

1970



1999



50 Jahre VDAC

Vereinigung Deutscher A-Division Catamaran-Segler

2020



50 Jahre VDAC

Diese Festschrift soll die Geschichte der VDAC und des A-Cats Revue passieren lassen.

Die Redakteure haben fleißig gesammelt, getextet und zusammengestellt.
Dennoch bleibt diese Festschrift unvollständig.

- Es können Fehler enthalten sein
- Es fehlt etwas Wichtiges
- Es wurde jemand übergangen

Wir bitten um Nachsicht.

Grußworte

Deutschland ist eine großartige Segelnation mit Weltruf.

Die unvergessenen Erfolge von Jochen Schümann, dem mehrfachen Weltmeister und Olympiasieger, und aktuell den beiden Einhand-Superstars Isabelle Joschke und Boris Herrmann, zeugen von den Erfolgen der deutschen Segler auf den Seen und Meeren der ganzen Welt. Bei den A-Cat stellt Deutschland mit aktuell 121 Mitgliedern die größte Mitgliedervereinigung der IACA. Mit Nils Bunkenburg gewann ein deutscher Segler in den Jahren 1999 und 2000 zweimal den Weltmeistertitel vor den wettkämpferprobten australischen Booten. Sogar der berühmte A-Cat- und Foiling-Crack Glenn Ashby musste sich an der Cesenatico-Weltmeisterschaft im Jahr 2000 mehrmals von Nils überholen lassen. Nebst erstklassigen Seglern haben auch deutsche Entwickler unsere Open-Class mitgeprägt, allen voran der Physiker Martin Fischer, bekannt als "Flügel-Papst" und „Americas-Cup-Designer“, der sich schon früh Gedanken machte, wie man einen A-Cat aus dem Wasser zum Fliegen bringen könnte, und der heute im AC 75-Team von Luna Rossa engagiert ist.

Die "Vereinigung Deutscher A-Division Katamaran-Segler e. V." wurde vor fünfzig Jahren gegründet.

Gäbe es ein Buch mit dem Titel „50 Jahre VDAC“, würde dieses eine spannende Geschichte von Höhen und Tiefen, Heldentaten, Siegen und Niederlagen, Sturm und Flaute, von Steckern bis zum hinteren Beam, von Bojen unter dem Trampolin, Abstürzen und Luvkenterungen erzählen. Aber auch von der Lust, diese wunderbaren Boote zusammen mit ebenso faszinierten Freunden zu segeln. Von Seglern, die auf dem Wasser das Messer zwischen den Zähnen haben, aber an Land bereitstehen, um jedem zu helfen, der anlandet oder sonst etwas braucht, sei es auch „nur“ ein Bier. Nicht vergessen dürfte man in diesem Buch auch die gemütlichen Abende, an denen die einen lachend bei der dritten Runde angelangt sind, während die anderen noch feilen und schleifen oder mit klebrigen Händen warten, bis der Härter getrocknet ist.

Wie auch immer: Dieses Buch würde vom Leben von Frauen und Männern erzählen, die eine faszinierende Leidenschaft miteinander teilen und diese zu hundert Prozent leben.

Lang lebe der VDAC!

Charles Bueche, Präsident IACA

“The A cat has been a huge part of my sailing career and I have very fond memories of my A cat sailing in Germany over the years.

I have many great friends throughout the world thanks to the A cat and it still remains one of the nicest boats you could ever sail.“

Glenn Ashby

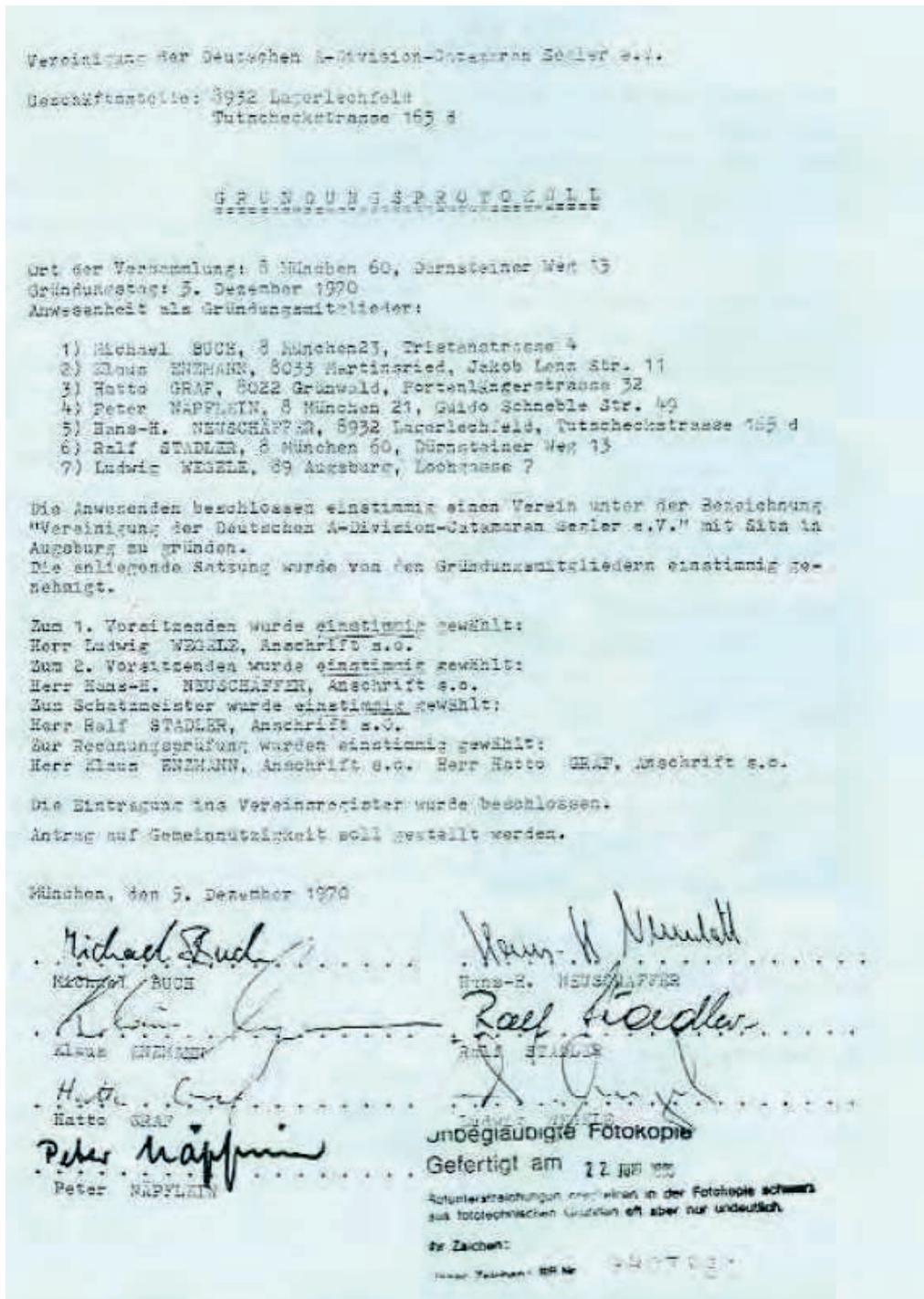
Der Anfang

Der internationale Seglerverband, noch IYRU genannt, kreierte die Katamaran-Konstruktionsklassen der A, B, C und D-Division.

Die B-Division ging in der Tornadoklasse auf, die sich, man staune, im segelkonservativen Deutschland rasch verbreitete. Ein Katamaran wurde ja damals nicht unbedingt als Schiff anerkannt.

Die A-Division erweckte bei Katamarananhängern ebenfalls Interesse und so trafen sich am 5. Dezember 1970 in München 7 fortschrittliche Segler und gründeten die Vereinigung der Deutschen A-Division Katamaran Segler, kurz VDAC.

Das Gründungsprotokoll, nur noch schwer lesbar, wurde in einem der archivierten Jahrbücher gefunden. Die 1. VDAC-Satzung, gleich am Gründungstag geschrieben, ist noch fein säuberlich im Vorstandsordner abgeheftet!



Regatten und Reviere der ersten Jahre

Schon 1975 gab es zahlreiche A-Cat Regatten, vor allem im Süden Deutschlands und der Schweiz.

Durchforscht man die Jahrbücher der ersten Jahre, dann sieht man, es waren wirklich gut besuchte Regatten, deren Bezeichnung A-Cat Segler noch heute kennen.

Zum Teil gibt es sie noch, wie z.B.

- Ammercat in Breitbrunn/Ammersee:
- Rund um's Walchenfass am Walchensee
- Travemünder Woche

Weitere bekannte Regatten waren z.B.

- Ranga-Ni-Keti in Utting/Ammersee:
- Wartaweiler Töpferl in Wartaweil/Ammersee:
- Föhnhorn auf der Fraueninsel/Chiemsee:
- Cat Preis in Seeshaupt/Starnberger See
- Cat Preis auf dem Simssee:
- Vele di Pasqua in Cesenatico/Adria
- Bosau Am Plönersee

Zwischen 20 und 30 A-Cats waren oft am Start.

Ranga-Ni-Keti und Vele di Pasqua/Cesenatico glänzten mit teilweise fast 80 Booten.

Von jeder Regatta wurden ausführliche, lange Berichte für das Jahrbuch geschrieben, die besonders heute interessant zu lesen sind.

Stellvertretend hier ein Bericht von der ersten Regatta um's Walchenfass 1978 !

Es ist ein riesenlanger Bericht und deshalb hier abgekürzt:

um's Walchenfass 1978

Nach 2 vergeblichen Anläufen in den letzten Jahren gelang es Klaus Enzmann erstmalig, einmalig schöne Regatten auf dem Walchensee durchzuführen. Klaus wollte uns vor der Euro in England noch einem "verschärften Höhenttraining in 6 Regatten" unterziehen.

Selbstlos, da er zusammen mit seiner nicht minder charmanten Ehefrau Karin Regattaleitung, Start, Bojencheck und Zieldurchgang gleichzeitig übernahm. (Redakt.: Damals war noch das Ziel in Luv üblich !)

Da aber der kleine, exquisite und feine (einmalig in Deutschland – oder gar weltweit?) ausschließliche A-Catamaran-Club noch über 2 weitere Mitglieder verfügt, sahen wir Dieter und Gisela Berghaus wieder, die nicht nur für das Inkasso des Meldegeldes sondern auch für die Ausgabe der Brotzeit, die Flaggensignale und weise Ratschläge sorgten ...

Also segeln wir los: Am Samstag war alles grau in grau, als wir anreisten und unserer Boote aufstellten. Es war kalt und so war die Liegewiese des Strandbades frei, um die 11 bis 15 A-Cats und das Dutzend Darts aufzubauen.

Keiner glaubte an eine Startmöglichkeit, denn das Wasser in der Bucht war "jungfräulich glatt" und nicht wie von Klaus mehr als einmal lockend beschrieben "aufgewühlt von einem stetigen Fünfer aus Nordost, der immer bei uns weht – und damit basta".

Zögernd brachten wir unsere Boote zu Wasser, und gleich versuchten die „Sensiblen“, sich auf dem Weg zum Start zu überlaufen, um nach 1 ½ Stunden !!! als erste dann auf die anderen warten zu können. Ewald, Ansgar und Bernd Breyman waren bei diesem Warmlaufen manchmal nur durch im Wasser treibende Baumstämme zu trennen. Plötzlich riss der Himmel auf, die Thermik baute sich auf und wir mussten Klaus Abbitte tun.

.Er hatte nicht übertrieben und mit der Wetterprognose Wort gehalten. Um 14:00 war bei 2-3 Windstärken Start zum ersten Rennen.

Auf der ersten Kreuz musste man sich an die spezifischen Windströmungen herantasten. Die einen blieben im Trapez und segelten mit BB-Schoten bis zur gegenüberliegenden Felswand, die anderen kreuzten Steuerbord am Ufer entlang.

Da beide Wege gleichwertig waren, gab es schnell eine Links- und eine Rechts-Partei, die auch bei den folgenden Wettfahrten ihrer Überzeugung treu blieben.

Nach dem Luvfass ging es raumschots mit fast achterlichem Wind zur Raumtonne vor der Zwergern-Halbinsel, die, wäre Dirk nicht mit großem Abstand vorausgefahren, kaum einer gefunden hätte.

Dann kam ein spitzer Raumschotskurs zur Leetonne, den wohl keiner, der diese Regatta mitsegelte, vergessen wird. Da spritzte das Wasser vom Leerumpf, der, wenn man nicht aufpasste, unterschneiden wollte. Da probierte man aus, ob es vorteilhaft war, im Trapez zu stehen oder beim achteren Beam sitzend auszureiten. Da es um eine gute Position am Leefass ging, wurde auf diesem (nicht um) Schenkel erbittert gekämpft.

Und sollte es dereinst mal zu einer Wahl des „schönsten Schenkels des Jahres“ kommen, ich würde Enzmanscher Thermik dem Walchensee meine Stimme geben.

Dass viele Mitsegler es ebenso empfanden, konnte man am Jodeln Juchzen und lautem Singen erkennen.

(Redakt.: Man muss wissen, damals waren noch lange Wettfahrten üblich mit Dreieck-Schlaufe-Dreieck und Ziel in Luv. Weil der Walchenseewind von der Urfelder Düse ausgehend strahlenförmig über den See weht, war der erste Raumschotschenkel fast ein Vorwindkurs. Die schwer zu findende Raumboje lag weit in Lee, weil nur vor dieser Halbinsel der Ankerstein Halt fand. Das ergab folglich den interessanten spitzen zweiten Raumschenkel)

.....

Am Montag kam mit etwas Verzögerung wieder die Sonne raus, sodass man ab mittags 2 Wettfahrten durchziehen konnte. Bei aufbrüsend bis 5 Bft. wurde nach einer „Brotzeit auf See“ die dritte Regatta gleich anschließend gestartet.

.....

Abends versammelte man sich wieder um's Walchen-Bier-Fass.

.....

Dies war unsere erste Regatta auf dem Walchensee. Bei der Thermik kann man sich in die Kurse verlieben. Die Regattaleitung war gut, konsequent und behielt stets die Übersicht, auch wenn mal das Bojengeschirr im Grund nicht hielt.

Unter dieser Voraussetzung konnten A-Cats und Darts nur zahm, begeistert und friedlich sein. Außer 2 Protesten bei den Darts und einer Schlägerei mit einem Österreichischen Badegast ist nichts Nebensächliches zu vermerken.

Für das nächste Jahr plädiere ich für einen höheren Wertungsfaktor für diese Regatta, denn sie war sportlich.

Das meint der „ganz alte“ der Stadler-Brüder



Regatta um's Walchenfass 1978



Wartaweiler Töpferl 1987

Das Wartaweiler Töpferl war jahrelang fester Bestandteil des A-Cat Regattakalenders. Höhepunkt war 1991 die IDB.

Technische Entwicklung

aus heutiger Sicht sahen die ersten A-Cats schrecklich altmodisch aus.

Die ersten brauchbaren A-Cats waren die **Unicorns** und die **Wings**.

Die Unicorns wurden bald auch eine eigene Klasse, die wundervoller Weise in England noch heute existiert.



Dieter Melcher auf seinem Unicorn 1970

Dieter Melcher aus der Schweiz ist A-Cat Segler der ersten Stunde und noch heute auf Regatten anzutreffen. Er erzählt:

„Zuerst hatte ich einen Australis von Sailcraft UK ausprobiert und mich dann doch für einen der ersten Unicorns, den Trowbridge selber gebaut hatte, entschieden.

Die Großschot hatte ich bereits von vorne geführt, um das Handling zu verbessern, und über die Segellatten-Enden hatte ich eine Leine (leech line) geführt, um das Profil verändern zu können.

Ron Trowbridge hatte eine Schreinerei und war auf Schaukelpferde spezialisiert! Er hatte selber nie gesegelt

Trowbridge hatte schon früh auf GFK-Rümpfe umgestellt. Mein Prototyp von ihm schwamm nur dank viel Klebband und GFK Patches!“

Die erwähnte Australis Klasse entstand etwas vor dem A-Cat in Australien. Sie war dem A-Cat unterlegen.

In Deutschland wurden die **Unicorns** in Holz von Herbert Glas gebaut.

Hier eine Prospektseite von 1975



Baukästen
mit Anleitung, sämtl. Zubehör,
Riggs, Beschläge, Umbauten u. a. für

Tornado
olympischer Zweimanncat in Sperr-
holz unter Ausnützung aller To-
leranzen

UNICORN
meistverbreiteter Einmanncat

MINICORN
der neue Jugend- und Senioren-
catamaran. Ideal auch als Trai-
ningscat und für Frauen; mit 1,90
m Breite u. 55 kg Gewicht voll
auf Autodach transportfähig.

HERBERT GLAS Spezialwerft für Rennkatamarane
8081 Buch/Ammersee 90, 08143 / 759

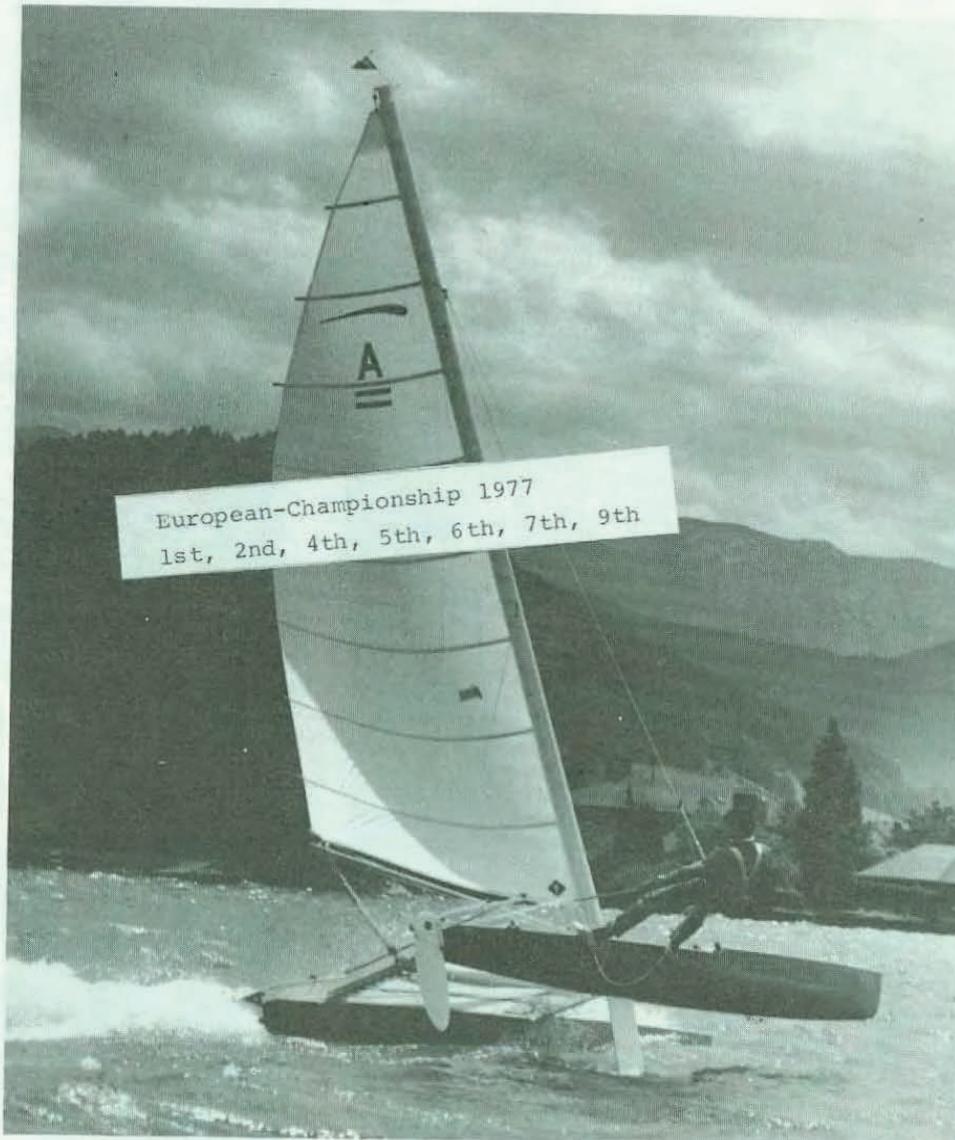
Man konnte das Schiff als Bausatz mit zugeschnittenen Holzteilen, Beschlägen, Mast, Baum, Trampolin kaufen. Die Rümpfe wurden auch in verschiedenen Ausbaustufen oder komplett fertig angeboten.

1982 kostete	
ein kompletter Bausatz, ohne Segel	6813,-DM
nur die Rümpfe als Bausatz	2991,-DM
2 komplett fertige Rümpfe, lackiert	7263,-DM

Der Preis für einen segelfertigen Unicorn lässt sich nur schätzen.
Knapp über 15000,-DM musste man bestimmt berappen

Die **Wings** baute Klaus Enzmann aus GFK. Seine Werft war in Andechs. Bereits 1974 vergab Klaus Enzmann auch eine Lizenz für den Wing-A nach Italien an Catamaran-Sport-Italy Charly Bellmann.

Hier eine Prospektseite von 1977



**WING
CAT**

CAT-SPORT-MÜNCHEN

Klaus J. Enzmann · 8032 Gräfelfing · Am Kirchenhözl 5 · Tel. 089 / 85 50 55
Telex 052 1790 · Werft: Erling - Andechs



Wings auf dem Walchensee 1978

Auffällig ist der leichte Mastfall nach vorne. Das war damals „Mode“, um große Luvgerigkeit zu vermeiden.

Ein Wing-Prototyp aus Holz wurde 1976 bei Scheurer in der Schweiz gebaut. Er sollte leichter als die GFK Boote sein, was aber nicht richtig gelang. Diesen Prototyp erwarb der junge Norbert Bauer.



Der Holz-Wing mit Norbert Bauer 1982 vor Breitbrunn/Ammersee

Es gab auch einen aus Kohlefaser gebauten Wing. Mit diesem besonders leichten Schiff soll Klaus Enzmann die Vorwindstrecke platt vor dem Wind schneller gesegelt sein als die anderen kreuzenden A-Cats.

Der Bau der Wing Boote in der Andechser Werft wurde 1981 eingestellt, und nur noch in Italien weiter geführt. Jedoch, die Bimare von 1982 waren schneller und besiegelten bald das Ende der Wings.

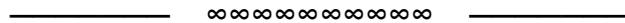
Wie man Boote früher transportierte

Dieter Melcher berichtet wieder:

“Ich glaube den Rekord hatte ein Däne, der mit einem FIAT 600 zur «Ranga» anreiste, mit dem A-Cat auf dem Dach und die ganze Familie mit Gepäck im Auto. Auch John Wright reiste von England zur «Ranga» mit einem etwas älteren, kleinen Ford Anglia mit 3 Unicorns auf einem kleinen Geräteanhänger, wobei dann die 2 Mitfahrer an den ersten Steigungen in Bayern aussteigen und schieben mussten!

Ich hatte das Dach eines Wohnwagens «gekappt», oben drauf 4 Rümpfe und darin Material, eine Nähmaschine für Segelreparaturen, 2 Kojen etc. Das Fahrverhalten des «Wohn-Last- Sportgeräte-Anhängers» war jedoch recht abenteuerlich! Transporte auf dem Autodach waren recht häufig, wobei der Überhang des Masts kaum ganz gesetzeskonform war.“





TIPS FÜR ANFÄNGER



RÄUMSCHOTS:
SOLLTEN SIE DEN
LIESCHNÜMNER
EINMAL NICHT
MEHR SEHEN, SO
SCHÄMEN SIE
EINFACH AUF DEN
LUFFSCHNIMMER.

TRANSVERS;
SHOULDN'T YOU SEE
THE LARBOARD
HULL ANY LONGER
SIMPLY LOOK AT
THE LUFF HULL

.... Aus Jahrbuch 1978

Besondere Regatten

Die allererste A-Cat Europameisterschaft 1976 in Utting / Ammersee



Lange genug hat es ja gedauert, bis endlich eine Europa-Meisterschaft für A-Catamarane ausgesegelt werden konnte.

Wer sich aber zunächst beim Wort "Segeln" aufhalten wollte, der konnte nur Theorie betreiben, denn zur Praxis gehört auch Wind oder zumindest Spurenelemente davon. Und davon war auch von jenen, die normalerweise nächtlich das Gras wachsen hören, nichts zu vernehmen.

Deswegen wurde schon am Sonntag, den 26.9.76 eifrig gewerkelt statt gesegelt. Am Anfang war die Produktivität der italienischen, französischen und deutschen Segler relativ hoch, wollte man doch noch vor dem Start die letzten Latten zur Darstellung eines Hochgeschwindigkeits-Profiles im Segel zurechtstutzen. Eigens mitgebrachte Schraubstöcke - im bereits an anderer Stelle erwähnten "Sarg" von Dieter Berghaus - waren stark frequentiert. Mit vielsagendem Grinsen tat Peter Finckh so, als ob er mit seiner gast-freundlichen Lattenhoblerei schon lang vor der ersten Wettfahrt die Endplatzierungen unserer italienischen Freunde beliebig einstellen konnte. Sie waren mit 5 Booten und eigenem Coach, mit - wie ich annehme mehrheitlich eigenen - Freundinnen und noch anderen wohlthuenden Begleitern angerückt.

Henri Bordel aus Frankreich hatte sogar seinen eigenen Konditionstrainer dabei, mit dem er schon früh am Morgen am See entlang langgezogene Intervallspurts in das taunasse Gras gelegt hatte, bevor der Rest der Armada aus Uttinger Hotels, Pensionen und aus Campingbussen heraus gekrochen kam.

Die Schweizer Gebirgsmarine war in kluger politischer Neutralität wieder einmal einer europäischen Auseinandersetzung fern geblieben, hätte aber diesmal nicht in der üblichen Weise als Rotkreuz-Truppe eingreifen müssen. Wie sich am Ende herausgestellt hat, wurde nämlich so fair und vorsichtig gesegelt, dass weder halb abgeseffene Boote, noch ruderlos treibende besegelte Badeinseln abzuschleppen gewesen wären. Die kleineren Alkoholvergiftungen konnten jeweils am nächsten Morgen bei ein paar Bierchen am Schafkopf-Tisch in geselliger Runde auskuriert werden.

SEGLER- GEMEINSCHAFT UTTING

25.9.-3.10.76

Sa 25.9.-So 3.10. Eine Meisterschaft volle 9 Tage lang, das ist Weltrekord verdächtig. Viele Tage waren in der Tat nötig, denn die Ammersee-Flaute war ebenso rekordverdächtig. Tagelang vertrieb man sich die Zeit mit Schachspiel und Bier. In die große Flaute wurde dann ein Ausflug mit gechartertem Bus zum Oktoberfest und ein Bayerische Abend gelegt. "... Am nächsten Morgen war immer wieder Zeit, sich von den Strapazen des Vorabends zu erholen und ein zu Beginn der Regatta begonnenes Schachspiel weiter zu entwickeln."

.....
 "Endlich am Donnerstag konnte der erste Start gewagt werden. Wir hatten Glück, die Wettfahrt konnte komplett "durchgehungert" werden. ... und weil es so schon war, da ganze noch einmal mit Gefühl..."

Freitags war wieder große Flaute und der Samstag fing auch nicht besser an. Die Italiener hatten schon abgebaut und waren abreisebereit. Doch dann ermöglichten ein paar Windstreifen noch 2 weitere Leichtestwindregatten mit Lotteriespiel.

Der ausführliche Bericht ist 6 Seiten lang.



tagelanges Warten auf Wind. Man beachte die Schachspieler im Hintergrund.

Europa Meisterschaft

1976

1.	G 137	Dr.Robert	Ettl	YCSS	1,6	0,0	0,0	5,0
2.	G 101	Harm	Hoyer	ESC	0,0	2,9	5,0	0,0
3.	G 77	Peter	Finckh	CYC	2,9	1,6	2,9	2,9
4.	G 120	Michael	Buch	DHH	4,0	4,0	1,6	4,0
5.	G 43	Dr.Bernd	Aldefeld	SSCB	10,0	7,0	10,0	1,6
6.	G 125	Ralf	Stadler	SCS	6,0	5,0	16,0	9,0

Personen und erfolgreiche Regattasegler

Klaus Enzmann



Klaus Enzmann, A-Cat Segler, Tüftler, Ingenieur, Geschäftsmann, Organisator.

Klaus hat alles gemacht.

