an, dass viele altbekannte Gesichter anfangen, der Klasse den Rücken zuzuwenden. Sicher kommen auch junge Leute nach, aber ich bin mir selbst auch nicht so sicher, wie lange ich die momentane Entwicklung noch weiter mitmachen will.

Wir haben am Sonntag, nachdem verfrüht abgeschossen wurde, alles schnell zusammengepackt und sind Richtung Norden geheizt. Dabei haben wir die Tanknadel, welche bei meinem alten Auto etwas unzuverlässig ist, aus den Augen verloren und sind dann einfach auf der Autobahn liegen geblieben. Also waren wir auf einmal auch eins der verreckten Schrottkarren am Rand der Rennbahn. Glücklicherweise wurde Mathias von einem sehr netten Polizisten zur Tanke gefahren und weiter ging es. Es gibt sie also doch noch, die wahren Helden in blau.

Vielen Dank an alle, mit denen ich auf der Regatta Zeit verbringen konnte! Es war mir ein Gedicht und ich habe die Zeit mit Euch sehr genossen.

GER4700

Heldenermittlung anlässlich der Wittensee Foiling Days

Survival of the Fittest
Vom 1. bis zum 3. September waren wieder einmal die Moth-Piloten beim Wassersport-Club am Wittensee e.V. zusammengekommen, um ihren Deutschen Oberhelden auszusegeln. In der Woche davor ließen die gängigen Windvorhersagen auf ein sehr flaues verlängertes Wochenende schließen, so dass einige dann den weiten Weg nach Norddeutschland nicht antreten wollten/konnten. Zu tief saß das Weymouth-WM-Flauten-Desaster.

Es kam dann ganz anders: 14 Wettfahrten an drei gesegelten Tagen.

Gleich bei der Steuermannsbesprechung hatte Eike, ein echter Kerl von Wettfahrtleiter, zu erkennen gegeben, dass er am Freitag sechs Wettfahrten durchziehen und damit für den flauen Samstag vorbauen wollte. Murren in der Runde. Auf dem Seli (Selenter See), ein Wochenende zuvor, hatten 5 Wettfahrten an einem Tag die Teilnehmer ordentlich gefordert. Und jetzt noch eine mehr? Eike's Antwort mit einem Schmunzeln: 'Survival of the fittest' - fertig!

Gesagt, getan: erfolgreich wurden 6 Wettfahrten bei launischen Winden von 5 bis 10 kt. aus Westen abgespult. Eike nutzte die Wolkenfelder, die durchzogen und

ein wenig Wind mitbrachten, sehr geschickt, seine Kurzwettfahrten von 14 bis 17 Minuten durchzuziehen. Max, Philipp, Paul und Kai (mit Anlaufschwierigkeiten) zeigen wie es geht. Letztendlich wird an der Ziellinie abgerechnet. Trotz der kurzen Wettfahrten gibt es tolle Aufholstories. Auch die Top4 haben so manche Wasserberührung. Eigentlich war es sehr ähnlich wie am Gardasee bei schwächelnder Ora an der Luvmarke.

Die Starts haben sich deutlich in Richtung internationaler Standard entwickelt. Wenn man nicht rechtzeitig im Zug zur Startlinie eingereiht ist, geht die Post mit Vollgas ohne einen ab. Peter und Mathis, diese Hasardeure, versuchen es, mal auf Steuerbord durchzukommen. Bei der Mitte brechen sie ihren mutigen Versuch ab und kühlen sich gemeinsam mit Schwimmbewegungen ab.

An Land werden wir gleich mit Bier begrüsst. Flüssigkeit ja, aber gleich Alkohol? Die vielen kleinen Auas vom Umherstolpern (auf dem Wasser in der Motte) werden so betäubt. Bei mir hilft es bis die totale Müdigkeit einsetzt. Bei Franzi nicht, sie hat es im 2. Lauf unglücklich erwischt - gedehnte Bänder im Fuss sagt der Doc - gute und schnelle Besserung auf diesem Weg.

Nach dem gemeinsamen Abendessen, Chili con Carne mit reichlich Bier, steht die Jahreshauptversammlung an. Sie fängt ein wenig Bier-träge an, ist aber sehr konstruktiv und pragmatisch. Schnell werden gute Ideen/Lösungen entwickelt und gleich

beschlossen. Als es dann um die Zukunft der Mottenklasse geht, werden alle wieder munter. Es gibt interessante Beiträge zur Eingrenzung der Kosten, zum möglichen Wettbewerber Switch, zur richtigen Positionierung der Motte. Zusammengefasst: Die Motte könnte an einem Wendepunkt stehen, aber das war sie schon häufig, in ihrer über 90-jährigen Geschichte.

An der Feuerschale bis spät in die Nacht werden dann die vielen gesponsorten Bierkisten abgearbeitet. Einige wenige Boote werden gar nicht abgebaut und stehen/liegen auf der Wiese.

Der Samstag fängt flau an. Altmeister Sven packt ein. Die Schulter macht nicht mit. Sie wurde am Seli durch ein Notbrems-Manöver überdehnt. Dennoch setzt sich am Nachmittag entgegen! der Windvorhersage ein böiger 7 bis 12 kt. West bis Nordwest-Wind durch. 4 Wettfahrten: Mehr vom Gleichen. Am Ende des Tages setzen sich Max und Philipp vom Feld ab und sind nur einen Punkt auseinander. Paul und Kai in kleinem Abstand dahinter. Lisa kämpft mehr mit ihren "Bindebändern", ein Schotrückholer hatte sich gelöst. Lasse kommt mit einem labber (delaminiertes) M2 Vertical früher an Land.

Direkt im Anschluss verköstigt uns der Foodtruck von Budenzauber mit Edel-Beef-Riesen-Hot-Dogs und Protein-Pommes mit Grünem dekoriert - mal was Anderes, echt lecker und viel Bier dazu. Weitere Biere werden dann gemeinsam beim Basteln und Reparieren im Schuppen gezischt.

Am Samstag Abend stehen noch 8 Motten aufgetakelt. Ich lerne hinzu: Motten werden nicht mehr abends abgebaut, sondern es werden die Erdanker rausgeholt, in den Boden getrieben und die Motte entweder aufrecht oder auf der Seite gesichert. Fertig.

Am Sonntag geht es leicht verspätet mit 8 - 14 kt. Nordwest, zunehmend, los. Es zieht mal links mal rechts. Es gibt kein einheitliches Strickmuster. 4 Wettfahrten: Philipp schließt auf. Max kontert und legt wieder vor. Philipp gleicht aus und verwandelt dann im letzten Rennen den Matchball. Echt

spannend - beide geben alles - großes Kino. (Schade, dass man keine zwei Oberhelden küren kann.) Für mich und viele im Feld leider aus der Ferne. Beeindruckend wie die Flugwenden bei den unterschiedlichen Windverhältnissen für Top-Platzierungen rausgehauen werden - bei mir leider Fehlanzeige.

Aber auch Davids Katapult-Wende am Luvfass ist sehenswert. Er verlässt seine Biker mitsamt der Pinne und findet sich 15m weiter im Wasser wieder - in der Einflugschneise von Motten die mit 50km/h auf die Tonne zu knattern.

Im Nachhinein ist es mir alles klar: Strategisch musste man seinen Kopf und damit seinen Blick ausserhalb seiner Motte haben und die flaueren Löcher und Windkanten erkennen, umsegeln oder nutzen und vor allem trocken Wenden. Nach 10 Wettfahrten an den ersten 2 Tagen war das leichter gesagt als getan. Survival of the fittest - mind and body!

Noch am Fr und Sa mussten die Motten immer wieder auf das WASZP Feld warten. Am So hatte Eike den richtigen Rhythmus gefunden: WASZP 2x Up&Downs und Motten 3x Up&Downs, wobei die WASZP-Flotte von 14 Einheiten auch zuerst gestartet wurde. Vielleicht macht das Schule bei anderen Regatten…

Die Preisverteilung, sogar mit Sektdusche, war aussergewöhnlich. Jeder wurde für seine Leistung auf dem Wasser oder an Land geehrt und mit Bergen an Sachpreisen gewürdigt. Dieter, der 1. Vorsitzende des WSCWs, war sichtlich begeistert, durch dieses Event führen zu dürfen. Da gab es z.B. den Preis für den Lowrider der Serie, den Reparatur-Helden, den Party-Helden usw. Ein amüsanter Abschluss eines anstrengenden aber allen in Erinnerung bleibenden Motten Wochenendes.

Ahoi, Euer Andreas

PS1: Paul, Mathis und Philipp haben die Sponsorensuche mit ihren Kontakten sehr unterstützt und haben mit netten, auch hilfreichen Feinheiten (WhatsApp Gruppe der Teilnehmer, Speed-Challenge etc.) die runde Veranstaltung garniert.