- Er gehört zu den Gründungsmitgliedern der VDAC
- Er gründete die Segelfreunde Walchensee
- Er organisierte jahrelang die Regatta „rund um’s Walchenfass“ und die erste Deutsche Bestenermittlung auf dem Walchensee
- Er baute und vertrieb die Wing A-Cats
- Er tüftelte an der technischen Entwicklung des A-Cats
- Er lies Alu-Masten für die A-Cats strangpressen bis auf 10m Länge
- Er wurde Europameister der A-Cats 1978 in Sheppey/England

Irgendwann kehrte er der vielen Technik den Rücken.

Einfachheit wurde zu seiner Devise und er übernahm den Verkauf der Darts.

Aber er war nicht immer einer Meinung mit der Werft.

Kurzerhand konstruierte er die Topcats, ließ sie in Italien bauen und zusammen mit einem Partner wurden sie erfolgreich vertrieben.

Jedoch, schnelles Segeln faszinierte ihn weiterhin. Sein letztes Projekt war der „Foiler F1“.

Eigens dafür gründete er die Catlift GmbH & Co.-Entwicklungs KG.

Der futuristische Prototyp wurde 2012 auf der „boot“ in Düsseldorf präsentiert.

Zur Serienfertigung kam es nicht mehr.

Klaus starb überraschend 2017. Er wurde 76 Jahre alt.

Dirk Stadler



Dirk Stadler wurde Europameister 1980 am Silvaplana See.
Er hat dann einige Jahre Tornado gesegelt,
und ist bis heute sehr erfolgreich im H-Boot.

∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞



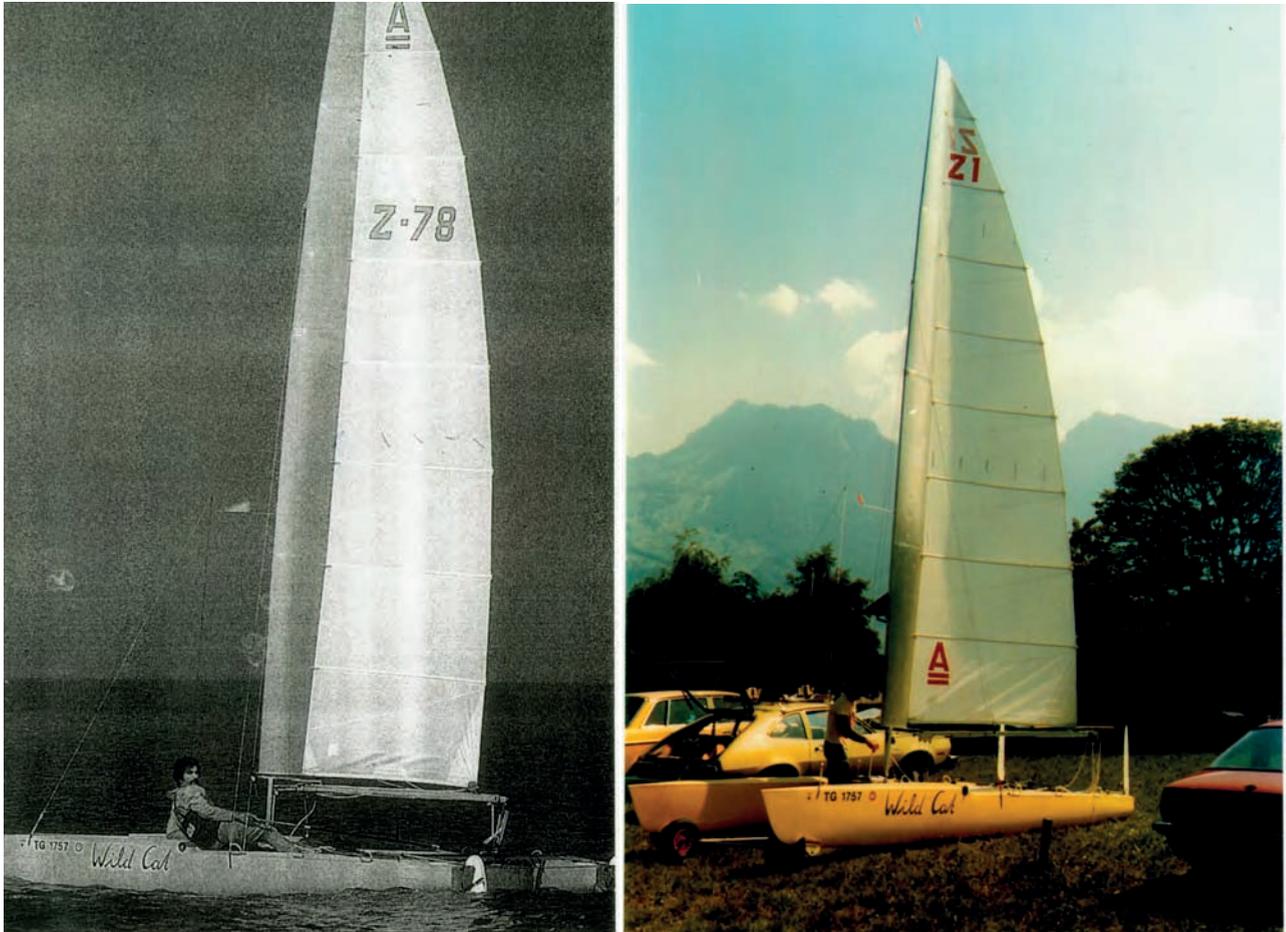
Helmut Knaup's (KC) **internationals**

Die Teilnehmer der Euro 78, als Klaus Enzmann gewann (aus VDAC Jahrbuh 78)

Technische Entwicklung

Technisch versierte Bastler trieben die Weiterentwicklung des A-Cats voran.

Ruedi Schmid's Wildcat mit Profilmast 1975



Wildcat aus der Schweiz 1975

Ruedi Schmid war Swissair Pilot und konzipierte einen superleichten Alu-Profilmast. Eine beachtliche Leistung. Das Rigg sieht schon richtig modern aus.

Der Mast hatte 3,3m² Fläche und war teilbar. Die Latten waren dünne abgeflachte Alu-Röhrchen. Die Rümpfe waren für damalige Verhältnisse superleicht, es gab noch kein Gewichtslimit. Das Boot (und der Segler) waren superschnell und segelten mindestens 5 Grad höher am Wind.

Fighter Hochrigg 1976

Die A-Cats waren leicht und fragil, also eher Leichtwindboote.
Ein Gewichtslimit gab es nicht.

Für die Leichtwindbedingungen auf Schweizer und bayrischen Revieren erdachte Dieter Melcher zusammen mit Andy Scheurer und Olaf Burger eine verrückte Spezialversion des von Scheurer gebauten Fighters.

Die damaligen Argumente von Dieter Melcher:

Im unteren Teil des Segels hat man einen recht gestörten Wind durch Wellen, Rümpfe und Segler. Also mehr Segelfläche in der Höhe und ein ausgeglichenes Segelprofil resp. wenig Twist. Das Boot war extrem schnell bei Leichtwind. Bei Starkwind mit starkem Zug an der Großschot drohten die Rümpfe durch entsprechende Geräusche zu verbiegen.



Dieter Melcher auf der Ranga-Ni-Keti 1976



Montage des Gabelbaumes

Aber, Andi Scheurer erinnerte seine Kumpels daran, dass er eigentlich normale Fighter verkaufen möchte und keine Konstruktionen, bei denen man beim Aufriggen eine 4m-Leiter benötigt, um den Gabelbaum zu montieren.

Das „dalmatische“ Rigg 1976



Das „dalmatische“ Rigg, fotografiert auf der Ranga 1976

Milosevic Zeljko hatte es sich ausgedacht und auf seiner „Anette“ montiert. Den Mastfuß sollte immer auf dem Leerumpf stehen, um damit eine größere projizierte Segelfläche zum Wind (bei Kränkung) und mehr Hebelwirkung im Trapez zu erreichen.

Hochrigg

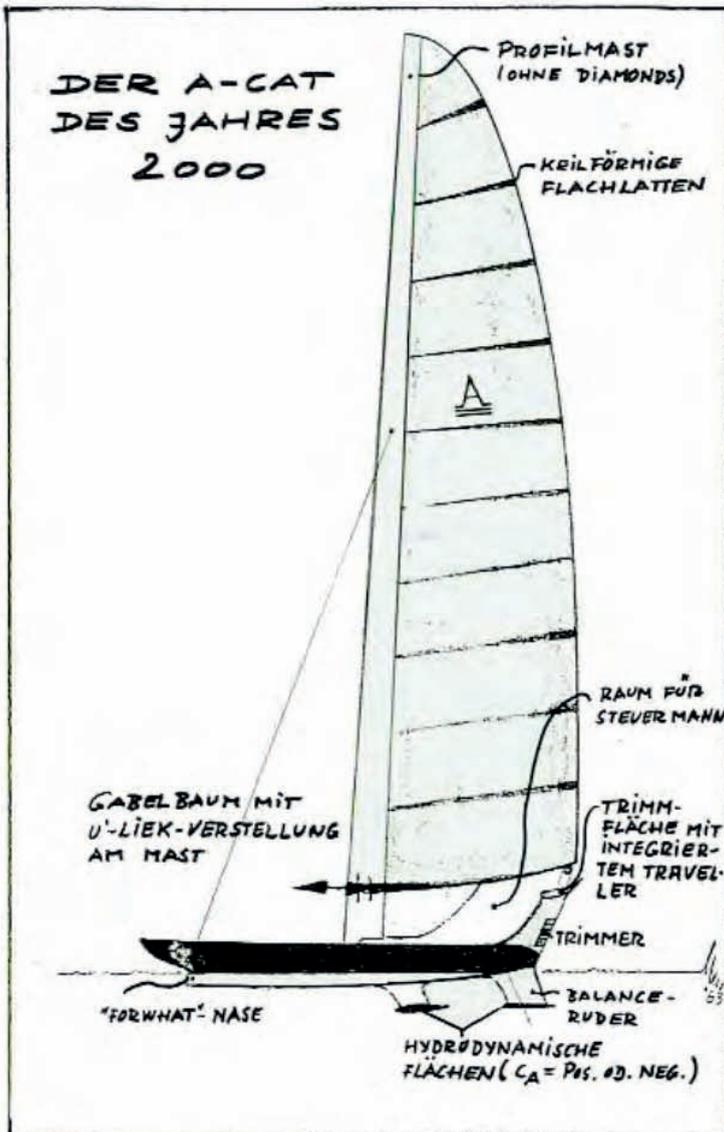
Schon damals (1976) experimentierte man auch mit ersten Hochriggs bis über 10m Länge, was bei einer Kenterung das sichere Ende der Wettfahrt bedeutete. Klaus Enzmann hatte die Fertigung von Alu-Profilmasten für seine Wings konsequent vorangetrieben, die bis zu den Carbonmasten sehr effizient waren.



Hohe Masten bei der Ranga 1986

Man beachte aber auch Boot 334, das einen richtigen Profilmast hat.

Eine Vision aus dem VDAC-Jahrbuch 1983



So gut wie alles, was der Zeichner sich erträumt hatte, ist jetzt Standard, halt nicht schon im Jahr 2000.

- Decksweepersegel
- Gabelbaum
- hydrodynamische Flächen
- auch den Heckspoiler gibt es. Beim Scheurer G7, nur nicht so hoch gesetzt

Besondere Regatten

Weltmeisterschaft 1982 Cesenatico

Die erste A-Cat Weltmeisterschaft auf der nördlichen Halbkugel wurde in Italien 1982 von der Congrega Velisti Cesenatico ausgerichtet.



Hoch-Rigg

Nach der Europameisterschaft 1981 in Enkhuizen begann die Umstellung auf das 9.15m Hoch-Rigg mit Alu Mast. Für die WM waren dann die meisten Boote mit dem neuen Rigg ausgerüstet.



Insgesamt waren 53 A-Cats aus 8 Nationen am Start.
23 ITA, 18 GER, 4 AUS, 1 USA, 2 NZL, 2 SUI, 2 NED, 1 GBR

Leider war die Wetterlage nicht wie erwartet, und es wurden alle Wettfahrten zwischen 0 und 2 Bft. gesegelt. Deshalb gab es auch viele Probleme mit Abbruch, Neustart, Bahn-Verkürzung, Bahn-Änderung, also auch keine leichte Aufgabe für die Wettfahrtleitung.

Dies führte dann zu vielen Diskussionen und Protesten, mit deren Entscheidung nicht jeder einverstanden war.

Bei Sonne und Cappuccino gab es viel Zeit am Strand, auch um die Boote der Australier zu „analysieren“.



Weltmeister wurde Alberto Babbi (ITA), vor Massimo Corbara (ITA) und Greg Goodall (AUS).

Bester Deutscher war Roman Strobl auf dem 10. Platz.

Norbert Bauer G-148



CLASSIFICA FINALE

CL.	T. PUNTI	N. VELICO	NOME SKIPPER	PROVA N. 1		PROVA N. 2		PROVA N. 3		PROVA N. 4		PROVA N. 5		PROVA N. 6	
				CL.	PUNTI										
1	14.4	I 267	Alberto BABBI	3	5.7	1	0	1	0	3	5.7	2	3	6	11.7
2	21.7	I 262	Massimo CORBARA	2	3	8	14	3	5.7	1	0	1	0	7	13
2	21.7	KA 406	Greg GOODALL	1	0	11	17	4	8	4	8	3	5.7	1	0
4	31.4	I 270	Lallo PETRUCCI	6	11.7	3	5.7	2	3	2	3	4	8	8	14
5	47.7	KA 412	Peter BACKHOUSE	4	8	5	10	8	14	5	10	6	11.7	4	8
6	50.7	I 278	Corrado SIRRI	8	14	4	8	15	21	6	11.7	8	14	2	3
7	54.4	KA 459	Roger COLMAN	7	13	15	21	6	11.7	8	14	5	10	3	5.7
8	64	KA 447	Brad SCHAFFERIUS	5	10	9	15	7	13	11	17	10	16	5	10
9	67	H 2	Pieter SAARBERG	9	15	2	3	10	16	12	18	15	21	9	15
10	74.7	G 267	Roman STROBL	11	17	6	11.7	9	15	10	16	11	17	11	17
11	83	I 240	Luca FERRONI	12	18	22	28	12	18	7	13	7	13	15	21
12	84	I 289	Guido PIRRINI	13	19	10	16	5	10	14	20	14	20	13	19
13	94	I 159	Stefano SIRRI	21	27	13	19	dnf	60	9	15	9	15	12	18
14	98	I 279	Massimo NICOLINI	10	16	7	13	dnf	60	17	23	18	24	16	22
15	105	G 266	Niki NOCKE	34	40	17	23	14	20	15	21	19	25	10	16
16	106	I 255	Corrado FABBRI	18	24	14	20	16	22	16	22	12	18	29	35
17	121	G 225	Franz HERR	30	36	24	30	11	17	19	25	17	23	20	26
18	127	I 277	Augusto POMPILI	17	23	16	22	dnf	60	13	19	16	22	ret	41
19	137	K 1	Roger DEWEN	dnf	59	12	18	13	19	16	22	13	19	dnf	60
20	145	G 275	Uwe PFLUEGER	27	33	21	27	dnf	60	28	34	21	27	18	24
21	161	I 244	Nicodemo FEDELI	22	28	19	25	dsq	60	31	37	24	30	ret	41
22	163	US 275	Robert BEADLING	42	48	30	36	ret	60	21	27	26	32	14	20
22	163	G 148	Norbert BAUER	36	42	27	33	dnf	60	25	31	23	29	22	28
24	167	I 194	Mino ZOFFOLI	15	21	17	23	ret	60	20	26	ret	56	ret	41
25	171	G 268	Hans MAIER	25	31	29	35	dnf	60	23	29	29	35	ret	41
26	173	G 269	Klaus WIRZ	16	22	18	24	dnf	60	30	36	25	31	dnf	60
27	174	G 265	Thomas SCHWEYER	35	41	31	37	dnf	60	27	33	34	40	17	23
28	176	G 270	Jorn SCHULZ	23	29	26	32	dnf	60	29	35	41	47	27	33
29	179	I 276	Maurizio SARAGONI	26	32	28	34	ret	60	22	28	dnf	56	23	29
30	184	I 269	Alfiero MORETTI	14	20	33	39	dnf	60	dsq	58	20	26	ret	41
31	190	G 187	Heinz MUELLER	31	37	25	31	dsq	60	dsq	58	33	39	19	25
32	198	I 224	Giovanni TUMIDEI	41	47	39	45	dnf	60	32	38	31	37	25	31
33	206	I 266	Umberto PRESTERA'	dsq	59	36	42	dsq	60	38	44	28	34	21	27
34	209	KZ 282	Norman CODD	32	38	dsq	59	dnf	60	18	24	22	28	dnf	60
35	210	G 243	Ralf STADLER	28	34	35	41	dnf	60	36	42	27	33	dnf	60
36	211	G 233	Joachim GRAUER	20	26	dsq	59	dsq	60	24	30	30	36	dnf	60
37	213	G 193	Ernst MEYER	38	44	40	46	dnf	60	39	45	38	44	28	34
38	215	I 265	Zoilo ROMANATI	dnf	59	41	47	dnf	60	35	41	32	38	24	30
39	232	H 1033	Pieter DWARSHUIS	43	49	dsq	59	dnf	60	37	43	43	49	26	32
40	234	I 280	Pino MONTACUTI	19	25	23	29	ret	60	dnf	60	dnf	60	dnf	60
41	243	Z 233	Hermann MENNENGA	39	45	32	38	dnf	60	dnf	58	36	42	dnf	60
41	243	G 206	Karl WAGNER	37	43	20	26	dnf	60	dnf	58	dnf	56	dnf	60
43	250	I 216	Virgil GIOVANNINI	24	30	34	40	dnf	60	dnf	60	dnf	60	dnf	60
44	251	USA 194	Ray MANNING	40	46	37	43	dnf	60	40	46	ret	56	dnf	60
45	253	I 241	Roberto BERGAMINI	dnf	60	dnf	60	dnf	60	26	32	35	41	dnf	60
45	253	I 281	Roberto GIANNELLI	dnf	59	38	44	dnf	60	41	47	37	43	dnf	60
47	254	Z 50	Albrecht WOESSNER	dnf	59	44	50	dnf	60	34	40	39	45	dnf	60
48	257	G 228	Paul VOGEL	33	39	dsq	59	dnf	60	33	39	dnf	60	dnf	60
49	259	G 139	Norbert MERKT	45	51	42	48	dnf	60	43	49	45	51	dnf	60
50	260	I 202	Roberto TISSELLI	29	35	dnf	59	ret	60	ret	58	42	48	dnf	60
51	262	I 215	Mauriz. GIUGGIOLI	ret	59	43	49	ret	60	42	48	40	46	dnf	60
52	271	G 282	Peter HOFMANN	dnf	59	45	51	dnf	60	45	51	44	50	dnf	60
53	279	G 50	Peter WILLINGER	44	50	dnf	59	dnf	60	44	50	dnf	60	dnf	60

Europacup 1983, Ammersee, SV Breitbrunn

Vom 1.-5. Juni 1983 wurde von der SVBb der Europacup ausgerichtet. Eigentlich sollte es eine Europa-Meisterschaft sein, doch der DSV hatte dies unter Androhung einer Strafgebühr der SVBb untersagt. Da die A-Classe die Bedingungen für die DSV Meisterschafts Würdigkeit nicht erreicht hat, ist auch in Deutschland keine Europameisterschaft gestattet.



So hat man eben einen Europacup ausgerichtet, der dann nicht mehr vom Regelwerk des DSV abhängig war, und somit das Problem gelöst. (Bürokratie lässt grüßen)

Die Großveranstaltung am Ammersee wurden viele Artikel in der lokalen Presse angekündigt. Hier ein Ausschnitt des Münchner Merkur vom 31-MAI-1983

Europacup der A-Cats

Die weltbesten Segler sind am Start

Breitbrunn – Spitzensegler aus fünf Nationen gehen beim Europacup der A-Cats vom 2. bis 5. Juni auf dem Ammersee an den Start, bisher liegen 48 Meldungen vor. Die Italiener werden in Breitbrunn stark vertreten sein: Alberto Babbi, der Weltmeister von 1982, Massimo Corbara, Zweiter der WM, und auch der WM-Vierte Michelangelo Petrucci haben zugesagt. Möglicherweise können aber die Deutschen Roman Strobel, Ranglistenester 1982 (aus Höhenschäftlarn), Norbert Bauer, letztjähriger Zweiter vom TSV Herrsching, oder der Breitbrunner Karl Wagner, der vor zwei Wochen einen sechsten Platz auf der Ranga ni-keti holte, ihren Heimvorteil nutzen und die italienische Vorherrschaft brechen.

Aus England kommt Spitzensegler Roger Dewen, der international immer im ersten Drittel plazierte ist, ebenso wie der Holländer Peter Saalberg.

Die A-Cats, eine freie Konstruktionsklasse (nur Länge, Breite und Segelfläche sind limitiert) warten

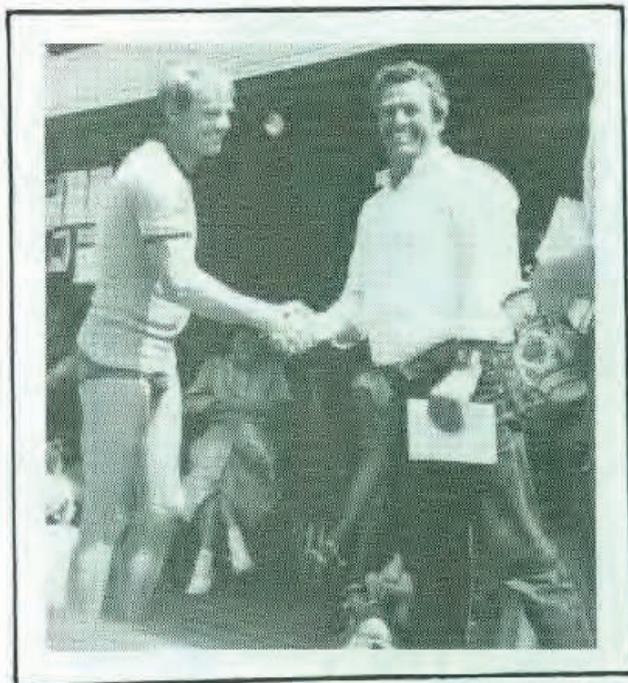
seit kurzer Zeit mit einem Novum auf. An Stelle des ursprünglichen Riggs wird jetzt ein Hochrigg gefahren, das ein Kreuzen vor dem Wind ermöglicht. Dadurch wird der Vorwindkurs der Kreuz recht ähnlich und die Positionen der Boote kann sich schneller verschieben. Das Hochrigg mit dem 9,25 Meter hohen Mast könnte die Regatten noch spannender werden lassen, wird aber noch mehr Einsatz von den Seglern fordern.

Bei sommerlichen Bedingungen kamen 45 A-Cats aus 4 Nationen zum Ammersee. Besonders erfreulich war die Teilnahme des Italienischen-Teams mit 10 Booten, sowie von Piet Saarberg aus Holland und Roger Dewen aus England.

Leider waren die Windverhältnisse nicht wie erwartet, und es konnten nur 4 Leichtwind Wettfahrten durchgeführt werden. Das Team um Wettfahrtleiter Sigi Meier sowie alle Helfer haben eine sehr gute Veranstaltung geboten.

Roman Strobl (D) mit 21.0 Punkten gewinnt vor Lucca Ferroni (I) mit 23.6 Punkten und Roger Dewen (UK) mit 24.9 Punkten, somit gibt es ein internationales Podium. Hier die weiteren Platzierungen:

4.	Gerhard Weidlich	(D)	28,9
5.	Karl Wagner	(D)	32
6.	Stefano Sirri	(I)	33,6
7.	Pieter Saarberg	(H)	33,6
8.	Corrado Sirri	(I)	40
9.	Mino Zoffoli	(I)	41
10.	Franz Herr	(D)	45,9
11.	Massimo Nicolini	(I)	46
12.	Ewald Merz	(D)	54
13.	Guido Pirini	(I)	55,5
14.	Augusto Pompili	(I)	59
15.	Thomas Schweyer	(D)	67
16.	Uwe Pflüger	(D)	67



Der ausgezeichnete
Wettfahrtleiter
Sigi Meier beglück-
wünscht den frisch-
gebackenen Europa-
meister Roman Strobl
aus Deutschland

17. Martin Fischer	(D) 72	32. Hans-Otto Stöhr	(D) 128
18. Gerhard Exner	(D) 73	33. Peter Riedel	(D) 130
19. Ernst Meyer	(D) 75	34. Rudolf Bär	(D) 132
20. Klaus Enzmann	(D) 81	35. Ralf Stadler	(D) 134
21. Hans Maier	(D) 84	36. Harry Renner	(D) 135
22. Heinz Müller	(D) 87	37. Günter Göggelmann	(D) 136
23. Norbert Bauer	(D) 94	38. Bernd Maier	(D) 138
24. Jörn Schulz	(D) 94	39. Edwin Geisert	(D) 148
25. Peter Dietz	(D) 95	40. Ludwig Wegele	(D) 156
26. Klaus Wirz	(D) 104	41. Norbert Merkt	(D) 159
27. Thomas Löffler	(D) 106	42. Horst Bach	(D) 161
28. Robert Weinhard	(D) 106	43. Peter Hofmann	(D) 164
29. A. Spadarelli	(I) 108	44. G. Breitenberger	(D) 166
30. Joachim Grauer	(D) 115	45. Wolfgang Singer	(D) 190
31. M. Giovagnoli	(I) 124		



Die Sieger Roman Strobl(D), Lucca Ferroni(I) und Roger Dewen(K) zwischen dem Wettfahrt-leiter Meier und Vereinsvorstand Rothlauf

Personen und erfolgreiche Regattasegler

Roman Strobl



Roman Strobl bei der Europameisterschaft 2004 in Bracciano



... und nach Karriere-Ende:
2010 in Breitbrunn bei Kaffee und Kuchen
statt Regatta segeln

Seine lange Erfolgsliste:

Europameisterschaft: 1. Platz 1983 und 1987

Weltmeisterschaft: 3. Platz 1995 in Andijk:

Sieger IDB: 4 mal Es kann auch häufiger gewesen sein, denn es gibt ein paar Lücken in der Statistik

Ranglistensieger: 9 mal, davon 1982-1989 in ununterbrochener Folge

Nach Karriere-Ende segelte Roman nur noch auf dem Starnberger See. Seinen A-Cat rüstete er mit Spinnaker aus. Ideal für die leichten Windverhältnisse auf seinem See. Er gewann regelmäßig die Langstreckenregatten.

Leider ist er 2015 überraschend gestorben.

Edwin Geisert



Edwin Geisert bei der Europameisterschaft 2004 in Bracciano



als Besucher bei der IDB 2011 in Utting
im Gespräch mit Heinz Müller

Edwin kann reichlich Erfolge vorweisen.

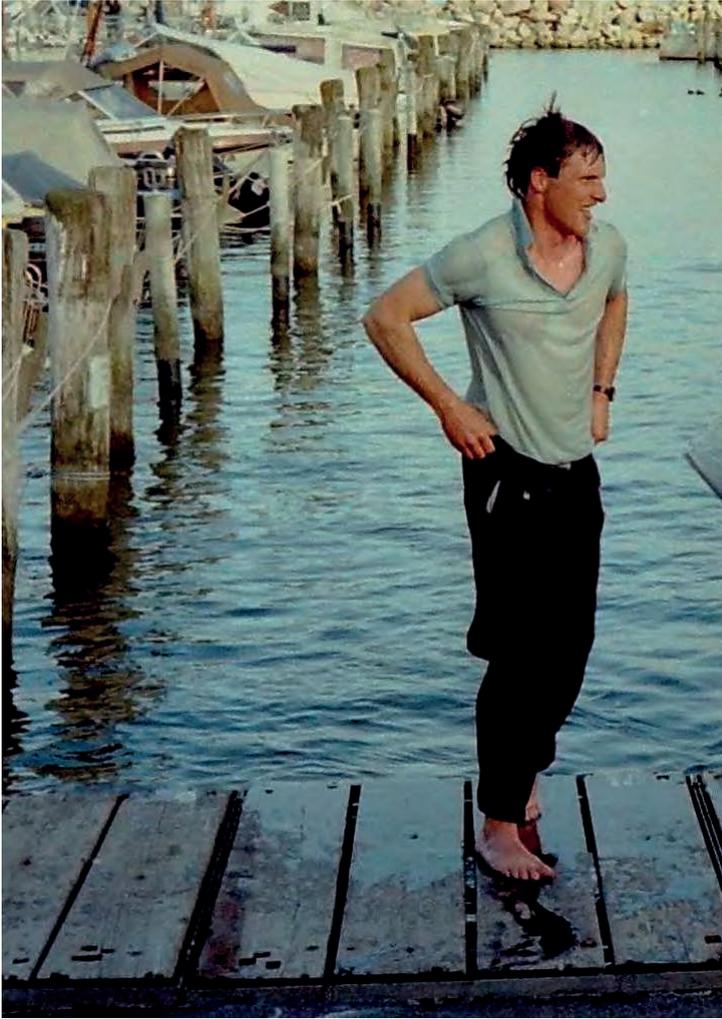
Europameisterschaft: 2. Platz 1990 in Grömitz
Sieger IDB: 1986 auf dem Walchensee
Ranglistensieger: 1995

Lallo Petrucci hatte ihn deshalb als Werkssegler und Werftvertreter in Deutschland für seine Bimare A-Cats ausgesucht.

2004 bei der IDB auf der Fraueninsel wurde er mit starker Leistung vierter. Danach ließ seine Regatta-Aktivität nach und im Herbst 2005 verkündete er sein Karriere-Ende.

Vele di Pasqua in Cesenatico 2006 (vor der Haustüre der Bimare-Werft) war seine letzte Regatta.

Gerhard Weidlich



Der frisch getaufte Europameister von 1990

Sieger IDB: 1984, 1988 und 1990

Es kann auch häufiger gewesen sein, denn es gibt ein paar Lücken in der Statistik

Weltmeisterschaft: Vizeweltmeister 1986 in Brenzone

wiederum Vizeweltmeister 1994 in Lake Cootharaba/Australien

Europameisterschaft Europacup 1983 4. Platz

Europameister 1990 in Grömitz

Diese internationalen Erfolge konnte nur Nils Bunkenburg übertreffen.

1996 hörte er mit A-Cat Segeln auf Ein Verlust.

Heinz Müller



Heinz in Angriffslaune 2011 bei der IDB in Utting/Ammersee



..... und 2014 als Zuschauer am Brombachsee

Heinz segelte noch als über 80jähriger sportlich und flott bei A-Cat Regatten. So zum Beispiel bei der IDB 2005 auf der Fraueninsel/Chiemsee bei kräftigem Wind, Regen und Kälte. 2011 im Oktober bei der IDB in Utting am Ammersee wollte er es nochmals wissen, denn das Wochenende zuvor bei der Regatta gegenüber in Breitbrunn, da segelte er bei leichtem Wind um den ersten Platz. Leider machte das Wetter mit böigem Westwind und Kälte einen Strich durch seine Rechnung. Selbst als Heinz das Alter von 90 Jahren überschritt, segelte er noch bei leichtem Wind Sommer wie Winter auf seinem Heimatrevier in Biblis.

Er wurde 95 Jahre alt.

Bernd Maier



Bernd Maier 2004 bei der Europameisterschaft in Bracciano

Bernd hat jahrelang die A-Cat Jahrbücher erstellt.

Er war der allerwichtigste Mann der VDAC..

Bei Durchblättern der Jahrbücher erahnt man, welche unglaubliche Mühe er sich jedes Jahr gegeben hatte. Er hatte die Leute dazu gebracht, ausführliche und interessante Regattaberichte zu verfassen, technische Berichte eingefordert, hin und wieder eine Seite mit lustigen Zeichnungen eingefügt (hatte er diese selbst gezeichnet?). Und er überredete Sponsoren, Werbung gegen Gebühr zu machen.

2007/2008 konnte er ein letztes Mal überredet werden, diese Arbeit zu übernehmen.

Georg und Matthias halfen beim Einfordern der Berichte,

Von da an übernahm das Internet mit der VDAC-homepage diese Aufgabe.

Bernd ist in A-Cat Rente gegangen und auf Laser umgestiegen.

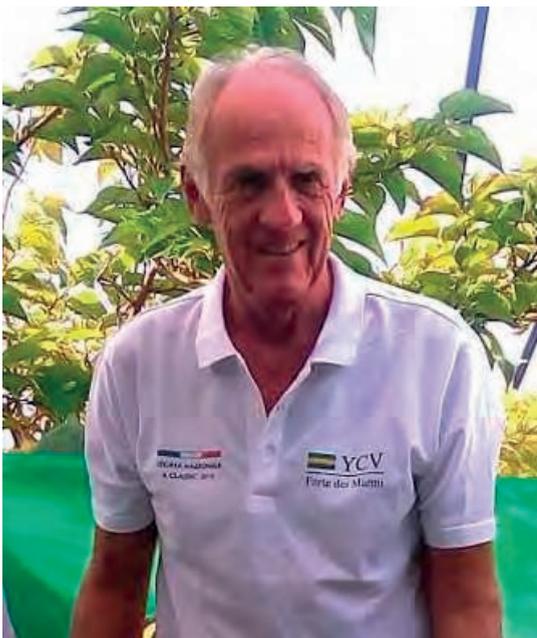
Doch halt, so ganz wollte er nicht gleich verzichten und er übernahm eine kleine Beteiligung an einem älteren Bimare.

Mit diesem Schiff segelte er 2008 die Regatta am Achensee mit und hatte das unglaubliche Pech, den einzigen Holzprügel, der auf dem See schwamm, mit voller Fahrt zu treffen. Der Bimare hat diesen Schlag natürlich nicht ausgehalten. Der rechte Rumpf wurde vom Schwert ein gutes Stück nach hinten aufgeschlitzt und ging rasch unter. Es ist ein Vorteil, dass ein Katamaran 2 Rümpfe hat, Bernd rettete sich auf Nr.2.



Bernd Maier in Seenot 2008 auf dem Achensee

Norbert Bauer, der Dienstälteste



Norbert segelt A-Cat seit über 40 Jahren und hat immer noch nicht genug.

Technische Entwicklung

Bimare BIM von 1981

I progettisti sono oggi praticamente in grado di modificare all'infinito le caratteristiche di una barca migliorandone continuamente le prestazioni. Questo è avvenuto per il BIM; quattro anni di innovazioni e successi sui campi di regata in tutto il mondo, hanno fatto del BIM il più veloce catamarano da competizione in singolo, attualmente esistente.

I primi 5 posti al campionato d'Europa A DIVISION 1981 svoltosi in Olanda sono l'ultimo e significativo risultato di una messa a punto eccezionale. Logica l'iniziativa degli appassionati a questo sport che hanno costituito l'associazione di classe BIM A CAT ed organizzano campionati e regate curandone la diffusione e lo sviluppo tecnico.

CARATTERISTICHE PRINCIPALI:

Lunghezza f.t.	m.	5,48
Lunghezza al galleggiamento	m.	5,41
Larghezza	m.	2,28
Immersione a derive alzate	m.	0,16
Immersione a derive abbassate	m.	0,80
Superficie randa	mq.	12,34
Superficie albero alare	mq.	1,32
Superficie boma	mq.	0,14
Altezza albero alare	m.	8,46
Lunghezza boma	m.	2,20
Peso complessivo	kg.	110

MATERIALE DI COSTRUZIONE:

Vetroresina sandwich di tessuto di vetro e termato spessore mm. 5 - kg. 90 per m³
acciaio inox e leghe di alluminio

PROGETTO

Michelangelo Petrucci



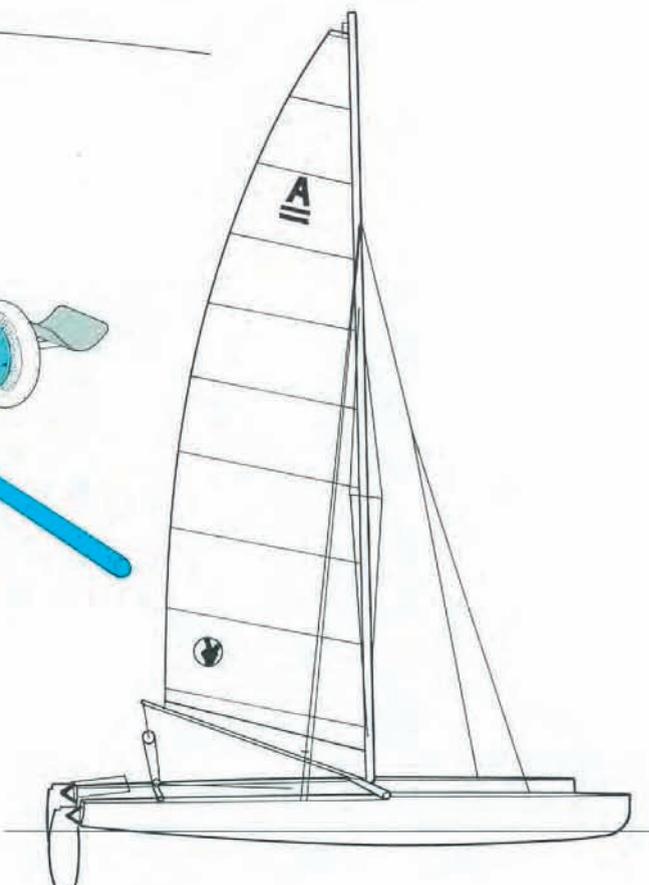
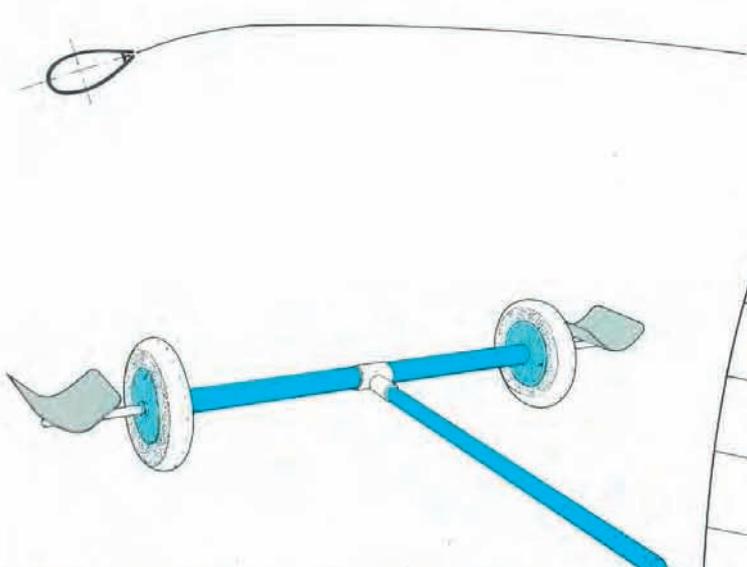
TECNICHE COSTRUTTIVE:

Dallo spaccato allegato risalta come viene ottenuta la stratificazione a sandwich e quale resistenza strutturale si venga a creare con questa tecnica, contenendo al contempo il peso per cmq. al di sotto di ogni altra possibilità di esecuzione.

Un complesso sistema di sei stampi consente di allestire le varie parti con assoluta libertà di manovra e di assemblare il tutto dall'interno incollando le coperte solo a lavoro finito. Questo espediente permette di realizzare una compatta unione dei vari pezzi e di concentrare sui punti di maggiore torsione i necessari rinforzi.

L'albero girevole a profilo aerodinamico e la randa a 10 stecche, facilitano una regolazione millimetrica di ogni punto della vela rispetto al vento apparente.

30 minuti sono necessari per smontare, caricare e legare il BIM. Un apposito carrello di alaggio ne facilita le manovre su ogni tipo di terreno. Per agevolarne il trasporto sul tetto di qualsiasi vettura di media cilindrata, viene fornito a richiesta l'albero divisibile in due parti.



There is practically no end today to the improvements a designer can make to boost the performance of a boat. And that's just what BIM are doing all the time. Four years of continual improvements and successes in competitions throughout the world have made the BIM the fastest single racing catamaran on the market.

The first 5 places in the European Championships A DIVISION 1981, held in Holland, are the latest, crowning result of our scrupulous attention to detail. It follows that the interest for this sport has risen and led to the creation of the BIM A CAT class association, to the organisation of championships and competitions, and to the subsequent technical development of the boats themselves.

BUILDING TECHNIQUES:

The enclosed cross-section shows clearly how the sandwich layers are arranged. In comparison to other methods, this technique allows us to obtain lower weights per sq. cm. together with a highly resistant structure.

A complex system of six moulds permits preparing the various parts with complete freedom of manoeuvre and assembling the whole craft from the inside. The final covering is glued on only when assembly operations are completed. This method ensures compact adhesion of the single parts and permits strengthening all major stress points.

The aerodynamic revolving mast and the 10-batten sail facilitate the millimetric adjustment of the sail according to the apparent wind.

Only 30 minutes are required to dismantle the BIM. A special beaching-transporter permits movement over all kinds of ground. On request a twin-section mast can be supplied so that the BIM can be carried on the roof of all medium-large cars.

MAIN FEATURES

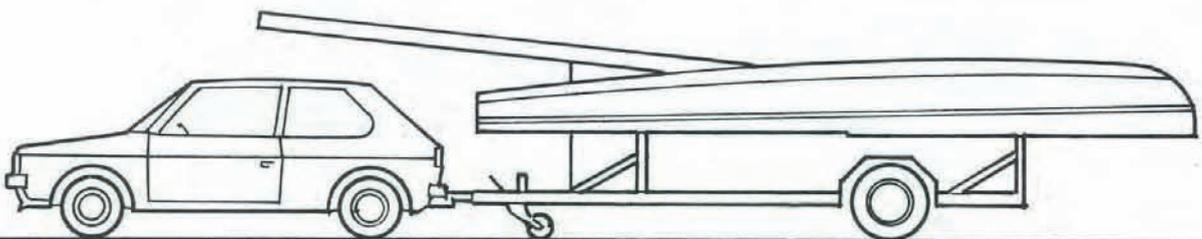
Overall length	5.48 m.
Length on the water	5.41 m.
Width	2.28 m.
Draft with dagger boards raised	0.16 m.
Draft with dagger boards lowered	0.80 m.
Surface of sail	12.34 sq.m.
Mast surface	1.32 sq.m.
Boom surface	0.14 sq.m.
Mast height	8.46 m.
Boom length	2.20 m.
Overall weight	110 kg.

MATERIALS EMPLOYED

Glass fibre - sandwich of glass fibre and thermate - thickness 5 mm. - 90 kg. per m² - stainless steel and aluminium alloys.

DESIGNER:

Michelangelo Petrucci



M. Petrucci, Bootskonstrukteur und Bimare Werftbesitzer hat immer mal wieder Unruhe in die A-Cat Klasse gebracht. Hier 1981 mit dem Versuch einer Einheitsklasse, später mit Gewichtslimit oder 2004 mit dem Javelin als Einheitsklasse.

Klasse BIM A Cat

Klassenbestimmungen Vermessung

- Art.1) Der BIM A Cat ist eine Einheitsklasse innerhalb der internationalen A-Klasse, deren Klassenbestimmungen nur wenige Einzelheiten zur Modifikation offenlassen.
Dadurch wird eine grösstmögliche Gleichheit der Boote fuer die Durchfuehrung der Regatten erreicht.
- Art.2) Die BIM A Cat Klasse besteht ausschliesslich aus Booten, die vom Konstrukteur M.Petrucci selbst oder den von ihm lizenzierten Bootsbauern gebaut wurden.
- Art.3) Jeder komplette Rumpf mit allen festen Beschlaegen darf nicht weniger als 20 kg wiegen und muss nach den Vorschriften des Konstrukteurs gebaut sein.
- Art.4) Die Wantenbeschlaege sind an der Rumpfaussenseite befestigt. Der Abstand vom Bug betraegt 111 cm und 303 cm mit einer Toleranz von 1 cm.
- Art.5) Die Quertraversen duerfen nur auf ihren urspruenglich vorgesehenen Positionen montiert werden. Die Quertraversen muessen gerade sein, die maximal zulaessige Durchbiegung nach allen Seiten betraegt 1 cm.
- Art.6) Die Travellerschiene muss gerade sein und ist fest mit der hinteren Quertraverse verbunden.
- Art.7) Fuer die Quertraversen, Mast und Baum duerfen nur die vom Konstrukteur vorgeschriebenen Aluminiumprofile verwendet werden.
- Art.8) Der Mast muss auf seiner ganzen Laenge konstanten Querschnitt aufweisen. Er ist gerade und darf nicht laenger als 9.00 m sein, gemessen ab Oberseite Quertraverse.
- Art.9) Der Baumbeschlag am Mast muss auf einer Hoehe zwischen 3 cm und 25 cm befestigt sein, gemessen ab Oberseite der Quertraverse.

Paopao

Der Paopao ist eine neuseeländische Holzkonstruktion, der Name ist aus der samoanischen Sprache des Polynesischen Bootsbaus in der Südsee.

Bei der WM 1984 in Wellington/Neuseeland hatte das deutsche Team Paopao Boote gechartert. Norbert Bauer war vom Boot begeistert, und baute selbst ein solches Boot, siehe seine Beschreibung im nächsten Abschnitt.



Paopao von Norbert Bauer, 1987 bei der Euro in Hoorn/Niederlande

SWING



Harro Knebels Swing 1987.

Man beachte:

- den Kassettenruderkopf. Erst 2011 am Mayfly von Martin Fischer wieder entdeckt.
- den Kielsprung. Er hat einen ungewöhnlichen Verlauf, ist doch der größte Tiefgang und das meiste Volumen eher hinten, kurz vor dem hinteren Beam. Evtl. war das von einer damaligen amerikanischen Americas Cup 12mR Konstruktion beeinflusst. Aber was bei einem 12er Sinn machte ist bei einem A-Cat eher Fehl am Platz

Besondere Regatten

Weltmeisterschaft 1984 Wellington Neuseeland

Die erste A-Cat Weltmeisterschaft in Neuseeland wurde in Wellington Harbour vom Muritai Yacht Club vom 29-FEB bis 13-MAR-1984 ausgerichtet.

Zum anderen Ende der Welt kamen insgesamt 45 A-Cats aus 4 Nationen. (31 NZL, 8 AUS, 1 USA, 5 GER)

Das Deutsche Team mit Ralf Stadler, Jörn Schulz, Lutz Wegele, Harro Knebel und Norbert Bauer hatten alle Boote vom Typ Paopao gechartert. Wir wurden sehr gastfreundlich bei den Neuseeländischen Segler Familien untergebracht und versorgt. Die Hilfsbereitschaft und Kameradschaft war einzigartig.



Es war eine perfekte Organisation an Land und auf dem Wasser. In der Segler Nation Neuseeland hat solch eine Veranstaltung einen sehr hohen Stellenwert. Täglich wurde in Presse, lokalem Rundfunk und Fernsehen über die Weltmeisterschaft berichtet.



Wellington liegt am Süd-Ende der Nordinsel, wo dann auch eine sehr starke Düsenwirkung mit der Südinsel entsteht. So hatten wir immer sehr starken Wind mit Böen bis ca. 32 Ktn, also eine Starkwind Weltmeisterschaft am oberen Limit.



Bei diesen Verhältnissen hatten die Australier und Neuseeländer ihre Revier Vorteile. So gewann Alan Goodall vor Brad Schafferius und Brian Hooper. Andy Brown als erster Neuseeländer auf Platz 4. Einzigartig war auch die Sieger-Ehrung mit dem Auftritt einer lokalen Maori Tanzgruppe.



RESULTS OF WORLD A DIVISION CHAMPIONSHIPS - SAILED IN WELLINGTON - N,Z, - MARCH 1984

SL/NO	SKIPPER'S NAME	NATION	OVERALL		POINTS TABLE						
			PL	PTS	RACE 1	RACE 2	RACE 3	RACE 4	RACE 5	RACE 6	RACE 7
KA515	ALLAN GOODALL	AUS	1	9	5,7	3	0	0	3	3	0
KA546	BRAD SCHAFFERIUS	AUS	2	19,4	0	5,7	11,7	8	0	0	5,7
KA456	BRIAN HOOPER	AUS	3	39,7	11,7	0	3	3	8	52	14
KA500	GREG GOODALL	AUS	4	40,4	8	10	5,7	11,7	5,7	8	3
KZI70	ANDY BROWN	NZ	5	42,4	3	11,7	10	5,7	10	5,7	8
KA517	JOHN HAWKSWORTH	AUS	6	70,7	13	3	14	0	3	11,7	10
KZ148	TONY GABLE	NZ	7	88,7	18	5	16	7	4	IS	11,7
KZ161	BRYAN WIIG	NZ	8	91	14	9	13	6	8	13	17
KA484	JOHN DOWLING	AUS	9	98	16	6	26	8	7	16	15
KZ159	RAY MANNING	NZ	10	99	17	4	17	4	5	25	22
KA516	ROBERT BEADLING	USA	11	118,7	19	52	52	13	11,7	10	13
KZ121	GAVIN WALTER	NZ	12	120	31	52	18	15	19	17	20
KZ169	RODNEY EWING	NZ	13	21	27	22	22	22	6	18	21
KA372	RICK BROWN	AUS	14	24	26	20	19	52	21	19	19
KZ138	GARRY BENNETT	NZ	15	34	20	17	21	21	29	26	29
KA545	RON WARREN	AUS	15	34	15	52	15	52	22	14	16
KZ143	PETER BRADDOCK	NZ	17	36	24	18	20	19	52	24	31
KZ137	MIKE ROBERTSHAWE	NZ	18	45	28	52	23	25	24	21	24
KZ150	ROSS ALLEN	NZ	19	50	22	52	29	24	27	22	26
KZ147	JIM DALE	NZ	20	70	29	21	31	52	28	33	28
KZ59	JIM SWANSON	NZ	21	75	32	25	34	23	37	31	30
KZ157	COLIN RANKIN	NZ	22	77	23	52	28	52	23	28	23
KZI66	JAMIE SUTHERLAND	NZ	23	178	30	24	24	52	31	30	39
KZ160	MAL HADDON	NZ	23	178	52	52	33	20	26	20	27
KZ151	BRUCE LITTLE	NZ	25	182	10	8	8	52	52	52	52
KZ149	BUD NALDER	NZ	26	814	25	52	25	52	34	23	25
G293	LUTZ WEGELE	GER	27	188	34	28	36	27	33	32	34
KZ167	MURRAY McLAUHLAN	NZ	28	200	37	23	27	52	25	52	36
KZ146	RALPH STADLER	GER	29	204	52	34	37	28	32	35	38
KZ133	JORN SCHULZ	GER	30	207	33	26	52	52	30	29	37
KZ79	JAMES WILLIAMS	NZ	31	209	52	27	30	26	36	38	52
KZ140	B. DICKSON	NZ	32	212	39	31	38	52	35	34	35
KZI31	ROBIN DENSEM	NZ	33	215	38	30	40	29	39	39	42
KZ38	HARRO KNEBEL	GER	34	223	41	29	42	30	52	40	41
KZ130	NORBERT BAUER	GER	35	232	40	33	41	52	38	37	43
KZ123	PETER RICE	NZ	35	232	42	52	43	31	40	36	40
KZ124	TONY EWING	NZ	37	234	36	52	35	52	52	27	32
KZ171	RICK MARTIN	NZ	38	246	52	52	52	52	20	52	18
KZ164	DAVE DUNN	NZ	39	275	35	52	32	52	52	52	52
KZ120	NOEL SIGNAL	NZ	40	279	52	32	39	52	52	52	52
KZ168	NORM CODD	NZ	41	281	21	52	52	52	52	52	52
KZ129	GRAHAME COCHRAN	NZ	42	284	43	52	52	52	52	52	33
KZ75	WARREN THESSMAN	NZ	43	304	52	52	52	52	52	52	44
KZ158	KEN HARGREAVES	NZ	44	312	52	52	52	52	52	52	52
KZ135	BOB FRECKLINGTON	NZ	44	312	52	52	52	52	52	52	52

Norbert Bauer KZ-130

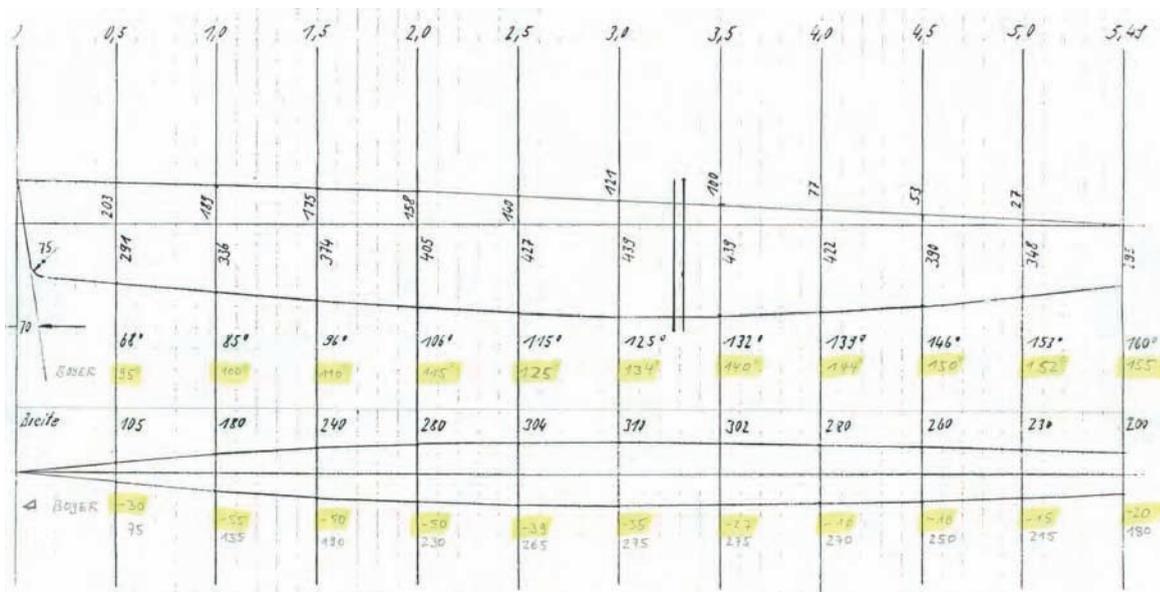
Bau eines Holzbootes

von Norbert Bauer

Nach den vielen Erfolgen mit selbstgebauten Holzbooten in AUS, NZL, CAN usw. hatte ich im Winter 1986 die Idee für einen Eigenbau in Holz. Auch Vereinskollege Uwe Pflüger und Robert Weinhart haben sich für einen Eigenbau entschieden. So gab es viel Erfahrungs- und Ideenaustausch.

Wir hatten uns für die Neuseeländische Konstruktion PaoPao entschieden, und uns die hierfür notwendigen Pläne besorgt.

Es gibt eine entscheidene Zeichnung die alle wesentlichen Angaben für die Schwimmer enthält.



Hier sind alle 0.5 Meter die Werte für die Decksbreite, Kielwinkel und die Abwicklungsmasse für ein Seitenteil enthalten.

Das ganze Boot wurde in sogenannter Nähbauweise mit 4mm Gabun Sperrholz gebaut. Die Sperrholz Platten waren in 2.5m Länge, somit musste 2mal geschäftet werden um eine Länge von 5.5m zu erreichen. Hierbei wird im Verhältnis 1:10, d.h. über 40mm die Platte schräg angeschliffen und mit Epoxidharz verleimt. So erhält man dann eine lange Platte über 5.5m Länge und einer Höhe von etwa 70cm.

Diese 4 Platten werden nun übereinander gelegt, und mit Hilfe einer geraden Datumlinie die Abwicklungsmaße aufgezeichnet. Dann das ganze mit einer Stichsäge genau aussägen und verschleifen. An der Decks Innenkante werden 1,5cm quadratische Leisten aus Roter Zeder (Stringer) mit Epoxidharz aufgeklebt.



Dann erfolgt die Näharbeit. Im Abstand von 5mm von der Unterkante werden alle 10cm Löcher mit 2mm Durchmesser gebohrt. Anschließend mit Kupferdraht je zwei Seitenteile verbunden. Die Seitenteile aufklappen und die Kielwinkel für alle Positionen einstellen, dann wird die Kiellinie von innen mit 3 Glasgewebe-Streifen überlappend fixiert.