IMMAC group - der führende Partner für Healthcare-Immobilien
Vakaros powered by Gotthard
Marlow powered by Gotthard
RONSTAN
Ziegelmayer Handelsgesellschaft mbH
Budenzauber Betriebs- und Catering GmbH
Bottsand Bootsbau
Zhik
Kangaroo Sails
Wittenseer Quelle Mineralbrunnen GmbH
gut gedruckt

PS2: Die neuen jungen Wilden und die junggebliebenen Mid-Agers, die einen neuen lebendigen Motten-Stil hier in Norddeutschland prägen, tun der deutschen Motten-Klasse sehr gut. Weiter so!

Grand Slam 2023

Am 4. Und 5. November fand der Grand Slam im Deutsch-britischen Yacht Club in Berlin statt. Wie versprochen starteten David und ich bei genügend Meldungen nicht wie gewohnt im 14 Footer. So kam es, auch durch motivierender ansprachen anderer Teilnehmer, dass sich letzten Endes 11 Boote auf der Meldeliste wiederfanden. Das Schöne an einer Regatta, wenn man sie selbst mitorganisiert, kann man sie genauso Gestalten wie man sie möchte.

Am ersten Tag lag der Kurs leider gefährlich nahe an Land und das Gate wesentlich zu nah dran am Ziel. Beide Fehler wurden am Folgetag korrigiert. Zudem wehte ein kräftiger böiger Wind am Samstag, aber es kristallisierten sich bereits die ersten Favoriten raus. Wegen der schweren Bedingungen und des unpassierbaren Ziels kamen am Ende leider nur 5 Boote zu Ergebnissen am ersten Tag.

Foto: Deutsch-Britischer Yacht Club

Der Teil, der meine Stärke und meine Qualität an der Orga war, spielte sich sowieso am Abend ab. Die eingeladenen DJs und die Bar gegen Spende lief ab 20 Uhr auf Hochtouren und als endlich genug Platz aufm Dancefloor war wurde auch bis spät in die Nacht getanzt. Ganz besonderes Highlight war der Kostümbattle zwischen David und mir. Ich konnte es leider nicht stehen lassen das er schon wieder besser angezogen war als ich und so kramten wir tief in der Verkleidungskiste. So machten wir alle gemeinsam die Party zur besten Party westlich der Havel und hatten den gewissen Berlin Flair.

Foto: Deutsch-Britischer Yacht Club

Am Sonntag wurde dann auf einem besser ausgelegten Kurs gesegelt bei moderateren Bedingungen. Man konnte ab und zu der Havelfähre hallo sagen und wir hatten weniger Foilboards auf dem Kurs die am Vortag zu Problemen geführt haben. Nach 2 weiteren rennen Gewann dann Peter vor Mathis, der im letzten Rennen leider eine flache Stelle gefunden hat und seinen Bowsprit abbrach.

Ich hoffe das wir dieses Event in der Zukunft etablieren können. Wir werden als Club weiter an unserer Performance auf dem Wasser arbeiten und auch an Land haben wir die ein oder andere Idee, die diese Reise noch mehr Wert macht.

Gruß Philipp

Foto: Deutsch-Britischer Yacht Club

Das Komitee des Deutschen Moth Verbandes:

Präsident: **Kai Adolph**
Starnberger Str. 139, 82069 Hohenschäftlarn
Tel.: 0172 / 83 14 106
e-Mail: praesi@imoth.de

Sekretär: **Mathis Menke**
Exerzierplatz 13, 24103 Kiel
Tel.: 0179 / 35 87 124
e-Mail: sekretaer@imoth.de

Kassierer: **Michael Thias**
Hohe Marter 15, 90441 Nürnberg
Tel.: 0178 / 57 55 706
e-Mail: kassierer@imoth.de

Beirat

Vermessung: **Max Mäge**
Reutbergstr. 20, 81371 München
Tel.: 0151 / 7411 2031
e-Mail: vermesser@imoth.de

Rundbrief: **Nina Zühlke**
Am Hundacker 3, 55257 Budenheim
Tel.: 0179 / 73 62 980
e-Mail: rundbrief@imoth.de

Webseite (Technik): **Ernst Hellriegel**
Schwarzwaldstr. 20a, 81677 München
Tel.: 0162 / 21 23 959
e-Mail: webmaster@imoth.de

Jens - Foto: N.Z.