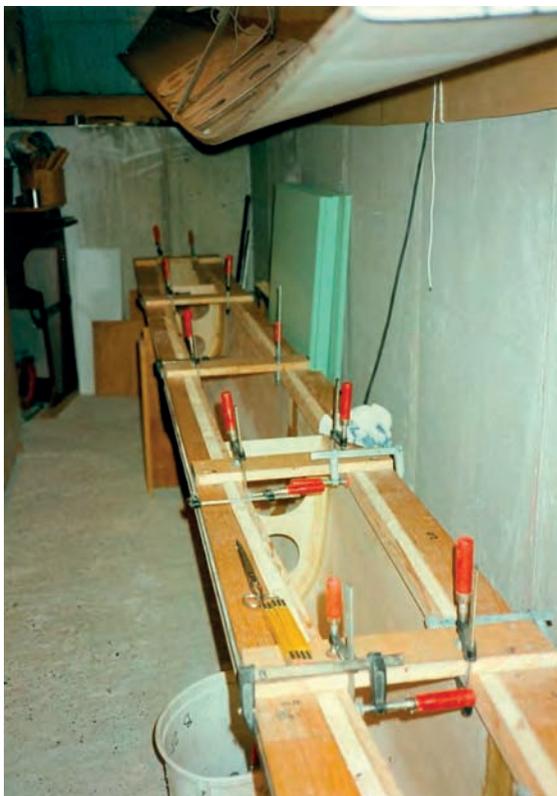


Als nächster Schritt werden der nun offene Rumpf umgedreht und die Kupferdrähte abgezwickelt, die Kiellinie wieder glatt verschliffen und von außen auch mit 3 Gewebebändern laminiert.



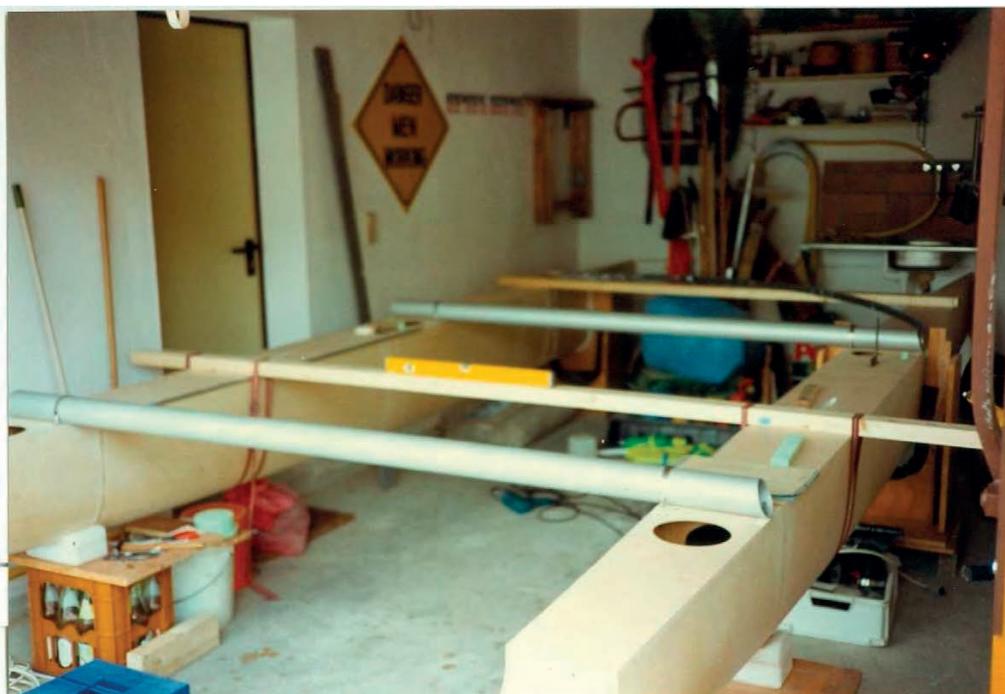
Nun benötigt man eine massive Decksform, die aus beliebigen Holzplatten ca. 600cm x 50cm und etwa 5 cm Höhe angefertigt wird. Dort wird die Aussparung für das Deck mit der Stichsäge ausgeschnitten.

Dann werden die Seitenteile gut mit warmem Wasser benetzt, und sehr langsam und vorsichtig in die Decksform gedrückt. Das ganze Gebilde dann fixiert und umgedreht, anschließend hat man den offenen Rumpf fertig für den Innenausbau.

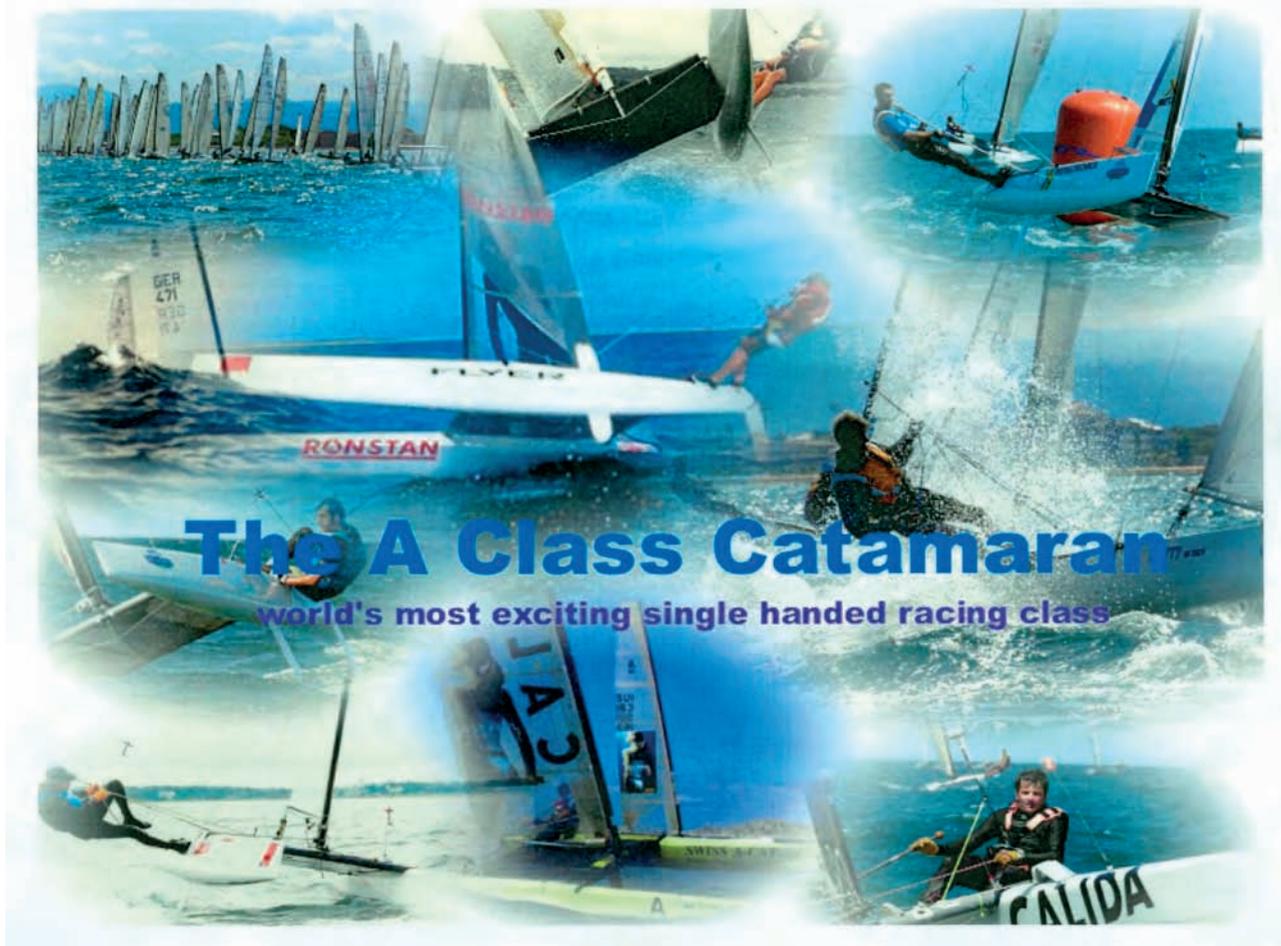


Beim Innenausbau werden die Spanten, Zwischendeck, Schwertkasten, Spiegel, Decksbalken immer sehr genau passend mit Epoxidharz und Gewebefasern eingebaut. Hierfür ist ein gutes Gefühl für Statik und Belastungen nötig, damit auch bei Welle und viel Wind keine Schäden entstehen. Verstärkungen für Traveller, Beamaufnahmen und Wanten müssen bedacht werden. Als letzter Schritt wird das Deck aufgeklebt, und der zweite Schwimmer bearbeitet. Dann noch die Holme anpassen und fertig ist der A-Cat.

Für mein erstes Boot habe ich ca. 400 Arbeitsstunden benötigt. Ich konnte jedoch auch viel Erfahrung aus meiner Tätigkeit als Werks-Student bei der Fa. Cat-Sport von Klaus Enzmann mit einbringen.



... und der Flyer von 2003



Der A-Catamaran Ferrari auf dem Wasser

Als international anerkannte Konstruktionsklasse ist der A-Catamaran (kurz „A-Cat“) lediglich durch folgende Abmessungen eingeschränkt:

max. Länge:	5,49 m
max. Breite:	2,3 m
max. Segelfläche:	13,94 m ²
min. Gewicht:	75 kg

(segelfertig)

Keine weiteren Vorschriften! Ohne „Wenn“ und „Aber“ bedeutet dies, dass es keine Restriktionen für die Verwendung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen gibt. Design, Rumpfform, Mast und Segel sind losgelöst von jeglicher Vorschrift. Der A-Cat ist konstruktiv eine wahrlich grenzenfreie Spielarena!

In hochtechnologisierten Werften werden diese Boote nach den neuesten Fertigungsverfahren im Bootsbau hergestellt und unterliegen einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Wave-Piercing-Rümpfe, canted hulls (angestellte Rümpfe), Vollcarbon- & Kevlarbauweise in Sandwichkonstruktion sind nur einige der herausragenden Erfolgskomponenten.

Im Preis-Leistungsverhältnis brauchen A-Cats den Vergleich nicht zu scheuen. Trotz der Verwendung hochwertiger Materialien und der aufwendigen Verarbeitung bleibt der Kaufpreis vor allem durch die internationale

Bootsbaukonkurrenz vergleichsweise niedrig. **Der Wertverfall ist gering.** Es gibt einen guten Gebrauchsmarkt.

Ungeachtet der filigranen Bauweise sind A-Cats robust genug, um sich auch auf Seerevieren - wie beispielsweise der Ostsee - zu behaupten.

Mit ein wenig Erfahrung ist der A-Cat spielend leicht zu beherrschen. Einmal Probe gesegelt, ist man umgehend dem enormen Potential aus Beschleunigung, Geschwindigkeit und Agilität verfallen und das schon bei wenigen Knoten Windgeschwindigkeit. Selbst ein gekentertes Boot kann allein problemlos wieder aufgerichtet werden.

Was des Seglers Leid ist, fällt beim A-Catler nicht ins Gewicht: **Der Aufwand für den Auf- und Abbau ist minimal.** Die fest miteinander verbundenen Rümpfe lassen sich dank des geringen Rumpfgewichts von ca. 55 kg schnell auf den Trailer verladen. Mast, Segel und andere Ausrüstungsgegenstände sind ebenfalls schnell verstaut. **Denn nur Segeln macht Spaß!**

Die A-Cat-Segler sind eine liebenswerte Gemeinde, die sich zu regionalen und überregionalen Regatten auf über 150 Wettkampfveranstaltungen weltweit trifft. Das Niveau auf Kontinental- und Weltmeisterschaften ist hoch. Hier trifft sich das Who-is-Who der A-Catler aus drei Kontinenten und mehr als 14 Nationen. Hilfsbereitschaft ist überall zu finden. Das deutsche Regattaangebot ist ebenso reichhaltig wie abwechslungsreich und auf das ganze Land verteilt.

Freizeitsieger frönen auf einer großen Plattform der Sonne, dem Wind und den Wellen. Stetig segelt es sich an den meisten Bootsklassen vorbei. A-Cats bieten auch mal Platz für einen/eine Mitsiegler/in.

Wenn Sie Fragen haben zum A-Cat, zur nationalen und internationalen Regattaszene, zur Technologie, zum Angebot auf dem Bootsmarkt, etc., dann wenden Sie sich an *Hennes Henniger* (0179 - 7913880) oder *Christian Steinmetz* (0163 - 6464144).



VDAC

Vereinigung Deutscher A-Division-Catamaran-Segler e.V.

Schützenweg 17
82211 Herrsching
info@a-cat.info
www.a-cat.info
Fax: +49 (0)1212 - 530857450 (12 e/min)

Besondere Regatten

Europameisterschaft 1990 Ostsee, Grömitz

Vom 8.-13. Juli 1990 wurde im Rahmen der Grömitzer Woche die Europameisterschaft durchgeführt. Es war auch der Probelauf für die Weltmeisterschaft die für 1991 auf dem gleichen Revier geplant wurde. Diese beiden Großereignisse sollten auch ein Impuls für den Durchbruch A-Class im Norden sein.



Insgesamt waren 45 A-Cats aus 6 Nationen gemeldet.
(8 Italien, 4 Holland, 2 Frankreich, 2 Schweiz, 1 Australien, 28 Deutschland)

Durch die Grömitzer Woche wurde eine sehr professionelle Organisation und ein umfangreiches Rahmenprogramm geboten. Zusätzlich gab es auch noch ein VDAC Dinner im Restaurant „Schlemmerland am Ostseestrand“.



Der VDAC Vorstand Uwe Pflüger, Karl-Heinz Schalück und Bernd Maier



Bei Live-Musik durch die VDAC-Band hatten alle einen vergnüglichen Abend.

Die Wind und Wetterbedingungen waren typisch für Norddeutschland und sehr anspruchsvoll. Mit Welle bei 5-6 Bft. waren viele Binnen und Leichtwindsegler nicht gut vorbereitet. Deshalb gab es auch viele DNF und DNS Wertungen.

Einer der potentiellen Favoriten auf den Titel war unser Seriensieger Roman Strobl. Er kam mit dem superleichten OK-Boot von Sirri Corrado. Dieses Boot war für diese Bedingungen jedoch nicht so gut geeignet, und Roman konnte insgesamt nur den 39. Platz erreichen.



Roman Strobls italienischer OK A-Cat

Europameister wurde Gerhard Weidlich vom SC-Simssee, vor Edwin Geisert und Piet Saarberg aus Holland. Gerhard wurde dann auch vorschriftsmäßig in der Ostsee getauft.



Grömitzer Segel-Club
A-Cat Europameisterschaft 190

Platz - Wettfahrt

Segel-Nr.	Name	Club	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
1 G 343	Gerhard Weidlich	SCSimssee	3	1	1	1	DNF	3	1
2 G 396	Edwin Geisert	VDAC	1	2	5	2	2	2	9
3 H 1	Pieter Saarberg	N.V.FLEVO	5	4	10	DNF	1	1	2
4 H 28	Pieterjan Dwarshuis	M.V.FLEVO	2	6	4	3	6	4	3
5 G 378	Reinhard Egner	SCS	11	8	2	7	4	8	4
6 I 536	Rudy Warnsing	OVM	7	3	14	4	8	6	11
7 I 522	Paolo Penco	C.V.B.	4	5	6	21	5	5	17
8 I 477	Vittorio Richeley	YCBE	13	7	8	6	3	DNF	10
9 F 244	Jacky Nebrel	CVB	14	9	11	5	9	10	6
10 Z 68	Peter Tobler		9	10	9	9	10	20	13
11 KA 647	Paul McKenzie	COLAC YC	16	12	24	15	12	9	5
12 G 391	Klaus Wirz	VDAC	12	11	17	27	7	16	7
13 I 501	Manuel Vaccari	C.V.O.	6	19	15	14	13	25	8
14 I 482	Bertani Lula	C.V.B.	15	16	18	11	11	7	DNF
15 G 379	Robert Egner	SCS	31	18	3	10	DNF	12	12
16 H 43	Huub Heemels	MAAS/ROER	17	13	16	17	16	14	14
17 G 393	Uwe Pflüger	TSVH	21	20	13	13	19	15	15
18 G 384	Martin Fischer	VDAC	8	14	7	12	14	DNS	DNS
19 G 383	Stefan Kittlausz	YCN	22	DNF	21	20	25	23	20
20 H 365	Jacques Schimberg	WESTERSLAG	10	VIF	12	8	DNF	13	DNS
21 G 361	Franz Herr	TSV	20	17	27	16	15	DNF	DNS
22 G 348	Michael Friedrich	VDAC/BSV	DNS	28	20	19	18	11	DNS
23 G 395	Willi Polte	SFW	25	DNF	35	23	23	21	22
24 G 390	Jörg Horn	YCSO	30	26	34	22	24	24	23
25 G 359	Gebhard Moldenhauer	YCZ	DNF	30	30	25	20	27	19
26 G 392	Marc Margulies	SFW	DNF	27	19	28	DNF	17	16
27 G 394	Joern Schulz	sSFW	34	29	25	DNF	22	22	21
28 D 33	Bent Weber	SKS	29	25	23	26	28	26	DNF
29 G 6	Tito Seifert	YCL	26	23	29	29	26	31	25
30 G 341	Hermann Ramisch	SCIA	27	24	26	DNF	27	19	DNF
31 Z 67	Christian Scherrer		33	32	DNF	24	DNF	18	18
32 G 373	Klaus Enzmann	SFW	24	15	32	DNF	17	DNF	UNS
33 G 365	Klaus-Peter Schmidt	SFW	35	34	37	31	29	28	UNS
34 G 357	Norbert Bauer	ITSV	32	31	33	DNF	UNS	30	24
35 G 368	Ralf Stadler	SCSimssee	DNF	UNS	UNS	18	21	29	DNS
36 G 382	Karl-Heinz Schalück	TSVH	37	35	DNF	30	31	32	UNS
37 F 266	Patrick Balbo	A.S.E.A.B.	36	36	36	32	32	DNF	DNS
38 I 502	Micneie Nannerini	YCEE	lii	22	umb	DNF	ükS	ONG	OWG
39 G 397	Roman Strobl	SFW	19	UNS	22	DNS	UNS	UNS	DNS
40 G 371	Albert Hahn	VDAC	23	DNS	28	DNF	DNS	DNS	DNS
41 G 325	Bernd Maier	TSV	DNF	21	31	DNF	DNS	UNS	DNS
42 I 474	Aldo Pugnetti	C.V.B.	DNF	33	DNF	Dgl	30	DNS	DNS
43 G 342	Robert Weinhart	TSVH	28	37	DNF	DNF	DNS	UNS	UNS
44 I 519	Nicodemo Fedeli	V.C.Velzna	DNS	UNS	UNS	DNS	DNS	DNS	DNS
45 G 376	Michael Neumaier	TSVH	DNF	DNF	UNS	DNS	DNS	UNS	UNS

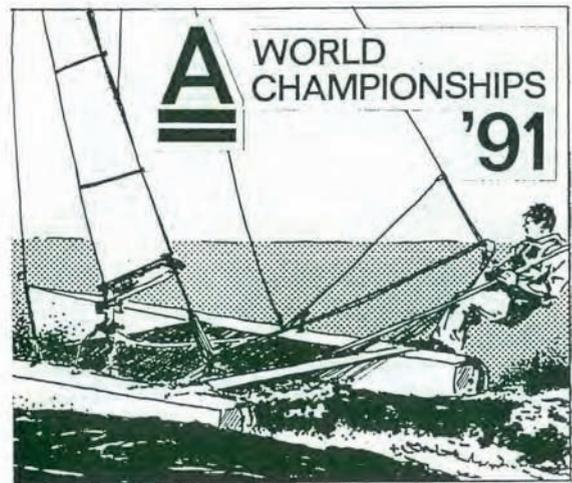
Norbert Bauer G-357

Weltmeisterschaft 1991

Ostsee, Grömitz

Die Grömitzer Woche war ja 1990 das Revier für die Europameisterschaft, und somit vielen Seglern schon bekannt.

Vom 13.-19. Juli 1991 wurde für die A-Klasse die Weltmeisterschaft, und gleichzeitig für die Hobie-16 die Europameisterschaft ausgetragen.



Besonders erfreulich war die große international Beteiligung mit 66 Booten aus 11 Nationen mit Belgien, Kanada, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Holland, Italien, Neuseeland, Australien, Schweiz und USA.

Typische Ostseewelle mit 5-6 Bft. waren die idealen Bedingungen für unsere Gäste aus Australien und Neuseeland. Nur an einem Tag hat der Wind etwas nachgelassen, so dass Reinhard Egnér auch einen Tagessieg erringen konnte.

So gingen die ersten vier Plätze an das Australische Team.

Paul McKenzie dominierte mit einer Serie von 1,2,1,1,2,1,1 und wurde verdient und unangefochten Weltmeister 1991.

Platz 2 und 3 gingen an die Brüder Alan und Greg Goodall, gefolgt von Scott Anderson.

Als erster Europäer kam Egidio Babbi auf Platz 5, und als bester Deutscher Edwin Geisert auf Platz 6.



Grömitzer Segel-Club
A-Cat Weltmeisterschaft 1991

				Platz - Wettfahrt						
Segel-Nr.	Name	Club	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	
1	KA 657	Paul McKenzie COLAC Y.C.	1	2	1	1	2	1	1	
2	KA 658	Alan Goodall PORT M.	7	1	2	2	3	4	DNS	
3	KA 659	Greg Goodall BEBDIGO YC	4	3	6	3	5	2	DNS	
4	KA 626	Scott Anderson	9	4	4	6	6	PMS	3	
5	I 582	Egidio Babbi C.N.C.	3	DNF	3	4	15	22	2	
6	G 396	Edwin Geisert TSVH	6	10	7	13	4	9	6	
7	KZ 207	Philpott Murray	10	12	DPIF	10	10	3	4	
8	F 213	Joel Escarret C.V.B.	16	6	5	15	14	11	5	
9	G 402	Martin Fischer VDAC	5	7	DNF	5	8	14	20	
10	H 630	P.J. Dwarshuis C.C.WIKI	21	11	8	9	17	7	11	
11	G 403	Gerhard Weidlich SCS	8	13	DNF	14	21	6	13	
12	G 401	Reinhard Egner SCS	2	DNS	11	7	1	5	DNF	
13	I 577	Vittorio Richelay YCBE	11	9	15	17	12	18	DNS	
14	G 397	Roman Strobl TSVH	20	14	12	11	20	8	DNS	
15	I 501	Manuel Vaccari 27	8	20	18	28		21	10	
16	F 110	Gilles Escarret C.V.B.	25	16	16	24	19	17	14	
17	I 580	Rudi Warnsing UVM	19	DSO	14	27	22	20	12	
18	H 43	Huub Heesels MAASIROER	23	19	YMP	19	18	25	21	
19	H 45	Jons Trouw WIKI	26	18	19	20	26	16	DNF	
20	F 244	Bruno Terrien CNBPP	30	20	10	25	33	24	18	
21	H 1	Pieter Saarberg W.V.WIKI	12	5	ONF	8	25	15	DNF	
22	F 215	Philippe Hernandez C.V.B.	36	17	22	32	35	29	16	
23	F 216	Patrick Balbo A.S.E.A.B.	31	30	21	41	27	31	17	
24	I 560	Bocchini Mauro	17	ONF	DNF	29	7	23	22	
25	G 398	Bernd Maier TSVH	38	24	18	26	31	33	DNF	
26	G 383	Stefan Kittlausz YCN	42	28	23	ONF	40	28	19	
27	B 13	Michel De Frenne GYC	14	DNF	ONF	OSO	13	12	9	
28	Z 68	Peter Tobler 15	DNS	9	NU	11	19	UNS	224.0	
29	G 404	Robert Egner SCS	18	DNS	ONF	16	9	13	DNF	
30	B 7	Albert Soudan SNEH	32	32	27	33	32	41	DNF	
31	G 410	Hermann Ramisch SCIA	29	22	DNF	50	29	37	32	
32	G 391	Klaus Wirz VDAC	28	DNS	DNF	23	23	46	15	
33	G 392	Marc Margulies SFN	35	27	25	DNF	OH	39	23	
34	G 408	Ewald Geimer SVBb	DNS	ONS	DNS	21	37	27	7	
35	G 364	Ulrich Von Varnbüler YCWallhaus	54	33	28	47	42	48	28	
36	G 393	Peter-Uwe Pflüger ISVH	DNF	DNS	26	34	44	34	25	
37	G 400	•Peter Egner SCS	DNF	ONS	UNS	DNS	16	10	8	
38	I 504	Giulio Pennisi YCBE	24	DNF	13	35	34	UNS	DNS	
39	G 304	Christian Widera SKF	45	25	DNF	30	38	35	ONF	
40	G 399	Dr. Reiner Biffar	33	DNS	DNF	43	39	32	27	
41	D 33	Bent Weber SKS	39	21	17	31	ORF	UNS	UNS	
42	G 390	Jörg Horn YCSO	44	ONS	DNS	39	30	43	24	
43	I 555	Luca Bertani 13	15	DNF	22	ONS	[INS	DNS	287.0	
44	G 361	Franz Herr TSVH	37	ONS	UNS	36	24	26	DNF	
45	G 357	Norbert Bauer 1SVH	40	DNS	DNF	28	ONF	30	26	
46	G 368	Ralf Stadler SCS	41	DNS	DNS	44	41	42	30	
47	G 374	Nils Bunkenburg WASSERVER.	PMS	23	24	DNF	45	45	UNS	
48	G 344	Manfred Schachtner SCIA	52	31	DNS	46	46	44	DNF	
49	F 226	Frederic Bahuon CN	51	29	ONF	DNS	36	38	UNS	
50	G 365	Klaus-P. Schmidt SFW	DNS	DNS	ONS	45	43	47	29	
51	I 579	Michel, Nannerini YCBE	22	DIS	ONS	12	IMF	ONS	DNS	
52	G 349	Siegfried Bednar YCSO	56	DNS	DNS	49	48	49	33	

Technische Entwicklung

Scheurer 1996

Jetzt wurde die Wissenschaft eingesetzt. Strömungsphysiker und Faserverbundtechniker vom Technikum Luzern halfen bei der Entwicklung.

Kann sein, dass Martin Fischers wissenschaftliche Vorgehensweise das beeinflusst hat.

Das Boot wurde komplett aus Carbon mit Epoxiharz gebaut und kostete segelfertig 15780,-SFr lt. Preisliste.



Schnellstes Einmannboot der Welt
The fastest one-man boat in the world
La barca monoposto più veloce del mondo

• Technische Daten
• Technical data
• Caratteristiche tecniche:

Länge / length /
Lunghezza: 5.48m

Breite / width /
Larghezza: 2.28

Gewicht aufgeriggt /
weight rigged /
Peso attrezzato: < 75kg

Segel- und Mastfläche /
sail- and mast area /
Superficie della vela
e dell'albero: 13.94 m²

Mastlänge / mast length /
Lunghezza dell'albero: 9m

Klassenvorschriften / class rules /
Prescrizioni di classe:
free construction class

Änderungen und Weiterentwicklungen **sind jederzeit** ohne Vorankündigung **möglich**.

Amendments and further improvements **may be made at any time** without prior notice.

Modifiche e ulteriori sviluppi **possono essere apportati** senza preavviso **in qualsiasi momento**.

Swiss -Cat made by

**SCHEURER & CO
BOOTSWERFT**

Dr.-Schneiderstr. 4B CH-2560 Nidau-Biel Tel. 032 51 52 41
Fax 032 51 52 56

Unterstützt durch Strömungsphysiker und Verbundfaseringenieure wurde am Zentralschweizerischen Technikum in Luzern der Scheurer A-Cat entwickelt. Ausgiebige Versuche im Strömungskanal erlaubten, die theoretisch errechnete Rumpfform zu testen und zu optimieren. High performance aber fordert mehr. Rümpfe und Schwerter wurden nach zwei Jahren Erfahrung mit dem Scheurer A-Cat nochmals im Strömungskanal unter Berücksichtigung verschiedenster Wellenbilder weiterentwickelt. Das Gewicht konnte bei höherer Festigkeit dank Einsatz modernster Materialien und Fertigungstechnologien weiter verringert werden. Dazu kommt der seit Jahren erprobte Profil-Mast aus Carbon, der durch sein geringes Eigengewicht die Segeleigenschaften wesentlich verbessert.

The Scheurer A-Cat has been developed at the Central-Swiss Technical College in Lucerne with the assistance of fluid flow physicists and composite fibre engineers. Extensive trials in a water channel have made it possible to test and optimize the theoretically calculated hull shape. But high performance demands more. Following two years experience with the Scheurer A-Cat, the hulls and centreboards have been further

developed in the water channel taking into account the widest possible range of wave patterns. Thanks to the use of state-of-the-art materials and manufacturing technologies, it has been possible to reduce the weight even further. Added to this is the carbon fibre sectional mast which has made a significant improvement to the sailing performance thanks to its low intrinsic weight.

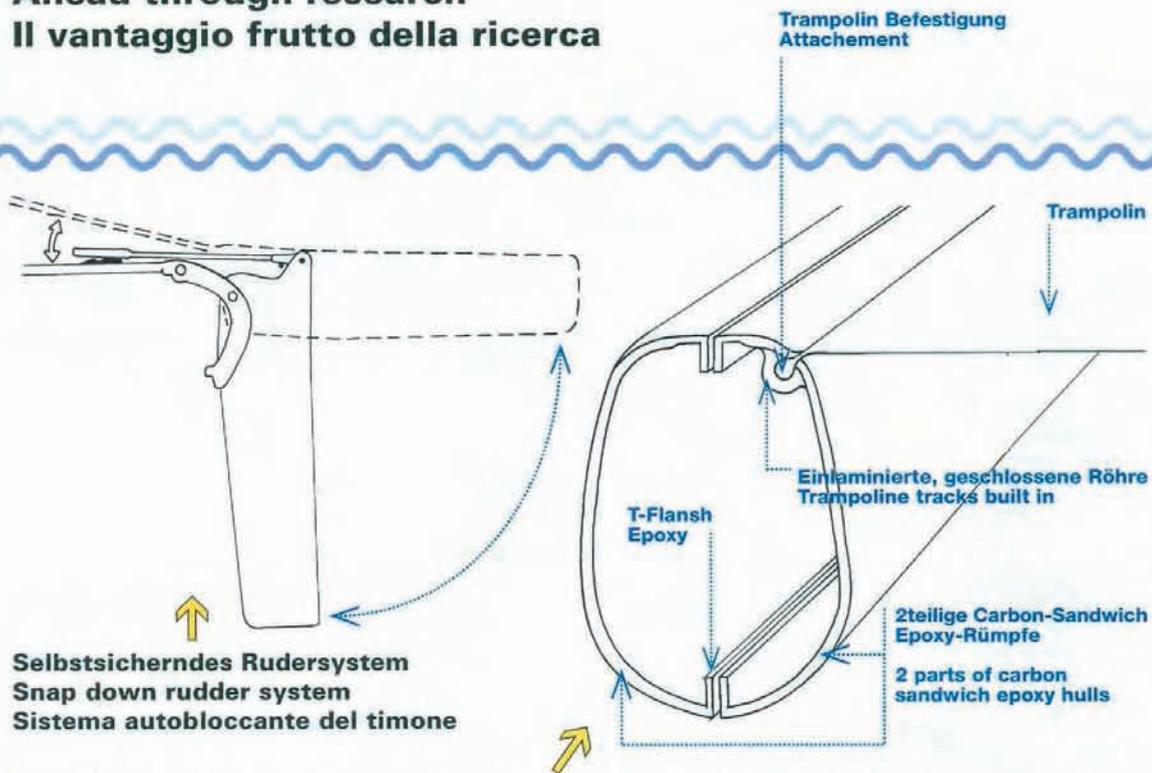
L'A-Cat Scheurer è stato sviluppato alla scuola tecnica superiore dello Stato di Lucerna con l'aiuto di studiosi di fluidodinamica e di ingegneria delle fibre composte. Numerosi esperimenti condotti nel canale di flusso hanno consentito di testare e ottimizzare la forma dello scafo, frutto inizialmente di calcoli puramente teorici. Ma le grandi prestazioni richiedono qualcosa in più. Dopo due anni di esperienza con l'A-Cat Scheurer, gli scafi e le derive mobili sono state ulteriormente perfezionate tenendo conto dei più disparati tipi di onda. Il peso è stato ulteriormente ridotto con l'impiego dei materiali e delle tecnologie di costruzione più avanzati. A ciò si aggiunge l'albero profilato in carbonio che da anni dà ottimi risultati e il cui esiguo peso migliora nettamente le caratteristiche della vela.

Neu: optimierte Rumpfform
New: optimized hull shape
Novità: scafo dalla forma ottimizzata



Scheurer in führender Position / Scheurer in leading position / Scheurer in testa

Vorsprung durch Forschung
Ahead through research
Il vantaggio frutto della ricerca



Selbstsicherndes Rudersystem
Snap down rudder system
Sistema autobloccante del timone

Die Rümpfe werden statt aus drei nur aus zwei Teilen hergestellt. Die aufwendigere Bauweise wird durch die höhere Festigkeit bei geringerem Gewicht gerechtfertigt. Die vier Airex-Spanen sorgen für zusätzliche Festigkeit in Extremsituationen.

The hulls are made in two sections instead of three. Four Airex bulkheads provide additional rigidity in extreme situations.

Gli scafi constano di sole due parti invece di tre. Quattro ordinate in airex conferiscono all'imbarcazione una maggiore resistenza in situazioni estreme.



Grosse, internationale Felder sorgen für ein hohes Niveau ↑
Large, international fields ensure a high standard
Grandi campi internazionali garantiscono un alto livello

High performance demands high technology

Rumpfformen, Schwerter und Ruder werden unter Vacuum in Sandwich-Technologie hergestellt. Dazu werden ausschliesslich Carbonfasern und Airex-Foam verwendet. Der Schaum zwischen den Laminaten erzeugt gleichzeitig den vorgeschriebenen Auftrieb. Der Einsatz von Epoxy-Harz unterstützt die hervorragenden Eigenschaften des Carbons.

Carbonfasern weisen höhere Festigkeiten und bedeutend höhere Steifigkeit als Glasfasern auf. Dadurch werden das Gewicht und die Durchbiegung drastisch verringert. Die Dauerfestigkeit bei dynamischer Belastung ist hervorragend, die Wärmeausdehnung fast null, was eine sehr lange Lebensdauer garantiert. Für den praktischen Einsatz heisst das aber auch weniger Torsion und dadurch höhere Kreuzgeschwindigkeit bei Welle.

Hulls, centreboards and rudders are manufactured under vacuum using sandwich technology. For this purpose, only carbon fibre and Airex foam are used. At the same time, the foam between the laminates produces the buoyancy stipulated in the regulations. The use of epoxy resins contributes to the outstanding performance of the carbon fibre. Carbon fibre displays greater strength and significantly greater rigidity than glassfibre. This means that the weight and sagging under load are dramatically reduced. The long-term strength under dynamic stresses is outstanding and the heat expansion virtually non-existent, guaranteeing a long life expectancy. In practical use, however, this means a reduction in torsion and as a result, higher speed across the waves.



Hervorragende Beschleunigung am Start durch optimale Schwertprofile ↑

Outstanding acceleration from the start thanks to the optimum centreboard profiles

Straordinaria accelerazione alla partenza grazie agli ottimi profili della deriva

Gli scafi, le derive mobili e i timoni vengono costruiti sotto vuoto con la cosiddetta tecnologia a sandwich. A tal scopo vengono utilizzate esclusivamente fibre di carbonio e una speciale schiuma detta airex-foam. La presenza di schiuma tra i laminati garantisce la portanza prescritta. L'impiego di resina epossidica ottimizza le straordinarie proprietà del carbonio.

Le fibre di carbonio offrono una maggiore resistenza e una rigidità di gran lunga più elevata rispetto alle fibre di vetro con conseguente drastica riduzione del peso e dell'inflessione.

Il limite di fatica con carico dinamico è eccellente, la dilatazione termica quasi nulla a garanzia di una lunghissima durata. Nella pratica ciò significa anche minore torsione e quindi maggiore velocità di crociera in presenza di onde.



Einfacher Transport ohne Demontage der Rümpfe

Easy to transport without dismantling the hulls

Facilità di trasporto senza smontaggio degli scafi



Gewichtslimit in der A-Classe

Das Gewichtslimit in der A-Classe oder auch Minimumgewicht des segelfertigen Bootes wurde über viele Jahre sehr intensiv diskutiert. Hier ein zeitlicher Ablauf der Ereignisse.



5-DEZ-1970 Gründung der VDAC

Die Vermessungsvorschriften waren begrenzt auf Länge, Breite, Segelfläche und wurden wie von der IYRU vorgegeben übernommen.

18-OKT-1975 VDAC Versammlung

Erstmals wurde von VDAC und SCA Vorstand ein Minimalgewicht vorgeschlagen. Dies wurde jedoch von der Mitgliederversammlung abgelehnt. Hier der Wortlaut des Protokolls:

Zu 5

Die VDAC schlug in Zusammenarbeit mit der SCA zwei Ergänzungen zu den Vermessungsvorschriften vor:

- Maximale Mastbreite (Profiltiefe)
- Minimalgewicht des segelfertigen Bootes

Dadurch sollte nach Vorstellung der Vorstände vermieden werden, dass die Kosten für Boote dieser Klasse zumut-

bare Grössen überschreiten und somit der Verbreitung der Klasse entgegenwirken. Ausserdem sollte die Sicherheit des Cats gewährleistet bleiben (was z.B. bei zu mächtigen Masten durch die Höherlegung des Schwerpunkts und durch die Vergrösserung der nicht reduzierbaren =Reff-Segelfläche gefährdet wäre).

Ein Minimumgewicht sollte zukünftige Käufer vor zu leichten und wenig stabilen Konstruktionen schützen, deren Lebensdauer unzumutbar kurz ist. Auf der anderen Seite wäre eine Gewichtsreduktion nur bei Verwendung von teureren Werkstoffen vorstellbar, ohne die Stabilität herabzusetzen. So z.B. Boron- oder Carbon-Fiber anstelle der heute üblichen Glasfasern bei Kunststoff-rümpfen.

Die Versammlung stimmte jedoch nicht mit der Ansicht des Vorstandes überein. Es wurde beschlossen die existierenden Vorschriften nicht zu ergänzen bzw. einen Antrag auf Ergänzung bei der IYRU einzureichen. Dies, um die Freiheit einer Konstruktionsklasse nicht weiter einzuschränken.

Zu dieser Zeit war das Gewicht eines GFK Bootes etwa 130kg, bei einem Holzboot etwa 110kg. Wie in Konstruktionsklassen üblich, gab es immer wieder neue Ideen, jedoch war das Gewicht ein entscheidender Faktor. Es wurden viele Versuche unternommen, etwas leichter zu bauen, was jedoch oft mit Bruch des Leichtbau-Teiles endete.

25-NOV-1978 VDAC Versammlung

Klaus Enzmann beantragt Mindestgewicht mit folgendem Wortlaut:

Festlegung von Minimalwerten bei A-Cats

Klaus Enzmann reicht den Antrag ein, für A-Cats ein Mindestgewicht von segelfertig 82,0 kg und eine maximale Mastlänge von 8,50 m festzulegen. Nach ausführlicher Diskussion wird beschlossen, diesen Antrag nicht zu befürworten, sondern während der kommenden Saison zur Ermittlung der Istwerte Boote vor oder nach Regatten zu wiegen und anlässlich der Jahreshauptversammlung 1979 erneut darüber zu beraten.

1-SEP-1979 Regatta Bodensee Töpfchen

Klaus Enzmann kommt erstmalig mit einem neuen Wing, gebaut in Kohlefaser, zur Regatta am Bodensee. Mit einem Gewicht von unter 90 kg war er den bisherigen Bootsgewichten weit überlegen, und konnte dann auch bei der Europameisterschaft 1979 in Brenzone, und bei der Europameisterschaft 1980 am Silvaplana See sehr gute Platzierungen erreichen.

Trotz aller Bemühungen um einen Material Vorteil durch reduziertes Gewicht entscheidet die Leistung des Seglers. So gewinnt Dirk Stadler die Europameisterschaft 1980 auf dem Silvaplana See mit einem Standard GFK Wing mit 130kg.

21-NOV-1981 SACA Versammlung

Ruedi Siegfried beantragt ein Minimum Gewicht von 140kg für die Schweiz. Die Versammlung lehnt den Antrag ab.

5-OKT-1985 VDAC Versammlung

In der VDAC Versammlung beantragt Bernd Maier auf deutschen Regatten ein Gewichtslimit von 100 kg einzuführen. Nach lebhafter Diskussion wird dieser Antrag mit 11/1 Stimmen und 5 Enthaltungen abgelehnt.

31-JUL-1989 Europameisterschaft Porto San Giorgio

Corrado Sirri kommt mit einer neuen Version seiner OK Konstruktion. Mit einem Gewicht von 72kg wurde ein neuer Maßstab gesetzt.

Hier die Gewichte von verschiedenen Booten, die 1989 in Europa gewogen wurden:

OK	72-74 kg
BIM	95-97 kg
Pesa	103-105 kg
Vanguard Holz	93 kg
Vanguard GFK	96 kg
PaoPao Holz	96 kg

19-JAN-1991 SACA Versammlung

Die SACA würde einem 95 kg Limit zustimmen. Hier der Auszug aus dem Protokoll:

6. Verschiedenes

GEWICHTSLIMIT: Leider ist man sich noch immer nicht einig über das Gewichtslimit der Boote. Dass dies seine Berechtigung hat, zeigen die Bestrebungen superleichte Boote aus high-tech Materialien zu bauen, deren Preise aber ins Astronomische steigen, was unserer Klasse aber in der Neumitgliederwerbung sehr grossen Schaden bringen wird. Aus diesem Grunde kamen wir zu folgender Schlussfolgerung: Im Falle einer Anfrage durch die IACA oder durch die IYRU wird die Schweiz einer Gewichtstiefstlimite von 95 kg zustimmen, jedoch keinen eigenen Vorstoss zur Durchsetzung dieses Limits vornehmen.

1-AUG-1992 Italienische Meisterschaft Termoli

Entgegen den IACA Regeln wurde in Italien für Nationale Meisterschaften ein Minimalgewicht von 95 kg bereits in der Ausschreibung gefordert. Alle Boote wurden gewogen. Corrado Sirri hatte dann etwas provokativ einen Außenbordmotor als Ausgleichsgewicht auf seinem 72 kg leichten OK gelegt. Seine Ergebnisse waren dann nur DNS, DNF, oder DSQ Wertungen.



31-OKT-1993 IYRU Beschluss

31. Oktober 1993 / IYRU-Beschluß

"The following rule was approved to be effective from 1st March 1994 for a trial period of two years: The complete boat in sailing condition shall weigh not less than 80 kgs."

*) siehe Anmerkung auf der letzten Seite.

Anmerkung zu Seite 1 / Zur allgemeinen Information

Der IYRU-Beschluß kam durch folgende Fakten zustande:

- durch die Eingabe des italienischen Seglerverbandes (!) und Yann Castel, letzter IACA-Präsident.
- Bereits vor der weltweiten Abstimmung (im Mai 93) versuchten sowohl Yann Castel als auch Lallo Petrucchi direkt bei der IYRU mit einem Dringlichkeitsantrag "wegen mangelnder Sicherheit" der Boote ein sofortiges Gewichtslimit zu erwirken.
- Es wurden wissentlich Fehlinformationen über das weltweite Abstimmungsergebnis an die IYRU gegeben.
- Yann Castel löste die europäischen Stimmen aus dem internationalen Abstimmungsergebnis heraus.
- Die 2/3 Mehrheit für ein Gewichtslimit auf europäischer Ebene kamen durch Verfälschung der eingesandten Briefe zustande.
- Weltweit hat Yann Castel die ihm unbequemen Stimmen Australiens, Neuseelands und Canadas durch ein fadenscheiniges Argument einfach nicht mitgezählt.
- Nach den uns zugänglichen Unterlagen, die jetzt allerdings nicht mehr glaubwürdig sind, besteht eine geteilte Meinung von 50 % gegen zu 50 % für ein Gewichtslimit von 80 kg für eine Versuchsperiode von 2 Jahren.
- Durch den Umstand, daß der DSV uns an das deutsche Mitglied im Multihill Committee der IYRU, Herrn Jörg Spengler verwies, der unsere Interessen als einziger vertreten könne. Herr Spengler erhielt alle Unterlagen für eine korrekte Behandlung des Themas A-Cat rechtzeitig. Er unterließ es jedoch in einem Telefonat, das unserer Rückversicherung kurz vor der Novembertagung in Toronto diente, uns davon in Kenntnis zu setzen, daß er gar nicht in Toronto anwesend sein würde!

Ich möchte keine Absicht unterstellen!

1-MAR-1995 IACA Abstimmung

IACA

TEIL 2

Inoffizielle Frage nach dem gewünschten Gewichtslimit.

Bitte lesen Sie die Abstimmungsregeln, bevor Sie dieses Formular ausfüllen.

Name (handschriftlich):

Adresse:

Segelnummer (sofern vorhanden):

Wenn ein Gewichtslimit eingeführt werden soll für einen segelfertigen Katmaran ohne Steuermann, wie hoch soll das Gewichtslimit sein?

Wählen Sie nur ein Gewicht aus der folgenden Liste.

85 kg - 80 kg - 75 kg - 70 kg - 65 kg
(kein anderes Gewicht ist gestattet)

und schreiben Sie dieses Gewicht (NUR HANDSCHRIFTLICH) unten auf:

Gewähltes Gewicht: _____

Anmerkung: Jeder soll eine Antwort geben, auch diejenigen, die gegen ein Gewichtslimit sind.

30-MAR-1995 IACA Abstimmungsergebnis

Das Ergebnis des Abstimmungsvotums zum Gewichtslimit liegt ebenfalls vor:

	Für	Gegen	Ausgeschickt
Australien	14	35	71
Österreich	-	1	2
Kanada	1	6	12
Frankreich	40	1	58
Deutschland	17	47	92
England	2	2	6
Italien	94	3	209
Neuseeland	5	3	17
Schweden	7	0	18
Schweiz	10	5	40
Jugoslawien	0	0	3
Holland	8	2	26

Ausgeschickt wurden insgesamt 554 Stimmzettel. Nachdem die notwendige 2/3-Mehrheit für ein Gewichtslimit nicht zustande kam, wird ab April 1996 wieder ohne Gewichtsbegrenzung geregelt. Bis dahin gilt nachwievor das 80-kg Limit, für dessen Einhaltung jeder Regattateilnehmer selbst verantwortlich ist. Wird das Gewicht eines Konkurrenten unter 80 kg angenommen, kann nur über einen Vermessungsprotest das korrekte Gewicht ermittelt werden.

1-JAN-1996 Freiwilliges Gewichtslimit von 75 kg

Die wichtigste Neuheit wurde bei der IACA-Versammlung in Holland beschlossen: Ab April 1996 hat die A-Division ein "freiwilliges" (inoffizielles) Gewichtslimit von 75 kg. Dies geschah, nachdem die italienische Delegation das Ergebnis des Ballots (nämlich den offiziellen Wegfall des provisorischen Limits von 80 kg wegen Nichterreichens einer 2/3-Mehrheit) nicht akzeptierte und zusammen mit den Stimmen Frankreichs und Schwedens in einfacher Mehrheit die Neudurchführung des Ballots durchbrachte. IACA-Präsident Piet Saarberg und sein Komitee hatten allerdings schon vorher klargestellt, daß sie den enormen Aufwand einer weltweiten Abstimmung nicht noch einmal auf sich nehmen wollten. Nachdem sich keiner bereiterklärte, diese Posten zu übernehmen, stand die A-Division plötzlich ohne sein Verbindungsorgan zur IYRU da, was zur Folge gehabt hätte, daß wir unseren Status als "Internationale Konstruktionsklasse" verloren hätten. Es war klar, daß man so nicht weiterkommt, die Versammlung wurde vertagt, so daß jeder die Möglichkeit hatte, sich Gedanken zu machen. Als man sich wieder traf, waren die Gemüter abgekühlt und der schweizer Vorschlag (s.o.) wurde angenommen. Weiter wurde beschlossen, das Ergebnis des Ballots zwei Jahre gültig sein zu lassen.

22-MAI-1998 Handling des Gewichtslimits

5. Handling des Gewichtslimits

Präsident Nils Bunkenburg erläutert die A Class Catamaran Measurement Guidelines. Demnach muß bei einem unter 75 kg wiegenden Boot ein Ausgleichsgewicht permanent, dauerhaft und fest verankert angebracht werden. Dies wird im Meßbrief bestätigt, wobei künftig der "Schweizer Meßbrief" verwendet wird, der 4 Seiten beinhaltet: 1. Mast und Baum, 2. Segel, 3. Plattform und 4. die Kombination zwischen 1., 2. und 3. Mit diesem Meßbrief wendet man sich an den DSV, der dann die erforderliche Meßplakette für den Rumpf erteilt.

Es erfolgt der Apell an alle Segler, das Gewichtslimit fair zu befolgen!

Zusammenfassung

Nach etwa 23 Jahren Diskussion, Anträgen, und Abstimmungen in verschiedenen Vereinen und Organisationen wurde ein 75 kg Limit erreicht. Dies ist etwa 55 kg unter dem Gewicht der ersten A-Katamarane. Die Konstruktionsklasse ist trotz vieler Bedenken immer noch erhalten, und auf einem technologisch sehr hohen Niveau.

Norbert Bauer

∞∞∞∞∞∞∞∞∞∞∞∞∞∞

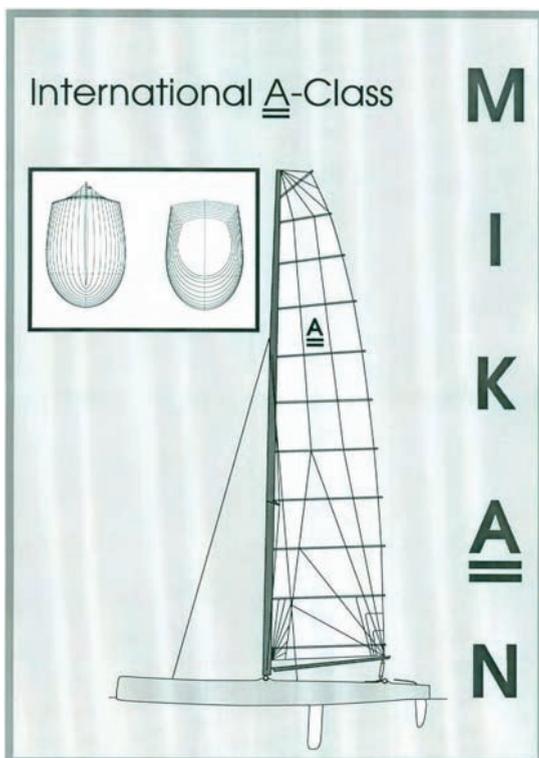
Sonntag, 22. Juni 1997

Kühl und naß von oben her,
Schauer oft, was willst du mehr.
Kaum zu glauben, die Franzosen
segeln halbnackt; kurze Hosen.
Wind mal Null, mal 1 bis 2
aus Ost, aus West, auch Süd dabei.
Glenn mit seinem siebten Sinn
bleibt im Bierzelt einfach drin.
Doch der traut sich ganz zum Schluß
aufs Wasser - denkste, 's gab 3 Schuß.
Segeln konnte man's nicht nennen,
hätt' zur Kirch' auch gehen können.
Abends Rundfahrt, Wein teils frei.
Wie herrlich sonst die Aussicht sei
hört' im Lautsprecher man sagen,
doch alle Scheiben sind beschlagen.

...aus Ecke Michaelis' gedichtetem Bericht von der Euro 1997 am Traunsee.

Technische Entwicklung und Martin Fischer

Mikan



Martin Fischer ist heute in der Americas Cup Szene eine Kapazität in der hydrodynamischen Auslegung und Entwicklung von Foils, oder Rümpfen.

Er hatte Physik studiert mit Schwerpunkt Strömungsmechanik (fluid dynamics). In den 90er Jahren lebte er in Bologna und arbeitete und forschte auf dem Gebiet von Wetter- und Klimavorhersage mit Hilfe von Computer-Strömungssimulation.

A-Cat Segeln war sein großes Hobby und er begann, seine strömungstechnischen Kenntnisse am A-Cat anzuwenden.

1996 erschien sein **Mikan**, ein Boot voller technischer "Innovationen".



Thomas Wientges 2000 mit Mikan auf dem Ammersee vor Breitbrunn

Auszüge aus Martin Fischers technischer Beschreibung:

Rumpfform: Die Rumpfform zeichnet sich durch elliptische Spanten und gemäßigten Kielsprung aus. Das Boot hat eine maximale Rumpfbreite von 28,6cm wodurch ein Gesamtvolumen von 95 Litern erreicht wird wenn das Boot auf der CWL schwimmt. Es liegt damit zwischen TOY (85 l) und Scheurer (106 l) aber deutlich über dem AusCat (65 L). Im Mittelbereich hat das Boot eine relativ schmale Wasserlinie und das Heck ist ungefähr so breit wie beim Bim. Dadurch wird ein relativ hoher Zylinderkoeffizient erreicht, der beim Segeln auf einem Rumpf nochmals stark ansteigt. Der Zylinderkoeffizient ist ein Anhaltspunkt dafür, wie sich das Boot bei Welle verhält. Je höher dieser Wert ist, umso weniger neigt das Boot zum Schaukeln. Das Deck des Rumpfes ist sehr schmal um die Gefahr des Überschlagens beim Unterschneiden zu reduzieren. Durch die geringe Decksfläche wird dem Wasser kaum Angriffsfläche geboten, so daß das Boot auch in brenzlichen Situationen beherrschbar bleibt. Der maximale Segeldruck, den das Boot vertragen kann (bis es sich nach vorne überschlägt) liegt rechnerisch bei 2000 Newton (ca. 200 kg), was für einen A-Cat ein extrem hoher Wert ist. Bei der Konstruktion des Rumpfes wurde außerdem besonderes Augenmerk auf eine minimale Rumpfoberfläche gelegt. Die Oberfläche der Rumpfe ist ca. 0,8m² kleiner als die der meisten anderen A-Catamarane, wodurch eine erhebliche Gewichtsersparnis am Rumpf erzielt wird.....

Gewicht : Das Gewicht des segelfertigen Bootes wird 75 kg betragen und damit dem Wert entsprechen, auf den die IACA sich bei ihrer Sitzung in Holland einigte.....

REGATTA VERSION : Die Rumpfe der Regattaversion werden komplett aus Kohlefaser in Verbindung mit einem Schaumkern hergestellt. Als Laminierharz wird ausschließlich Epoxid verwendet. Dadurch wird eine außerordentlich hohe Steifigkeit der Rumpfe erzielt. Auf Wunsch können Carbonbeams geliefert werden, die (ebenfalls auf Wunsch) fest mit den Rumpfen verklebt werden können. Ferner kann eine durchgesteckte Ruderanlage geliefert werden.

Ja, so eine gesteckte Ruderanlage, die ist bis heute die einzige geblieben.



Das Ruderblatt sitzt unter dem Heck mit ganz geringem Abstand zum Rumpf. Das ist strömungstechnisch günstig, weil Verwirbelungen nahezu unterbunden werden. Das Ruderblatt wird durch einen Schacht im Heck des Rumpfes nach unten geschoben. Der Schacht wie auch der Ruderkopf haben ungefähr die gleiche Querschnittsform wie das Ruderblatt. Der Ruderkopf, in dem die Ruderachse gelagert ist, füllt bei abgesenktem Ruder den Schacht vollständig aus. Die Rumpfoberfläche ist somit möglichst

wenig gestört. Um das Ruder wieder hochziehen zu können muss es ganz exakt auf geradeaus stehen. Das gelang nicht immer auf Anhieb.

Das Ruder während dem Anlegemanöver nur halb nach oben zu ziehen ging notfalls nur, wenn der Steuermann den Ruderkopf gut stabilisierte und keine Ruderbewegung nötig war. Das An- und Ablegen war also ziemlich erschwert.

Lustig war die Möglichkeit, die Ruder im Kreis herum drehen zu können und zwar links und rechts gleichsinnig oder gegensinnig.

Große Regatta-Erfolge blieben dem Mikan verwehrt.

Mayfly

Martin Fischers Interesse wechselte zu den F18 Katamarane und er entwarf einige erfolgreiche Typen (Capricon, Widcat), ...

2011 tauchte er überraschend bei der A-Cat WM in Aarhus/Dänemark und brachte 3 Mayfly's mit, die in Polen bei Exploder gebaut wurden.



Der Mayfly war für das Foilen konzipiert. Aber mit der ausgeführten Schwertkonzeption war das Boot bei den vorherrschenden mäßigen Windverhältnissen auf der Kreuz langsam. Vorwind ging es zwar besser, aber nicht wirklich überragend gut.

Die Enttäuschung bei Martin Fischer und den australischen „Test“-Seglern war groß.

Für Catsailingnews schrieb Martin eine Analyse. Der V-Winkel der Schwert hat demnach einen entscheidenden Einfluß auf den Gesamtwiderstand von Foils und Rümpfen. Ebenso muss eine V-Winkel-Reduzierung nach unten zur Schwertspitze hin genau überlegt und berechnet werden. Aus heutiger Sicht scheint auch die Schwertfläche etwas klein geraten zu sein.

Aber, man beachte das weit vorne positionierte Schwert und den Kassettenruderkopf. Da war Martin Fischer wieder mal der Zeit voraus.

Exploder und DNA tasteten sich nur zögerlich und schrittweise mit dem Schwert weiter nach vorne und sind erst jetzt ungefähr dort angekommen.

Inzwischen foilen viele Martin Fischer Katamarane perfekt und erfolgreich, z.B. der Phantom-Kat.

Technische Entwicklung, A-Cat Konstruktionen

Tool

Eine Australische Konstruktion von ca. 2006. Piet Saarberg vertrieb den Tool in Europa. Er wurde hauptsächlich in Holland und England gesegelt.

Chris Field segelte ihn und Steve Brewin wurde damit Europameister 2008 in La Baule. Charakteristisch waren die abgeschnittenen Ecken am Bug und am Heck.



Vision

Eine Weiterentwicklung von Piet Saarbergs PESA war der Vision von 2011. Das Boot wurde viel in den Niederlanden und England gesegelt.

Die Konstruktion war den neuen DNA ebenbürtig. Chris Field wurde damit in Arco/Gardasee Vize-Europameister 2012.



Flyer I und Flyer II, die Erfolgsmodelle

Das Nachfolgemodell des Toy der Fa. Aicher & Egner am Simssee war der Flyer I
Von 1999 bis 2004 wurden einige hundert Boote gebaut.

Der Flyer I war die beste Konstruktion seiner Zeit und leitete das Zeitalter der
„Wavepiercer“ Designs ein, das bis heute gilt.

Der Flyer I wurde in guter Qualität gebaut und beherrschte den A-Cat Markt. Noch heute
werden Flyer I bei Regatten gesegelt.

Nils Bunkenburg wurde 1999 und 2000 Weltmeister auf Flyer I,

Glenn Ashby segelte Flyer I ,



Reinhard Egner mit Flyer I bei der IDB 2005 auf der Fraueninsel/Chiemsee



Norbert Bauer baut seinen neuen Flyer I selbst aus (1999)

2005 kam die Weiterentwicklung **Flyer II** und setzte die Erfolgsgeschichte der Flyer fort. Geltek war der australische Lizenzbau. Wegen seiner besonders hochwertigen Bauweise wurde er containerweise nach Europa verkauft. Glenn Ashby wurde mit Flyer II/Geltek mehrfach Weltmeister.



Helmut Stumhofer auf Flyer II bei der Chieminger Regatta 2006

Personen und erfolgreiche Regattasegler

Nils Bunkenburg

Nils kommt 1991 und wird 33. in der Rangliste

Hier seine Platzierungen im ersten Jahr seiner A-Cat Karriere:

WM Grömitz 47.
Seeshaupt 17. (versenkt Ralf Stadler)
Brenzone 25.
Wallersee SYC 10.

Ab 1996 ist bei ihm der Knoten endgültig geplatzt

Seine Erfolgsliste:

Vizeeuropameister	1997
Europameister	1998
Weltmeister	1999, 2000
Sieger IDB:	1996 .. 2000, 2002, 2005, 2007
Ranglistensieger:	1996 .. 1999, 2001, 2005, 2007

Er ist der einzige, der Glenn Ashby überzeugend schlagen konnte, nämlich bei seinem Gewinn der Weltmeisterschaft 2000.

Nach 2000 reduzierte er seine A-Cat-Aktivität deutlich. Aber wenn er auftauchte, gewann er fast immer. Sobald genügend Wind blies war er wirklich meilenweit voraus.

Ein Geschwindigkeitspotential, fast wie bei einem foilenden A-Cat.

2002/2003 segelte er im Tornado eine Olympiakampagne,

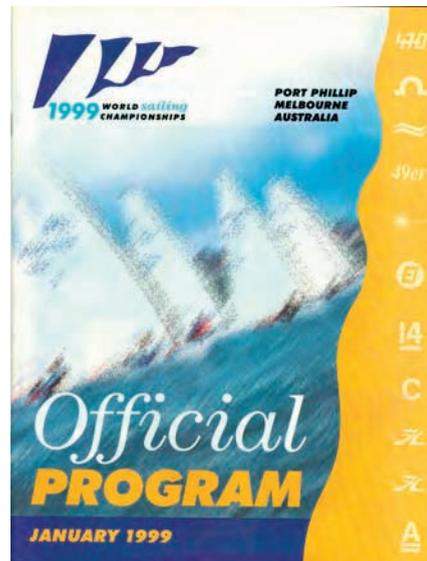


rechts Nils Bunkenburg, zusammen mit Bob Baier bei der IDB 2011 in Utting / Ammersee

Besondere Regatten

A-Cat Weltmeisterschaft 1999 in Melbourne

Nils Bunkenburg wird Weltmeister



Am Ende des Jahrzehnts/Jahrhunderts/Jahrtausends findet die WM im regelmäßigen Rhythmus in Australien statt, Ausrichter und Gastgeber ist der Mc Crae Yachtclub, der schon seit den 1960er Jahren Cat-Regatten und Meisterschaften ausrichtet, darunter vier Austragungen des „Little Americas Cup“ zwischen 1984 und 1997.

Im Rahmen eines vom Bundesstaat Victoria initiierten Programms fanden 1999 insgesamt vierzehn Weltmeisterschaften in verschiedenen Bootsklassen auf der Port Phillip Bay statt. Letztere hat eher den Charakter einer Lagune, mit einer wenige Kilometer breiten Einfahrt von der Bass Strait im Süden und der Millionenstadt Melbourne an ihren Ufern.

Das Teilnehmerfeld umfasst 88 Starter, aus Australien, den USA und Europa. Als deutsche Teilnehmer sind Jörg Horn, Michael Friedrich und Nils Bunkenburg am Start. Bunkenburg ist der deutsche Ausnahme-A-Cat Segler der vergangenen Jahre, durchgehend deutscher Meister seit 1996 und auch international auf Augenhöhe mit der Weltspitze, hat z.B. mit einem vierten Platz bei der WM 1997 in Long Beach das Treppchen knapp verpasst.

Im Jahr davor, 1996, ging bei der WM in Spanien übrigens mit seiner ersten Weltmeisterschaft der Stern von Glenn Ashby in der A-Cat Welt auf. Nils Bunkenburg war als Europameister 1998 – vor Glenn Ashby, Gewinner der EM 1999 – also im Kreise der Favoriten.

In Melbourne gab es dann ein Stelldichein der Weltspitze, darunter der amtierende Weltmeister Pete Melvin und der Vizeweltmeister Scott Anderson, Mit vier Laufsiegen in den ersten fünf Rennen gelang Nils dabei der absolute Durchbruch, dann ein kam DNF in der sechsten Wettfahrt – Streicher - und mit einem vierten Platz in der finalen Wettfahrt reichten dann 6 Punkte Vorsprung vor dem zweitplatzierten Scott Anderson dafür, aus deutscher A-Cat Sicht Geschichte zu schreiben.

Glenn Ashby erwischte in dieser WM übrigens einen – für ihn- vergleichsweise durchwachsenen Start und landete im Endergebnis auf dem sechsten Platz.

Anhand von dem Weg, den Glenn Ashby bis heute beschreitet (u.a. zwei Americas Cup Gewinne, muss dieser erste deutsche WM Titel und die Leistung von Nils Bunkenburg eingeordnet werden.

A Division 99 Worlds - Overall Results

Place	Sail Number	Name	Country Code	Races							Total Points	Net Points	Division
				1	2	3	4	5	6	7			
1	GER13	Nils Bunkenburg	GER	1	1	1	3	1	(90) DNF	4	101	11	Open
2	AUS721	Scott Anderson	AUS	2	5	4	(19)	2	1	3	36	17	Open
3	AUS760	Cameron Owen	AUS	3	2	2	(5)	4	4	5	25	20	Open
4	AUS754	Bradley Collett	AUS	(90) DNF	4	3	7	6	6	9	125	35	Open
5	ITA753	Francesco Marcolini	ITA	(90) DNF	7	6.8	2	12	11	2	130.8	40.8	Open
6	AUS769	Glenn Ashby	AUS	6	3	6	(20)	3	16	11	65	45	Open
7	USA69	Pete Melvin	USA	9	19	24	(90) OCS	9	3	1	155	65	Open
8	AUS766	Tim Kirkham	AUS	4	10	14	15	7	(18)	16	84	66	Open
9	AUS777	David Brewer	AUS	14	16	10	(29)	13	12	7	101	72	Open
10	AUS737	Graeme Parker	AUS	15	22	(90) DNF	1	8	15	16	167	77	Masters
11	AUS767	Steven Brewin	AUS	(90) OCS	18	21	4	20	2	15	170	80	Junior
12	AUS755	David McKenzie	AUS	5	28	8	28	10	5	(31)	115	84	Open
.....													
28	NZL223	Murray Philpott	NZL	25	25	5	47	24	(90) DSQ	27	243	153	Open
29	SUI1	Peter Tobler	SUI	(90) OCS	42	26	22	26	10	29	245	155	Open
30	AUS768	Stephen Lewis	AUS	24	11	17	44	17	(52)	42	207	155	Open
31	USA99	Ben Hall	USA	45	(90) DSQ	29	8	44	14	18	248	158	Grand Masters
32	AUS661	John Foreman	AUS	13	27	25	(63)	31	29	35	223	160	Open
33	AUS726	David Churcher	AUS	26	41	(90) DNF	24	27	9	34	251	161	Open
34	GER10	Jorg Horn	GER	28	12	39	14	36	32	(41)	202	161	Open
.....													
68	GER489	Michael Friedrich	GER	56	72	(90) DNF	57	60	61	63	459	369	Open

Einen Deutschen A-Cat Weltmeisters muss man natürlich feiern.
Am 12-MAI-1999 war es soweit, im Vereinsheim des TSV- Utting hatten
Ulli und Albert Hahn das Fest organisiert.



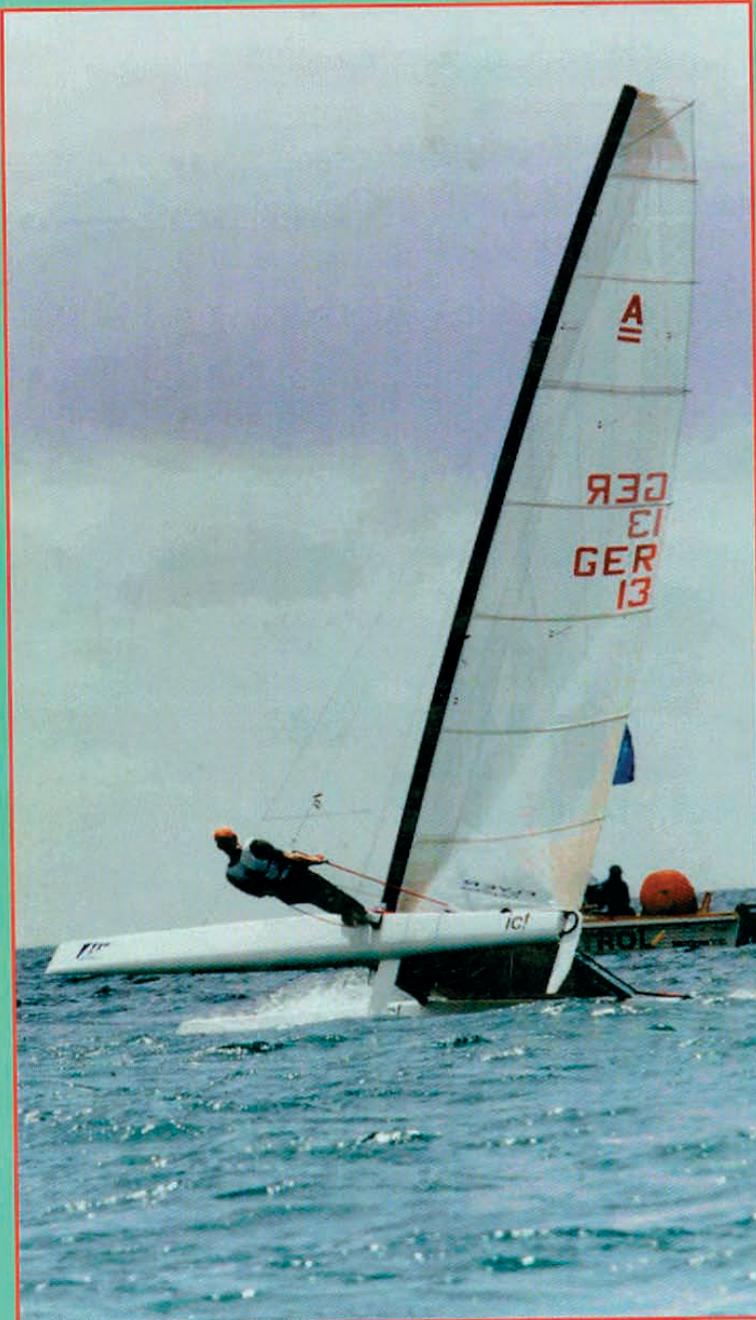
Peter Egner der Bootsbauer und Nils Bunkenburg der Weltmeister

Christian Schäfer

.... Und mit einem Titel lässt sich geschäftlich etwas anfangen:

FLYER CATSPORT

Nils Bunkenburg



TECHNIK

- A-CAT FLYER COMP.
- CARBONMASTEN
- SEGEL INKL. TRIMMANLEITUNG
- TRAMPOLINE
- ZUBEHÖR

TRAINING

- TRIMM
- MANÖVER
- TAKTIK
- EINZEL/GRUPPE

TUNING

UMBAU

REPARATUR

NILS BUNKENBURG · SCHLEHENWEG 7
24229 SCHWEDENECK · GERMANY

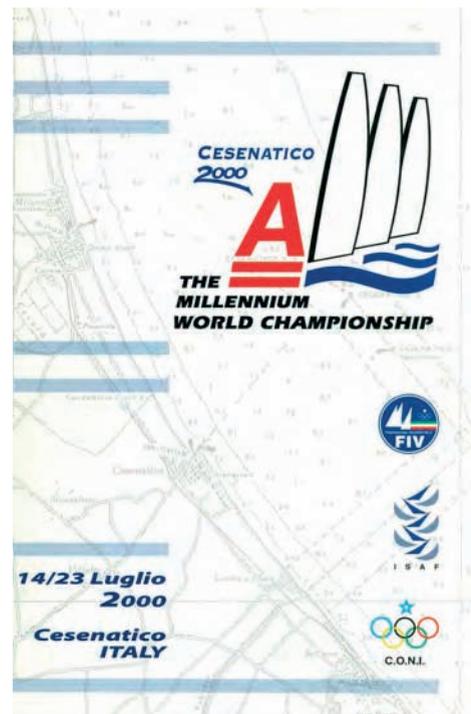
NILS.BUNKENBURG@T-ONLINE.DE

TEL.: +49 4308 18 22 60 FAX: +49 4308 18 22 50
MOBIL: +49 171 61 21 404 WWW.FLYER.CATSPORT.DE

1999 WORLD
CHAMPION

WM 2000 in Cesenatico

Nils Bunkenburg verteidigt WM Titel”



So steht es in großen Lettern auf dem Deckblatt des 2000er VDAC-Jahrbuchs.
Wie ist es zu der erfolgreichen Verteidigung gekommen?

Eine Zeitreise über 20 Jahre zurück in die Hochzeit von Nils Bunkenburg im A-Cat.

Cesenatico an der Adria, 20km nördlich von Rimini, ist bereits 1982 Austragungsort einer A-Cat WM gewesen und darüber hinaus ein beliebtes A-Cat Regattarevier nicht nur der italienischen, sondern auch der deutschen A-Cat Segler, was man diversen Regattaberichten aus der Zeit entnehmen kann. So sind unter den 100 Startern 18 deutsche A-Cat Segler an der Startlinie.

Der Titelverteidiger wollte nach eigenem Bekunden eigentlich „nur seinen Pokal abgeben“ und ist ohne große Vorbereitung in die Serie gestartet.

Der erste Tag bescherte Adria-typische Leichtwindverhältnisse mit leidlich Altwelle. Der Italiener Egidio Babbi gewinnt hier vor Glenn Ashby und einem ebenfalls als „Junior“ startenden Australier namens Steven Brewin. Nils Bunkenburg landet auf Platz 23. An den folgenden Tagen wendet sich das Wetter und Nils kann die Rennen 2 bis 5 für sich entscheiden, im sechsten Rennen dann ein zweiter hinter Glenn Ashby um im siebten Rennen wieder zu gewinnen. Damit hat er für den Folgetag den Matchball und kann die WM vorzeitig für sich entscheiden. In der achten Wettfahrt ist dann die Sensation perfekt, Nils Bunkenburg wird zweiter und hat sich damit seinen zweiten Weltmeistertitel im A-Cat gesichert.

Am finalen Wettfahrt-Tag geht es an der Spitze ohne Nils um Platz drei, vor dem Rennen liegt Egidio Babbi, Weltmeister der Jahre 1993 und 1995, noch vor Glenn Ashby. Letzterer kam bei dem auf 18 kt aufgefrischten Wind besser zurecht und so konnte Ashby den Vizetitel mit einem zweiten Platz im letzten Rennen sichern.

Christian Schäfer



100 A-Cats an der Startlinie



Der Weltmeister Nils Bunkenburg und Glenn Ashby

*** A CLASS WORLD CHAMPIONSHIP 2000 ***

Cesenatico, 14-23 JULY 2000

FINAL RESULTS

Disregarded: 2



MK	SAIL NR	CREW	-R1-	-R2-	-R3-	-R4-	-R5-	-R6-	-R7-	-R8-	-R9-
1	GER-13	BUNKENBURG NILS	23	1	1	1	1	2	1	2	ONC
2	AUS-798	ASHBY GLENN	2	2	2	8	8	1	DSQ	3	2
3	ITA-2	BABBI EGIDIO	1	4	14	5	2	6	2	5	23
4	AUS-782	BULKA MARK	26	3	4	6	4	18	5	4	1
5	SUI-120	FAVRE CHARLES	9	7	6	2	3	DSQ	7	1	4
6	AUS-764	HEIN LEIGH	7	5	11	20	7	4	3	6	5
7	AUS-767	BREWEN STEVEN	3	12	3	10	13	3	15	7	3
8	ITA-111	MARCOLINI FRANCESCO	8	9	RDG	4	5	19	8	DSQ	DSO
9	ITA-812	ZUCCOLI GIORGIO	12	11	5	9	14	9	9	8	DNF
10	AUS-802	ANDERSON SCOTT	31	15	7	7	6	12	12	12	7
11	AUS-777	BREWER DAVID	34	6	15	12	10	13	11	9	8
12	SUI-116	TOBLER MICHAEL	17	8	12	21	9	8	13	13	14
13	GER-1	EGNER ROBERT	68	18	9	16	11	14	4	10	15
14	ITA-3	PENCO PAOLO	24	16	13	18	12	7	6	16	11
15	ITA-12	CASADEI ROBERTO	6	19	22	11	16	5	20	26	17
16	ITA-10	PETRUCCI VALERIO	4	20	8	13	20	20	18	15	DNF
17	ITA-1	BABBI ALBERTO	14	29	17	17	18	10	28	21	16
18	ITA-5	VACCARI MANUEL	20	13	23	22	19	17	23	51	9
19	GER-30	GEISERT EDWIN	DNF	28	20	3	23	15	14	52	21
20	SWE-1	MARSTROM GORAN	47	14	25	30	15	21	DNF	18	6
21	AUS-801	PARKER GRAEME	37	23	24	25	37	11	19	17	12
22	ITA-18	SARAGONI DANIELE	19	21	10	15	31	22	43	20	29
23	NED-28	DWARSHUIS PIETERJAN	13	24	21	14	29	31	27	14	30
24	ITA-879	CALABRIA EUGENIO	OCS	10	16	33	17	33	38	11	24
25	USA-117	GRAF DOUGLAS	60	17	DNC	27	25	30	21	23	10
26	SUI-124	OU DOT BENJAMIN	11	33	28	44	24	16	24	19	DNF
27	GER-10	HORN JORG	55	31	32	46	27	23	10	22	28
28	ITA-16	PETRUCCI MICHELE	10	30	26	23	32	29	29	32	DNF
29	AUT-41	KLAMPFER WOLFGANG	40	38	34	35	36	27	16	24	RDG
30	ITA-51	VACCARI GIANCARLO	16	57	37	19	35	50	34	63	20
31	NED-64	VAN EMPEL ERIK	46	32	46	40	21	37	25	29	27
32	ITA-900	TAMBURINI GRAZIANO	35	42	35	24	40	49	22	28	38
33	USA-99	HALL BEN	45	60	29	26	41	24	45	31	26
34	FRA-313	AGUERRE OLIVIER	61	39	19	49	34	RDG	RDG	25	25
35	NED-1	SAARBERG PIETER	22	35	41	36	64	28	33	30	44
36	ITA-904	SARAGONI LUCA	25	41	38	32	58	40	ONE	40	22
37	SUI-129	CATTIN RAYMOND	36	26	45	38	46	45	39	27	DNF
38	ITA-819	SIRRI STEFANO	30	34	68	54	28	47	41	46	31
39	ITA-71	CORBARA MASSIMO	39	25	36	28	48	54	42	DSQ	DNF
40	GBR-28	LOVETT NIGEL	81	45	30	67	47	35	50	47	19
41	AUT-39	NEMETZ WOLFGANG	51	DNF	39	59	44	42	30	38	34
42	GER-2	MARTIN FISCHER	42	22	18	52	30	DNF	DNC	DSO	18
43	ITA-6	DE MARINIS GIANCARLO	49	54	54	74	22	36	35	35	DNF
44	ITA-14	SARAGONI MAURIZIO	28	36	43	45	60	57	44	39	RET
45	GER-SO	KLEMENZ PETER	50	46	40	70	45	48	ROG	54	32
46	ESP-8	CZIBOR IRIS	15	43	52	71	66	74	52	36	43
47	ITA-4	DI BATTISTA TEO	33	44	42	37	OCS	26	26	DNF	DNF
48	ITA-117	SORCINELLI PAOLO	32	63	51	63	42	39	48	48	49
49	ITA-31	BLANCATO LUIGI	5	53	66	69	OCS	56	56	50	37
50	GER-7	STROBL ROMAN	21	DNC	DNC	65	38	34	32	34	DNC
51	ITA-881	ANTOLINI FABRIZIO	44	DNC	31	31	24	DSQ	59	37	DNF
52	SUI-130	VELA SERGIO	57	37	48	58	33	43	51	DNF	DNF
53	ITA-13	PIRRINI GUIDO	63	59	53	29	43	62	47	66	36
54	GER-518	PAULSEN UWE	41	40	33	43	61	58	53	64	DNC
55	GER-530	RAMISCH HERMANN	62	69	60	48	63	32	17	55	ONC
56	ITA-906	DONATI LORENZO	54	66	59	39	56	53	40	ONE	39
57	ESP-9	LADROW-DE-G. JUAN A.	27	55	44	41	59	52	64	DNF	DNF
58	ESP-2	SANTI MONJO	84	DNC	67	51	39	51	60	41	33
59	ITA-888	PENCO ANDREA	73	50	50	73	49	63	46	49	35
60	FRA-279	PHAN-DONG JEAN	78	48	77	55	62	59	36	42	41
61	SUI-98	ZUERRER CHRISTIAN	58	51	71	66	67	38	49	44	46
62	FRA-319	UGOLINI CHRISTIAN	59	ONE	DNF	34	53	25	67	67	48

63	ITA-9	PICCHI	FRANCO	29	64	56	42	70	65	58	58	51
MK	SAIL NR	CREW		-R1-	-R2-	-R3-	-R4-	-R5-	-R6-	-R7-	-R8-	-R9-
64	SUI-113	SEILER	ALEX	53	47	63	53	65	61	61	45	47
65	ITA-842	MAGNANI	MASSIMO	52	DNC	78	57	50	71	31	76	40
66	GER-520	MAIER	BERND	69	58	62	50	54	46	55	61	DNF
67	AUS-748	JOHNSON	IAN	90	71	47	56	73	DSQ	76	53	13
68	FRA-327	MILHOMME	ERIK	70	52	49	68	51	66	57	DNF	50
69	GER-25	WIDERA	CHRISTIAN	88	67	55	64	52	60	66	57	DNF
70	ESP-5	CORNEJO S.	ENRIQUE	OCS	62	27	76	DNF	76	54	33	DNF
71	NED-29	KONING	JOS	79	72	61	75	74	44	63	43	DNF
72	FRA-317	LETRENNE	GERARD	76	56	57	78	71	69	70	70-	57
73	SWE-956	PERSSON	THOMAS	66	74	DNC	62	76	73	62	60	54
74	SWE-17	ROBERG	MAGNUS	67	73	73	60	77	64	75	62	56
75	FRA-251	HERNANDEZ	PHILIPPE	75	61	72	82	68	72	68	75	42
76	GER-502	WEIBLEN	DIRK	80	49	65	92	69	77	69	78	52
77	GER-36	THUMM	C.HANS	64	78	69	81	55	55	74	65	DNF
78	SWE-4	NYSTROM	HANS	38	DNF	DNC	47	57	85	37	DNF	DNF
79	SUI-117	DOMINIK	PEIKERT	18	65	64	80	DNF	41	DNF	DNF	DNF
80	FRA-331	GANA	MARC	91	68	58	83	72	82	DNF	68	45
81	AUT-45	GLOCKNER	HORST	83	75	82	90	87	67	72	56	58
82	SUI-122	FISCHER	PETER	85	77	76	86	82	68	71	DNF	55
83	AUT-8	ROMANER	HELMUTH	77	86	DNF	79	84	79	65	59	DNF
84	GER-27	SCHLALUCK	KARL	74	70	70	88	81	80	80	74	ONF
85	ESP-24	ROMERO	CARLOS	93	DNC	75	89	75	90	86	73	53
86	GER-471	MARGULIES	MARC	71	82	81	61	86	78	85	DNF	DNF
87	SUI-131	MELCHER	DIETER	87	81	83	77	92	70	77	71	DNF
88	FRA-310	BRENDEL	DENIS	86	79	74	87	78	86	81	69	DNF
89	GBR-9	MONTGOMERY	ANDY	95	80	79	94	89	89	83	79	60
90	SUI-125	TOBLER	PETER	43	27	DNC						
91	NED-63	TROUW	JONS	72	DNC	DNC	72	83	75	78	DNF	ONE
92	GER-441	BAUER	NORBERT	DNF	83	84	84	79	83	73	DNF	DNF
93	ESP-45	MERONO	MIGUEL	94	85	DNF	95	85	81	79	72	DNF
94	NED-65	HAASNOOT	JAAP	89	76	DNS	93	91	84	OCS	DNF	59
95	GER-6	HAHN	ALBERT	48	ONC	80	85	80	DNF	DNF	DNF	DNF
96	ITA-643	NICOLINI	MASSIMO	92	84	DNF	DNF	90	88	84	77	DNF
97	USA-126	HART	DONALD	82	DNC	DNC	91	88	87	82	ONE	DNF
98	GER-33	WIENEGES	THOMAS	56	DNF	DNF	ONE	DNF	DNC	ONC	DNC	DNC
99	NED-2	SPRY	BRUM	65	DNC	DNS	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC
100	SUI-136	RABER	MORITZ	DNF	DNC	DNC	DNF	DNF	DNF	DNF	DNF	DNF



Nils in Front

Speedcup 2000 – Wer ist der schnellste im Land?

Wo der Katamaransegler für den Rest von Segeldeutschland lange Zeit ein unbekanntes Wesen war, wohlmöglich mit von der Norm abweichendem Lifestyle gepaart, gab es im restlichen Jollensegeln jahrzehntelang mehr Evolution als Revolution, was die gesetzten Sportgeräte anging. Boote wie z.B. die Einhand-Trapezjolle Contender galten in der breiten Wahrnehmung lange als „unsegelbar“. Irgendwann in den 90er Jahren passierte dann aber auch bei den Einrumpfbooten, u.a. getrieben durch Entwicklungen in Australien, eine kleine Revolution mit völlig neu gedachten Skiff-Designs (14-Footer, 18 Footer, 49er) kleinere Kielboote („Sportboats“ wie die Melges24) waren auf einmal für zweistelligen Downwind speed gut, riesige Wave-Piercing Katamarane wurden für Weltumsegelungen gebaut (Pete Goss „Team Philips“) und selbst die Mainstream-Segelpresse konnte sich den Zeichen der Zeit nicht mehr verschließen.

In diesem Kontext muss man den von der Zeitschrift „Yacht“ und der Messe Interboot „Speed-Cup 2000“ einordnen. Hierbei ging es um nichts weniger als das schnellste Boot im Rahmen einer Regatta zu ermitteln, egal ob Skiff oder Katamaran.

So fanden sich angelockt durch Preisgelder von insgesamt 10.000 DM elf teilnehmende Boote aus ebenso vielen Klassen an der Startlinie mit einer Mischung aus damals innovativen Designs und den vermeintlichen Benchmarks, zumindest was die Katamaranteilnehmer anging. Im A-Cat trat amtierende Weltmeister Nils Bunkenburg gegen eine Flotte bestehend aus Tornado, zwei Vertretern der F20 Klasse (Hobie Fox, ein Entwurf von Nils Bunkenburg und Nacra Inter 20) und dem F18 Mattia 18 Flash an. Die Einrumpf-Flotte bestand aus 18-Footer, 49er, Einhand-Skiffs wie das Musto Performance Skiff und das Nautivela VIS, einer Z-Jolle (seltenerer Konstruktionsklasse) sowie den Kanuablenkungen IC und Moth (damals noch nicht foilend).

Die Geschichte endete mit einem Gewinn für den A-Cat mit Nils, zwei Punkte vor dem 18-Footer. Die Details kann man einem Artikel aus dem Jahrbuch 2000 entnehmen den er damals geschrieben hat:

Speedcup 2000 der Yacht und der Interboot in Friedrichshafen:

Sieg für A-Cat mit Spi (20 qm)

Der diesjährige Speedcup fand anlässlich der Interboot auf dem Bodensee vor Friedrichshafen statt. Geladen waren Vertreter aus den schnellen Kat und Skiff-Klassen und jeder war gespannt welches Boot den Titel „schnellstes Boot Deutschlands“ erringen würde.

Ich wusste rechtzeitig von diesem Event und beschloss, meinen Flyer sponsored by sail24.com mit einem Spi auszustatten, um bei dem zu erwartenden Leichtwind auch raumschots mithalten zu können.

Um das Handling auf kurzen Dreieckskursen zu ermöglichen, sollte der Spi schnell zu setzen und zu bergen sein, was eine Art Spitrompete verlangte. Die Bergeleine wurde mit dem Fall verbunden, beides 1:2 untersetzt, und über eine Klemmbasis auf dem Spibaum auf das Trampolin geführt. Der Vorholer wurde extra 1:2 gefahren- Diese Anordnung verkürzt die zu holenden Längen, erhöht aber den Kraftaufwand und die Gefahr des Verdrehens der Taljen.

Durch das lange Spivorliek ergab sich ein niedriger Spibaum mit leider erforderlichem Querholm zwischen den Spitzen. Der Anschlagpunkt am Mast auf etwa einem Meter über dem Hauptbeschlag brachte keine Probleme mit der Mastbiegung. Nach etwas Schneiderei fand sich eine brauchbare Spitrompetensackform, die unter dem Trampolin verlaufend ihren Zweck erfüllte,

Die Schotholepunkte legte ich zwischen Wantpütting und Vorderbeam, mit einem Ratschblock auf einem halben Tennisball.

Schon nach einigen Versuchen war zu erkennen, dass sich der Aufwand lohnte. Bei Probeschlägen mit 1-3 Bft. verlor ich an der Kreuz ein paar Längen wegen des Windwiderstands, gewann aber Vorwind etwa 100%. Nur das Unterschneiden mit Spitzen und Hilfsbeam war hinderlich, es bremste das Boot brutal ab und ließ sich auf der Ostsee manchmal nicht vermeiden, spielte bei glattem Wasser jedoch keine Rolle.

Angekommen in Friedrichshafen bot sich erhofftes Bild, spiegelblanker See mit wenig, am Nachmittag auf 4 Bft. böig auffrischendem Wind.

Erste Starts mit etwas Chaos, ein Mini-up-and-down, dann der Speed-Messkreis. auf dem Flieger im Trapez ohne Spi schien der schnellste Kurs mit etwa 20 Knoten Topspeed bei ca. 12-15 Knoten Wind. Ich war froh, dass das Spi-System funktionierte und meine Tonnenmanöver waren etwas hektisch aber schneller als die der anderen. Zum Abschluss noch eine schöne Wettfahrt; leider hakte sich das Luvfass hinter mein Schwert, bei dem Versuch, es zu liften, kenterte ich nach Lee um danach als Vorletzter in einer raumenden Böe mit wild killendem Spi das Ziel zu verfehlen Das war der Streicher.

Der nächste Tag brachte wieder Leichtwind, bei dem nur noch der 18-Footer eine Chance auf den Gesamtsieg hatte, sie jedoch verspielte als ein Vorschoter abstieg. So lief alles rund für den A-Cat mit Spi, ein wirklich aufregend zu segelndes Boot, wenn auch etwas kompliziert und in dieser Konfiguration nur bei leichten Bedingungen geeignet.

Für den schnellsten Kat gab es ein Preisgeld von 2000 DM, auch der Letzte einer Gruppe kassierte noch 500 DM, so dass trotz gelegentlicher Zweifel an der „Fairness“ eines solchen Vergleichs jeder für seinen Aufwand entlohnt wurde, abgesehen davon, dass die Veranstaltung sehr viel Spaß machte.

Nils Bunkenburg

Technische Entwicklung

Vom Flyer I zum Nikita

Ein Meilenstein in der A-Cat Entwicklung wurde der Nikita von Nils Bunkenburg. Er ist eine umfangreiche Weiterentwicklung des Flyer 1 mit einigen zukunftsweisenden neuen Ideen

- Vollcarbonrumpfe mit Wabensandwich, wesentlich steifer und endlich beulunempfindlich
- steifer Vorderbeam, tiefer gelegt und ohne Unterzug
- Vorderbeam 100mm weiter hinten als beim Flyer I
- Verkleidung zwischen Vorderbeam und Rumpf
- Trittstufe am Rumpf für den Segler im Trapez
- geringerer Widerstand durch kleinere Ruderfläche
- C-Schwerter

Nils segelte erstmals mit dem Nikita im Frühjahr 2005 bei der Klassenmeisterschaft auf der Fraueninsel und gewann natürlich überlegen.

Die Schwerter waren bei dieser Regatta noch gerade, aber noch im selben Jahr baute Nils das Boot um auf C-Schwerter.

Der Nikita galt jahrelang als der schnellste A-Cat, vor allem auf der Kreuz.

Und der hübscheste A-Cat ist er immer noch.

Er ist nach wie vor begehrt als Classic-Boot. Leider gibt es nicht viele Nikitas.



Nils und sein Nikita mit C-Schwertern

Wie entstand der Nikita ?

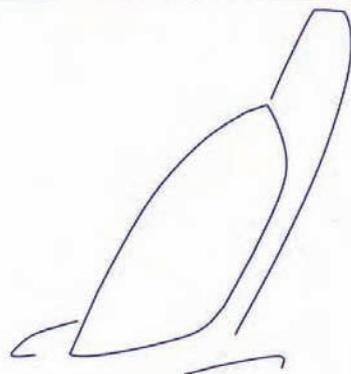
Man erzählt sich, Nils hätte sich die zeitraubende Erstellung einer Positivform dadurch gespart indem er einfach einen Flyer I-Rumpf genommen hat und ihn in der Mittelebene auseinander sägte. Sodann hat er die 2 Hälften hinten etwas weiter auseinander gestellt für mehr Volumen im Heck und vorne die oberen Schnittkanten ausgeschliffen, um die Rümpfe oben weiter zusammen zu drücken für mehr Wavepiercer Eigenschaften. Alles fixiert, zusammenlaminiert, hier und da was weggenommen oder dazugespachtelt, bis die Rumpfform seiner Vorstellung entsprach und ein ansprechendes Aussehen hatte.

Ankündigung im Jahrbuch 2004 mit Bildern:

Nikita Cat des ehemaligen Weltmeisters geht jetzt in Serienproduktion



Nikita-Werbung:



nilsbunkenburg
@t-online.de

tel: +49 431 200 77 41
mobil: +49 171 612 14 04

eckernförderstr. 89
24229 surendorf

an der B 503 kiel-eck.

nikitacat.de sign

Besondere Regatten

A-Cat Europameisterschaft 2003 in Travemünde

Glenn Ashby gewinnt

Der Bericht zu dieser Euro steht im VDAC-Jahrbuch 2003.

Das -Jahrbuch 2003 hat sage und schreibe 252 Seiten, 77 davon sind der Euro gewidmet !

Der Bericht fängt an mit 3 Seiten Einleitung. Es folgen zu jeden Tag der Veranstaltung teils mehrseitige Berichte, jeder Tagesbericht von einem anderen VDAC-Mitglied verfasst, dann 3 Seiten über Siegerehrung, ein ausführliches Resumée, Presseberichtssammlung, Statistiken.

Christian Steinmetz war der damalige VDAC-Vorstand und hatte sich unendliche Mühe gegeben mit dieser Aufgabe.

Hochsommerliches Wetter wie an der Côte d'Azur mit entsprechend leichten Windverhältnissen prägte diese Euro.

12 Wettfahrten an 6 Tagen waren geplant. 2 Tage fielen der Flaute zum Opfer, 8 Wettfahrten konnten gesegelt werden.

1. Glenn Ashby, wer sonst. Mit 7 ersten Plätzen. Weil es 2 Streicher gab, konnte er es sich leisten, einen ersten Platz als Streichresultat zu wählen.
2. Scott Anderson, Australien
3. Sascha Wallmer, Schweiz
4. Reinhard Egner vom Simssee

im Resumée wurde deutlich und ausführlich Kritik an der Organisation geübt.

Das Practice Race und der erste Regattatag wurden einfach gestrichen und nur noch 9 Wettfahrten sollten gesegelt werden. Nach Protest wurde wieder auf die ausgeschriebenen 12 Wettfahrten aufgestockt und der verlorene 1. Tag sollte am Ruhetag wieder hereingeholt werden.

Unmut erregte auch der ungesicherte Bootsliegeplatz am Strand direkt vor der Party Meile mit Dauerbeschallung, Badegästen zwischen den Booten, mit nächtlichen Besuchen besoffener Partygänger und mit Diebstahl.

Aber auch lobende Wort wurden gefunden und die Veranstaltung als insgesamt gelungen bezeichnet mit toller professioneller Siegerehrung.



Glenn mit seiner berühmten Sonnenbrille. Seinen blondem Lockenkopf erkennt man leider nicht



Sascha Wallmer

Pos	Segelnr.		Name	Geb.	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
1	AUS	1	Ashby, Glenn	1977	[8]	[1]	1	1	1	1	1	1
2	AUS	802	Anderson, Scott	1954	1	[2]	2	2	2	2	[10]	2
3	SUI	175	Wallmer, Sascha	1975	4	6	4	[14]	[7]	3	2	3
4	GER	8	Egner, Reinhard	1961	[10]	[12]	7	3	8	6	3	6
5	ITA	3	Paolo, Penco	1961	[13]	[14]	11	11	3	7	8	4
6	ITA	31	Blancato, Luigi	1967	[15]	3	[13]	6	12	5	12	7
7	NED	64	van Empel, Erik	1966	[38]	4	6	5	9	11	11	[14]
8	NED	28	Dwarshuis, PieterJan	1964	[19]	10	3	[46]	10	4	9	11
9	NED	79	Lambriex, Huub	1960	[dnc]	[17]	14	8	5	8	14	9
10	SWE	1	Marström, Göran	1942	2	9	[37]	[16]	13	16	6	13
11	GER	10	Horn, Jörg	1960	18	13	5	4	[27]	[dns]	17	5
12	GER	44	Sydow, Karl	1956	[20]	[26]	16	13	11	13	4	17
13	NZL	232	Philpott, Murry	1960	6	[dns]	22	17	4	12	[25]	15
14	SWE	956	Persson, Thomas	1967	5	8	9	9	[34]	28	[39]	18
15	ITA	5	Vaccari, Manuel	1961	3	16	17	10	16	17	[18]	[25]
16	ITA	964	Farnesi, Alberto	1961	7	24	12	[27]	6	9	24	[32]
17	SWE	16	Frojd, Hakan	1966	11	11	8	12	[28]	18	23	[34]
18	GER	85	Schulte, Guido	1969	9	15	10	[39]	21	[23]	16	19
19	GER	143	Steinmetz, Christian	1973	[30]	5	18	25	[49]	24	13	8
20	GER	5	Weiblen, Dirk	1970	12	20	[35]	[32]	19	20	5	24
21	SUI	142	Zuerrer, Christian	1968	[32]	19	23	15	24	25	7	[27]
22	NED	75	Hoving, Frens	1957	24	28	25	7	17	[45]	19	[62]
23	NED	27	Terra, Arno	1965	[39]	[31]	19	24	23	14	15	28
24	GER	555	Marcour, Michael	1959	17	18	30	29	[36]	[31]	22	10
25	ESP	5	Cornejo Serrano, Enrique	1964	31	[35]	21	30	26	10	[41]	21
26	GER	518	Paulsen, Uwe	1965	26	29	15	21	22	33	[53]	[42]
27	GER	471	Szameitat, Andreas	1955	28	32	20	20	[dnf]	[dns]	28	23
28	AUT	1	Polterauer, Andreas	1963	[41]	38	27	23	14	21	[47]	33
29	ESP	9	Ladron de Guevara	1952	25	27	31	[42]	29	[35]	26	20
30	ESP	42	Martinez Pina, Mariano	1953	36	[42]	34	37	15	15	[40]	31
31	NED	29	Koning, Jos	1965	[51]	21	28	19	[44]	29	36	35
32	ITA	17	Calbucci, Marco	2003	21	[48]	[46]	36	20	38	38	16
33	ITA	15	Rossi, Marco	1964	22	23	38	[40]	37	27	27	[41]
34	ITA	40	Carlioni, Franco	1940	34	[45]	29	18	35	32	32	[51]
35	SMR	1	Mini, Gian Luca	1980	40	30	[43]	41	18	19	33	[ocs]
36	NED	63	Trouw, Jons	1946	29	40	36	49	[dns]	[dns]	20	12
37	FRA	349	Le COQ, Jean Louis	1962	[58]	39	32	26	30	22	[43]	38
38	ITA	85	Agosta, Antonino	1985	33	37	[42]	38	25	30	[54]	26
39	GER	548	Bauer, Norbert	1952	[43]	[44]	24	22	32	40	35	37
40	GER	560	Maier, Bernd	1943	54	50	33	33	[dns]	[dns]	29	22
41	GER	18	Zientek, Bernhard	1956	59	[dns]	[65]	45	33	26	31	36
42	SWE	7	Larsson, Per-Arne	1953	46	[47]	39	34	31	36	[50]	45
43	SWE	14	Schiefer, Carla	1959	48	[59]	41	[57]	46	48	21	29
44	ITA	11	De Asmundis, Ferruccio	2003	14	7	26	28	[dns]	[dns]	dns	dns
45	GER	580	Rübener, Peter	1961	45	43	[48]	[56]	45	43	30	30
46	ITA	99	Gaeti, Marco	1966	44	41	[dns]	35	40	41	[59]	40
47	GER	543	Ratsch, Wolfgang	1951	23	60	[63]	[61]	39	46	42	47
48	FRA	338	Brendel, Denis	1952	16	46	58	53	41	44	[dns]	[dns]
49	NZL	234	Drummond, Mike	1962	35	25	52	[dnf]	48	51	[63]	52
50	GER	546	Goetz, Marco	1958	55	52	50	31	38	[dns]	[62]	39
51	GER	571	Bollnow, Danny	1967	[60]	36	45	48	42	39	55	[dnf]
52	GER	27	Schalück, KarlHeinz	1955	[61]	33	51	43	52	[dns]	34	53
53	GER	25	Widera, Christian	1948	50	34	47	[55]	43	[dns]	48	48

Pos	Segelnr.	Name	Geb.	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
54	FRA 356	Nast, Philippe	1963	27	57	49	[59]	57	37	[58]	54
55	GER 60	Michaelis, Eckhard	1939	52	22	40	47	[dnf]	[dns]	dnf	44
56	GER 81	Von Selzam, Ekkehart	1944	57	[67]	57	50	[61]	34	44	50
57	GER 482	Teske, Dietmar	1966	[67]	56	44	52	50	52	45	[61]
58	SUI 152	Kornacher, Johannes	1956	42	51	[59]	51	[58]	55	57	49
59	GER 19	Benthien, Ole	1972	[65]	55	53	[63]	56	42	56	46
60	GER 393	Nehrhoff v.Holderberg, Lutz	1966	56	[68]	56	[58]	53	49	51	43
61	GER 499	Stockmeier, Hartmut	1953	37	[66]	[68]	64	51	57	49	56
62	FRA 361	Jacquet, Stéphanie	1979	49	58	[dns]	[dnf]	60	53	37	59
63	NED 80	Mulder, René	1955	62	54	[64]	[dnf]	47	47	60	55
64	GER 563	Fründt-Nielsen, Dieter	1952	47	61	[67]	54	62	56	52	[63]
65	GER 557	Becker, Sigrid	1967	[69]	63	61	[dnf]	59	50	46	57
66	GER 41	Friedrich, Andreas	1959	[64]	53	[62]	62	54	58	61	60
67	GBR 33	Lovett, Nigel	1961	53	49	55	44	[dns]	[dns]	dns	dns
68	NED 6	Haasnoot, Jaap	1951	63	62	54	60	[dns]	[dns]	64	58
69	GER 566	Lorenz, Thorsten	1974	[68]	65	66	[dnf]	55	54	66	64
70	GER 525	Campe, Bjoern	1959	70	69	69	[dnf]	63	59	[dnf]	65
71	SWE 36	Wigerstedt, Lars	1959	66	64	60	65	[dns]	[dns]	65	dnf



Start zur Leichtwindwettfahrt mit Scott Anderson, AUS 802



Liegeplatz am Sandstrand: A-Cat Seglers Alptraum.

∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞

Trainer Rat

Das Wegerecht ist großer Mist,
wenn es nicht durchzusetzen ist.
Beharrst auf Deinem Recht du stur,
verlierst du Fahrt und Nerven nur
und kannst vor Schiedsgerichten schwitzen,
wenn andre schon beim Bierchen sitzen,
Bekommst nach langer Nacht du Recht?
Bist du am nächsten Tag geschwächt?
Vermeide deshalb jeden Zwist,
weil du dadurch viel schneller bist.

Aus VDAC-Jahrbuch 2004

Personen und erfolgreiche Regattasegler

Reinhard Egner



bei der Preisverteilung

Reinhard Egner bei der Europameisterschaft 2004 in Bracciano



.. und in der Regatta

Bei gutem Wind unterbrach Reinhard gerne die Arbeit und ging zum Segeln auf seinen Simssee.

Auf diese Weise gut trainiert war er mehrere Jahre lang der beste Deutsche A-Cat Segler und errang einige internationale Spitzenplätze bei EM und WM

Europameisterschaft: 3. Platz 2002 in Marseille

Sieger IDB: 1991, 1992 und 2003

Ranglistensieger: 5 mal, 1991, 1992, 2002 . 2004

Die IDB 2007 auf dem Forggensee war seine letzte A-Cat Regatta. Er beendete sie auf dem 5. Platz .

Bob Baier.

der erfolgreichste A-Cat-Segler der letzten 15 Jahre.

Das Erfolgsgeheimnis von Bob Baier als Segler ist die Kontrolle, - immer. So entstehen konstant gute Leistungen. Das zeigt sich schon klar, wenn man etwas in seine Vergangenheit blickt: Früh musste er vom Vater die Firma übernehmen und hatte neben der Arbeit aber auch schon außergewöhnliche Erfolge als Drachenflieger. In ca. 30 Jahren des Fliegens gewann er 13 (oder 14?) Deutsche Meistertitel, - so genau weiß er es gar nicht -, und wurde auch Team-Weltmeister in Australien. Wer in diesen Wild-West-Zeiten des Fliegens nicht nur Erfolg haben, sondern insbesondere auch mit heiler Haut davon kommen wollte, durfte sich bei allem Spaß möglichst keine großen Fehler erlauben. Das Gerät musste jederzeit dem Piloten gehorchen. Trotz allem war das Risiko hoch, und für den jungen Familienvater irgendwann zu hoch. Auch deshalb sattelte er 2004, inspiriert von seiner Tornado-Bekanntschaft, Glenn Ashby, auf den A-CAT um. Seinem Prinzip blieb er dabei selbstverständlich treu...

Natürlich weiß Bob als erfahrener Pilot auch, wie ein (Segel-) Profil auszusehen hat und getrimmt werden muss. „Den richtigen Gang im Boot einlegen“, hat er das mal genannt. Und so setzte sich seine sportliche Erfolgsgeschichte auch zu Wasser fort. Es folgten ab 2006 im A-CAT u.a. 7 Deutsche Meister Titel und 6 Ranglistensiege. Dabei geht es Bob vor allem: „um den Spaß, darum machen wir das doch! Aber schön, wenn man dann auch noch vorne mit dabei ist.“

So hat Bob Baier auch einen der größten internationalen Erfolge des VDAC errungen, er krönte sich 2009 am Bodensee auf seiner Nikita-Plattform zum Europameister, noch vor der A-CAT Legende Steven Brewin. Da Bob selbst neben Familie und Firma eigentlich immer zu wenig Zeit für Training und Arbeit am Boot hat, ist so ein Erfolg für ihn nur im Team möglich: „Man braucht ein schnelles Gerät, dann kann man trotz kleiner Fehler, die bei wenig Training unvermeidlich sind, auch mal vorne sein. Man muss das Ganze sehen!“ Die „Tüftelei zu den speziellen Nikita-Zeiten“ übernahm im Erfolgsteam dabei Theo Klafsky. Zusammen trimmten sie ein perfekt balanciertes Boot. In der aktuellen Zeit der Foiler wird Bob durch Jakub Kopylowicz von eXploder bei der Optimierung seines 2020 AD3 unterstützt; - auch dieses Boot sei schon „relativ präzise zu fahren, das muss man sich überlegen!“

Bob's Lieblingsrevier ist der Gardasee. Er ist seit längerem neben dem SC Füssen auch Mitglied im Circolo Vela Arco. Hier kommt er an einem verlängerten Wochenende intensiv zum Trainieren und auch das „Drumherum ist einfach sehr angenehm, man fühlt sich total wohl.“ Eine Situation von der Europameisterschaft 2012 in Arco mit 100 Teilnehmern an der Startlinie fällt ihm dabei immer wieder ein: Aufgrund eines Linksdrehers fährt das ganze Feld beim Start an der Linie entlang, Bob, ziemlich in der Mitte, „ich lege als erster um und fahre alleine von dem ganzen Haufen weg in Richtung der Wand, - ein Traum! Um diese Momente geht es mir.“ (rb)



rechts Bob beim Ammercat 2016,
zusammen mit Georg Reutter (Mitte) und Florian Hennig



..... Und Bob bei der IDB 2019 auf dem Gardasee

Technische Entwicklung

A-Cat und Spinnaker

Nach dem erfolgreichen Spinnakereinsatz von Nils in Friedrichshafen 2000 wollte mancher A-Cat Segler auch so einen Spinnaker haben.



2003 installierte Ecke Michaelis eine sauber gemachte Spinnakerausrüstung auf seinem Flyer I.

Traumhafter Geschwindigkeitsgewinn auf Vorwindkurs bei leichtem oder mäßigem Wind begeisterte.

Geschwindigkeitsnachteil auf der Kreuz durch erhöhten Windwiderstand und kritische Bootsbeherrschung bei starkem Wind auf dem Vorwindkurs waren die Nachteile.

Spinnakersegeln wurde nie ernsthaft für den A-Cat diskutiert.

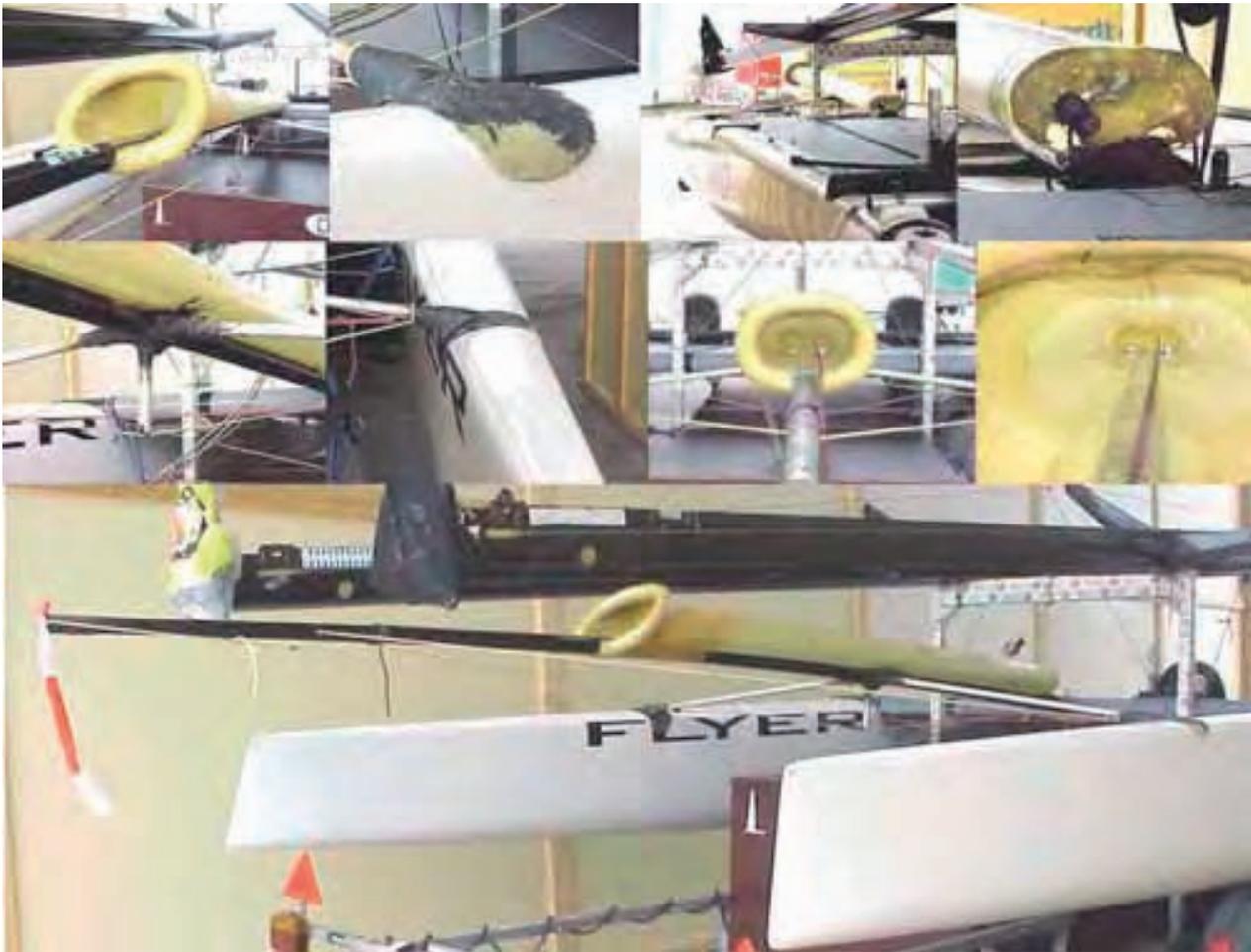
Im Internet gab es lange Zeit die Internetseite eines Schweden, der in kleinen Filmchen gekonnt das Spinnakersegeln mit seinem Marström A.Cat zeigte.

Im Jahrbuch 2004 erschien ein 15 seitiger ausführlicher Beitrag von Dirk Weiblen. Dirk beschäftigte sich darin intensiv mit der Technik wie aufrichtendes Moment, Spinnakerfläche, bauchiger oder flacher Spi, Bauch oben oder unten. Er wollte den Spi vor allem bei Langstreckenregatten nach Texel Rating einsetzen.

Anbei ein paar Textausschnitte und Bilder.

SPI-eed!

Dirk Weiblen



Snuffer-System für den A-Cat: Spibaum "Klo" mit festem "GFK-Sack", Verstagung

..... **Der A-Cat**

Wir haben das Kreuzgeschoss.

Wer kennt das nicht, an offenen Regatten teilnehmen, als erster die Luvtonne zu erreichen und dann ... gnadenlos von hinten überrollt zu werden! Egal bei welcher Windstärke. Das geht nicht nur dem A-Cat so, alle nicht Spi-Boote sind downwind einfach nicht mehr konkurrenzfähig. Aber es schmerzt beim A besonders, weil, Hinterhersegeln ist eine Sache, die Führung gegen den Besenwagen einzutauschen eine andere. Und das Gefühl ein Feld anzuführen mag motivierend sein, das gleiche nach dem ersten Raumschenkelschlag vor sich zu sehen hebt nicht gerade die Lust auf 2 weitere Runden hoffnungsloser Aufholjagd. Man kann sich also über das System ärgern (Texel Gewinner Piet Saarberg: "Ich segle nicht mehr gegen Spi-Boote!"), auf nicht-Spi und mit-Spi Wertungen hoffen oder sich einfach das bestehende System zunutze machen.

.....
Meine Spigarderobe umfasste einen relativ flach geschnittenen 19,4 m² Spi (mit kleinem Kopf und somit tiefem Segeldruckpunkt) und einem kopfbauchigen 21 m² F18 Spi, der mir ermöglichte, 5-10° tiefer zu fahren als mit dem flacheren. Dennoch habe ich 2003 3 Regatten "verloren", weil ich entweder den falschen Spi dabei hatte oder selbst mit dem flachen nicht die Höhe der Konkurrenz laufen konnte, diese Höhe aber für das Erreichen des nächsten Waypoints erforderlich war. Ein kleinerer äußerst flach geschnittener Spi (eher wie eine Genua) wäre in diesen speziellen Fällen die bessere Wahl gewesen.

Gleichwohl hatte ich für mein vorheriges Boot einen relativ bauchigen 15m² Spi, der mir häufig zu klein vorkam, m der Konkurrenz davon zu segeln (was notwendig ist wenn man auf die Line honours zielt und das zeitliche Manöverdefizit kompensieren will). Auf Grund des geringen aufrichtenden Moments vom A ist die Spiwahl also viel behutsamer zu treffen als bei der Konkurrenz. Oder anders formuliert: Nur unter bestimmten Bedingungen passen Spiwahl, Kursverlauf und vorherrschende Windstärke so zusammen, dass der getunte A tatsächlich ein siegfähiges Paket offeriert !

A und Spi, ja geht das konstruktiv überhaupt?

Zugegeben, Nils Bunkenburgs Nikita wird wahrscheinlich der erste serienmäßige A-Cat sein, dessen Konstruktion schon von Beginn an die Spi-Nutzung vorsieht.



ein Marström M18 (hat Mast und Rumpfe vom Marström A-Cat)



Marströms Trommelsystem (M18 und M20).

Der Spi wird gerne zwischen Trommel und Gehäuse eingezwickelt.

“dalmatisches“ Rigg, Ausführung 2005



Nach Jahren taucht sie wieder auf; die Idee, durch Neigung des Mastes nach Luv die Bootskrängung auszugleichen, wenn man auf einer Kufe segelt. 2005 installierten Roman Strobl und 2 weitere A-Catler Flaschenzüge an den Wanten ihrer Flyer.

Jedoch, es war kein wirklicher Vorteil feststellbar. Umständliche und zeitraubende Bedingung beendete bald den Versuch.

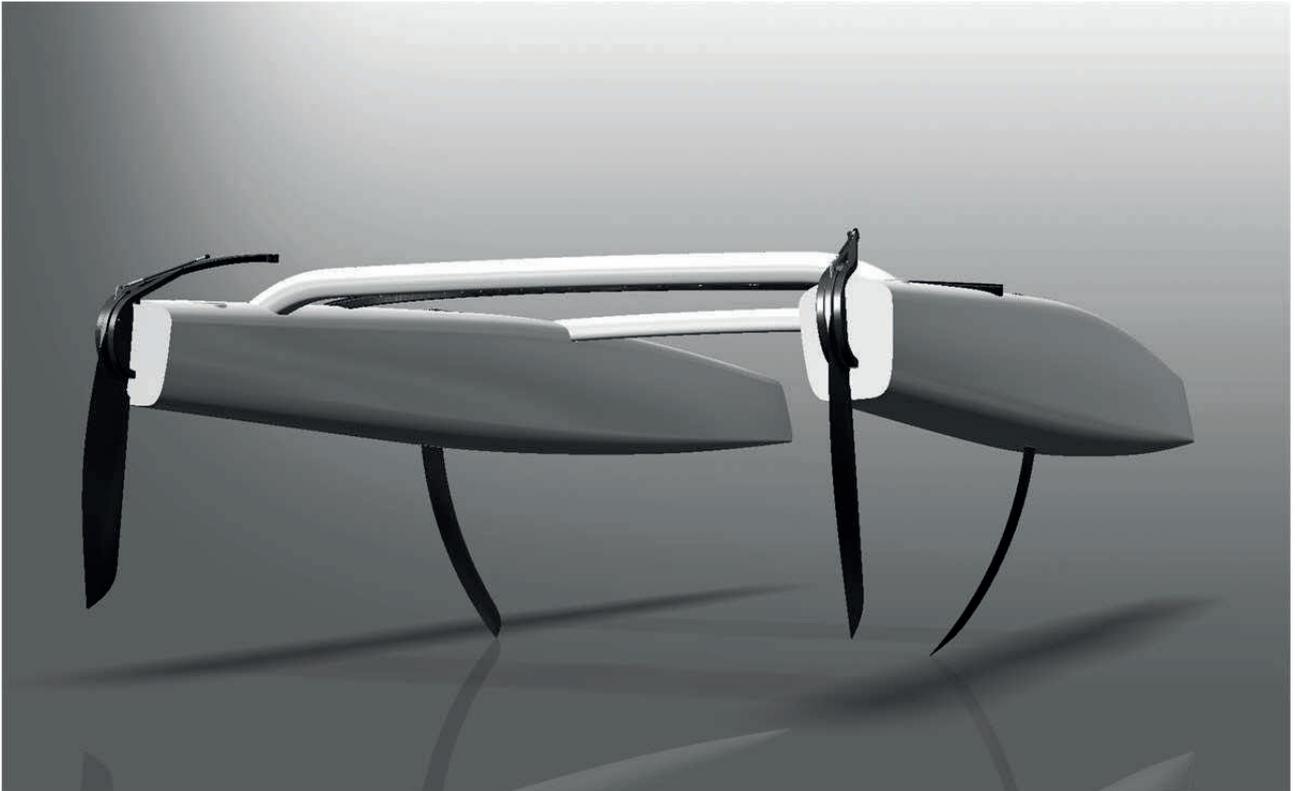
Nikita und C-Schwerter

Die Nikitas waren die ersten A-Cats mit C-Schwertern.

Es dauerte einige Zeit, bis andere außer Nils eine Nikita bekamen.

2008 bekam erst Jörg Horn sein Boot und dann im Sommer Bob Baier. Bob segelte seinen Nikita zum allerersten Mal in La Baule bei der Europameisterschaft und deklassierte die Konkurrenz. Ein Schaden am Schwertkasten verhinderte, dass er Europameister wurde.

Die Konkurrenz war zunächst noch nicht überzeugt. Erst im Frühjahr 2010 bei der Regatta in Cesenatico konnte man 2 nagelneue bei Holland-Composite gebaute DNAs bestaunen Mit C-Schwertern.



DNA Präsentation von 2010 mit C-Schwertern

Warum sind nun C-Schwerter besser als die bisher üblichen schräg stehenden geraden Schwerter?

Die A-Cat Boxrule gibt die Bedingung vor:

Die geraden Schwerter waren nämlich nur wenig schräg eingebaut, damit sie im hoch gehaltenen Zustand, wenn das untere Ende des Schwerts gerade bündig mit dem Rumpf ist, nicht die maximal erlaubte Bootsbreite von 2,3m überschritten. Das C-Schwert erfüllt diese Forderung leicht, steht weiter unten trotzdem schräg genug, um Auftrieb zu liefern und ist immer noch mind. die vorgeschriebenen 0,75m von der Boots-Mittelebene weg.

Der Schwert-Anstellwinkel war zunächst fix und bei ungefähr 0,5 Grad.

Aber warum nicht verstellbar?

Thomas Paasch stellte sich diese Frage und 2011 baute er bei seinem Nikita einen im Deck geführten Slider (Schwertführung für Verstellung in Längsrichtung) ein, um mit Hilfe einer einfachen Verstellung mittels Gummizug, Tauwerk und Klemme schnell mal während dem Segeln den Anstellwinkel anpassen zu können.

Andere Werften beließen es bei einem verstellbaren, aber fest geschraubten Slider.

Profilmast

Seit Ruedi Schmid 1975 gab es immer wieder Versuche mit Profilmasten.
Ca. 2011 baute Martin Fischer eine Profilmast und das Exploder-Team testete einen Profil-Masten vor der WM 2017 in Sopot.



Martin Fischer



Exploder-Team

Warum setzte sich der Profilmast nicht durch, wenn es aerodynamisch vorteilhaft ist?
Erhöhtes Gewicht und eine begrenzte Trimmmöglichkeit des Segels, weil sich der Mast nur wenig biegen lässt, können die Gründe sein.

Flügelmast (rigid wing mast oder rigid wing sail))

Der aerodynamische Wirkungsgrad ist erheblich besser bei einem Tuchsegel. C-Cats segeln deshalb schon seit Jahren nur noch mit Flügelmasten.

Bereits in den 80er Jahren tauchte ein A-Cat mit Flügelmast auf. Das Bild wurde leider nicht mehr gefunden.

Ben Hall, amerikanischer A-Cat Segler und Carbonmastenbauer, segelte 2007 auf der A-Cat Weltmeisterschaft in Islamorada mit einem Flügelmast. Er war, wie soll es anders sein, schnell damit, er kam aber beim Starten nur zäh auf Geschwindigkeit und musste dem Feld erstmal hinterher segeln. Das soll prinzipiell ein Problem bei Flügelmasten sein. Einen ausführlichen ersten Erfahrungsbericht von Ben Hall kann man bei a-cat.org nachlesen.

Mehrgewicht nur 2,72kg, Masthöhe 8,84m. einfaches Handling beim Auf- und Abbauen und beim Segeln. Aufrichten nach Kenterung möglich aber wohlweislich nicht ausprobiert. Materialkosten 1400€, 300 Std Arbeitszeit.

Der Flügelmast ist teilbar, trotzdem ist eine Trailerbox von 6,4mx1,85m notwendig.



Ben Hall 2007 auf der WM

Bei der Foiling Week 2017 zeigte Oscar Lindley-Smith selbst gebauten A-Cat mit Flügelmast. Das Boot war wog stattliche 107kg und war, abweichend zum A-Cat, 3m breit. Auch Thilo Keller baute zusammen mit Studenten einen A-Cat Flügelmast. Es wurde kaum damit gesegelt.

Der große Nachteil eines Flügelmastes ist und bleibt: Man kann das Segel nicht auf dem Wasser bergen. Kommt ein Gewittersturm ist man verloren und es wird teuer. Es blieb bis jetzt bei diesen genannten Einzelversuchen.

A-Cat Classic

Vorwindkurs

Heutzutage unvorstellbar, aber früher segelte man diesen Kurs, ca. 45° zum Wind, unter allen Windbedingungen stets brav mit beiden Rümpfen unten auf dem Wasser. Der Steuermann saß auf dem Luvrumpf ganz vorne, wenn der Wind schwach war, und beim starkem Wind ganz hinten. Dabei erholte er sich von den Strapazen auf der Kreuz gegen den Wind.

Heute bleibt der Luvrumpf nur bei wenig Wind notgedrungen unten.
Zur Widerstandsminimierung werden dann die Schwerter hochgezogen.



Stufe 1

Bitschibatschi-
Vorwindsegeln

Schwert hochnehmen
vergessen?

Ende der 80er Jahre kam Mitch Booth beim Tornado auf die Idee, ein klein wenig anzulufen, um auf einer Kufe segeln zu können und dabei wesentlich schneller zu sein. Dieser Trick setzte sich schnell auch bei den A-Cats durch.



Stufe 2

Vorwind Flying
(one hull flying)

Marström A-Cat

Kaum beherrschten dies viele, kam die nächste Steigerungsstufe und man segelte ab 2010/2011 Vorwind im Trapez. Das Segel sollte dazu bauchig sein, was in Zusammenarbeit mit den weichen Masten möglich war. Dieser Segelstil erforderte einigen Mut, denn ein Stecker bedeutete grandiosen Abflug des Seglers nach vorne.



“Downwind flying“ im Trapez !
Andy Landenberger mit neuestem Exploder AD3-Classic



..... Stecker und Abflug, vorgeführt von Willi

Einen Stecker fahren, das passiert bei starkem Wind, wenn der Segeldruck zu groß wird und der Bug unterschneidet.

Rumpfvolumen

Wie verhindert man einen Stecker?

Außer durch „ganz hinten sitzen“ und durch Segeltrimm hilft auch eine passende Bootskonstruktion. Bevor die Foiler entstanden, hatten die modernsten A-Cat Konstruktionen viel Volumen im Bereich des vorderen Beams, indem der Rumpf dort relativ breit ist und dieses Volumen durch reichlich Rocker (Kielsprung) auch im Wasser ist und somit Auftrieb liefert.

Sitzt der Segler hinter diesem Volumen, ist der Bug oben, sitzt er davor, ist der Spiegel frei. Manche denken, zur Vermeidung eines Steckers muss reichlich Volumen eher im Bugbereich sein. Aber dort nützt es wenig, denn der Bug soll ja über dem Wasser bleiben.

Diese „Volumen“-Konstruktionen entstanden so zwischen 2007 und 2013 und sind z.B.

Marström, DNA 1, Scheurer G6, Saarberg-Vision und Exploder A13.

Sie sind bei Classic-Seglern begehrt.



DNA-Rumpfschnitt
mit reichlich Volumen

Ruderflügelchen

Andrew hatte es 2009 angefangen und fast alle machten es nach und bauten kleine Flügel an die Ruderblätter. Wenn beim Stecker fahren das Heck anfängt hochzusteigen, dann entwickeln diese Flügel eine Kraft nach unten und reduzieren dadurch die Heftigkeit eines Steckers.



Andrew Landenberger 2012 auf Scheurer G6, 2012 in Arco

Seit 2018 haben die allerneuesten Classic-A-Cats von Exploder

- die Schwerter weiter vorne platziert
- während dem Segeln verstellbare Schwerter

Ist der Schwertwinkel richtig eingestellt kann man ungewolltes Foilen gut verhindern und trotzdem wird durch Schwertauftrieb der Bug zuverlässig oben gehalten.

“Downwind flying“ im Trapez wird zum Kinderspiel !



VDAC-Ranglisten Wanderpreis A-Cat Classic

Gestiftet 2021....
hoffentlich heiß begehrt unter den
A-Cat Classic Seglern !!

Foiler

Eigentlich wollte die A-Cat Klasse gar nicht foilen können. In den Klassenregeln stand deshalb mal "no hydrofoils are allowed" drin, was aber von der ISAF (heute World Sailing) wieder kassiert wurde, weil unklar war, was als Hydrofoil gemeint ist. Denn ein Schwert oder Ruder sind ja auch schon Hydrofoils. Bald erfand man die "boxrule", die noch heute gilt. Nach dieser Regel muss die untere Spitze eines Schwertes einen Abstand von mindestens 0,75m zur Mitschiffebene einhalten. 0,75m wählte man, damit alle schon existierenden Schwerte, schräg stehend gerade oder mit C-Form, in die neue Regel passen.

Es half aber alles nichts.

Von Martin Fischers Mayfly des Jahres 2011 wurde schon berichtet.

2012 wurden die DNA's mit J-Schwertern verkauft.

Die Ruder waren noch relativ kurz, die Flügel an den Rudern eher noch Flügelchen.

Foilen gelang nur manchmal. Das Boot war insgesamt eher langsamer geworden, aber Mischa wurde damit Weltmeister.



DNA mit J-Schwert 2013

DNA experimentierte. Von einer Testwoche im Februar 2013 am Mar Menor stammt das L-Schwert Bild.

"Foilen geht sehr gut, aber auf der Kreuz zu langsam", war die Aussage. Es war nur ein Test, denn die A-Cat Regel verlangt, dass das Schwert soweit nach oben gezogen werden kann, bis es unten vollständig mit dem Rumpf abschließt.



DNA L-Schwert 2013

Angeregt vom Americas Cup mit den foilenden 72ft Kats ging es im Januar 2014 bei der Weltmeisterschaft in Neuseeland mit dem Foilen richtig los. Die Foiler von Exploder und DNA hatten J-Schwerte und lange Ruder. Die Flügelchen an den Rudern waren Flügel geworden (Winglets genannt) und bildeten mit dem Ruder ein T oder L. Die J-Schwerte bremsen auf der Kreuz aber beim Vorwind-Foilen gab es kein Halten mehr. Foilen war eine heiße Angelegenheit, weil die Flugstabilität noch mäßig stabil war. Exploder brachte zu dieser WM auch ein Experimentierboot mit, das mit L-Schwertern ausgerüstet war, die in einer Schwertkasten-Kassette eingebaut waren. Diese Kassette konnte man mitsamt den Schwertern nach oben herausziehen.



Exploder
L-Schwert
2014

Die Entwicklung nahm rasant Fahrt auf. DNA brachte schon im späten Frühjahr 2014 das Z-Schwert. Mischa und Pieterjan segelten das erste mal damit auf dem Gardasee bei den „Spring Europeans“.
Exploder folgte erst 2015 mit dem ersten brauchbaren Z-Schwert, der Version Z5, Scheurer folgte ein weiteres Jahr später.



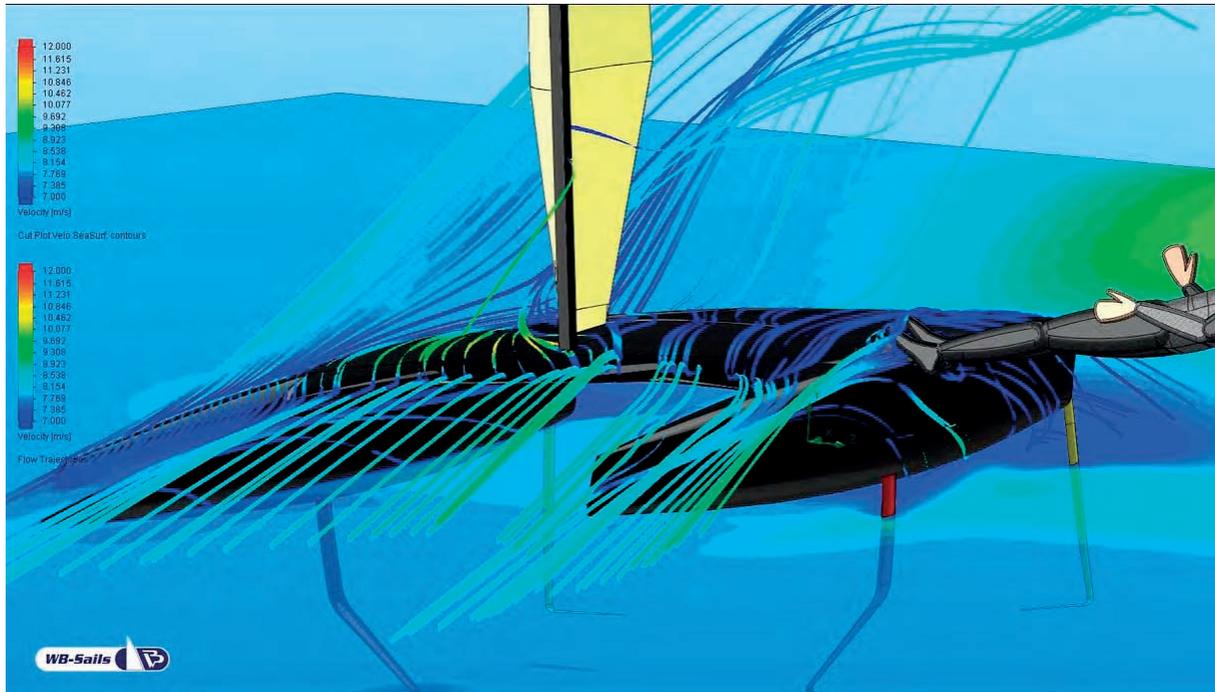
Die

Exploder Schwertersammlung eines A-Cat Seglers

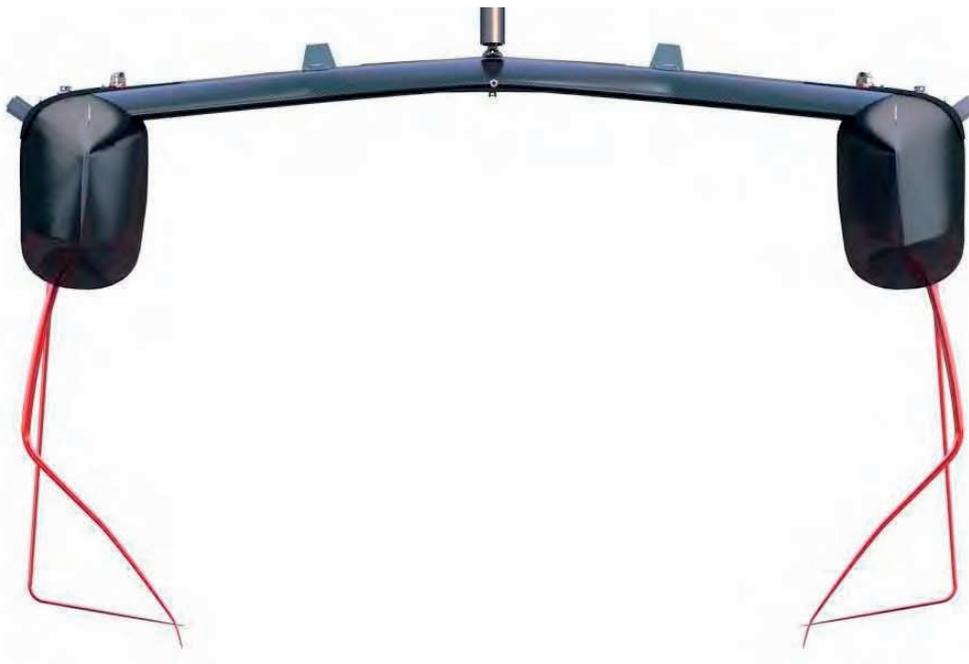
Ein A-Cat wird nun ingenieurmäßig am Computer mit Hilfe von

- CAD
- CFD (Strömungssimulation)
- Teilweise Composite-FEM (Festigkeitsberechnung)

entwickelt



DNA: Ergebnis CFD Rechnung zum Einfluss des verkleideten Vorderbeams



DNA F1X 2018, noch mit L-Rudern.



DNA F1X: CAD Darstellung der Ruderverstellung

Die obere Führung der Ruderachse kann während dem Segeln in Längsrichtung verstellt werden. Dadurch ändert sich der Anstellwinkel und Auftrieb des Ruderwinglets.



Exploder Ruderbox 2019

Oben auf der Box erkennbar ist die Längsverstellung der Ruderachse.



Foiling downwind durch Mischa Heemskerk Es fällt auf, dass sein Boot relativ tief foilt



Foiling upwind mit Exploder von 2020
 An der hohen Stellung des Pinne in Lee erkennt man: Hier ist Auftrieb eingestellt
 An der tiefen Stellung der Pinne in Luv ist zu erahnen: Hier ist Abtrieb eingestellt
 Abtrieb in Luv erhöht das aufrichtende Moment, und zwar umso mehr, je schneller man ist.
 Das erleichtert das Upwind-Foilen.



Das gibt es selten, **Glenn Ashby** geht nicht ins Trapez.
Wahrscheinlicher Grund: Die Verstellung des Ruderanstellwinkels hatte ausgehakt.
Aufgenommen bei der Europameisterschaft 2018 in Warnemünde.

Foilen oder doch lieber klassisch segeln ?

DNA F1 Vintage (F1 ohne X !) bietet die Wahl.
In den Schwertkasten passt wahlweise ein Z-Schwert oder ein C-Schwert.



Besondere Regatten

A-Cat Europameisterschaft 2018 in Warnemünde

Glenn Ashby gewinnt

Warnemünde gilt als anspruchsvolles Revier und so zeigte es sich auch bei dieser Euro.

Bei starkem Nordwestwind und sehr ruppiger Welle konnten nur 5 Wettfahrten gesegelt werden. An 2 Tagen mussten die Boote sogar an Land bleiben.

Als noch nicht gefoilt wurde, hätte man solche Bedingungen als würdig für eine Euro bezeichnet. Dieses Jahr war es für etliche Segler mit Foilern grenzgängig.



Glenn Ashby (AUS) gewinnt vor Manuel Calavia (ESP) und Maciej Zarnowski (POL)

Bob Baier kommt als bester deutscher Teilnehmer auf Platz 7 und gewinnt den Titel Great Grand Master.

Die Wertung der Classic A-Cat's:

1. Marek Zebrowski (POL), 2. Micky Todd (ESP), 3. Florian Hennig(GER).





Katrin Brunner, die schnellste Frau der Euro



IDB 2019, Gardasee, Circolo Vela Arco

Paul Kohlhoff wird auf Anhieb Deutscher Meister auf dem A-Cat !

Auf dem vielleicht best frequentierten und beliebten Regattaplatz vor Torbole am Nordende des Gardasees fand 2019 die Internationale Bestenermittlung (IDB) der A-Cats statt. Es trafen sich 49 Segler aus halb Europa, das in diesem Jahr weltweit zweitgrößte A-CAT Regattafeld (nach der WM).

Die Bedingungen waren gemischt, von mittleren Winden bis deutlich über 20 Knoten bei für den Gardasee erstaunlich hoher Welle, war alles geboten. Die Crews und die Boote waren, wie auf diesem Revier üblich, bei 8 Wettfahrten in drei Tagen also ordentlich gefordert.

Das Teilnehmerfeld versprach eine spannende Regatta; neben dem amtierenden Weltmeister und Seriensieger, Mischa Heemskerk nahm unter anderem auch der Nacra 17 Olympionike Paul Kohlhoff teil.

Paul kaufte den kompletten Exploder, den Manuel Calavia bei der WM in Weymouth segelte. Das Schiff wurde ihm an den Gardasee gebracht und seine ersten Testschläge damit machte er 2 Tage vor Beginn der Regatta !

Paul konnte gerade im Mittelwindbereich seine Technik und Taktik voll ausspielen und Mischa in zwei aufregenden Rennen schlagen. Am Ende setzte sich der Weltmeister aber im schweren Wetter des letzten Renntages doch deutlich durch. Dennoch, Paul Kohlhoff wurde als Gesamtzweiter auf Anhieb überzeugend Deutscher Meister. Alex Meister und Bob Baier komplettierten das deutsche Siegerpodest und mit drei Deutschen unter den ersten Sechs, das sehr gute Gesamtergebnis des VDAC. Die deutsche Klassik-Wertung gewann Florian Hennig. (rb)



Paul Kohlhoff

4 Nations Cup alias IDB 2020 in Hellevoetsluis



Der **4 Nations Cup** war der seglerische Höhepunkt der A-Cat Segler im Jahr 2020 und fast schon eine kleine EM.

Für GER – NED – BEL – GBR wurde die Regatta als Nationale Meisterschaft gewertet.

Insgesamt wurden 15 Wettfahrten durchgeführt mit 3 Streichresultaten.

Klaus Raab hat die nationale IDB-Wertung bei den Foilern gewonnen.

Christian Stock ist Gewinner der nationalen IDB Classic-Wertung.

„Pssshhhhh“. Da ist es wieder, dieses durchdringende, unüberhörbare Geräusch. Es stammt von Mischa Heemskerk, der wie immer bereits wenige Sekunden nach dem Startsignal seinen A-Cat auf die Foils hebt und davon zischt. Niemand beherrscht das Am-Wind-Foilern so gut wie er. Er macht dabei nicht nur rund 19 Knoten Bootsgeschwindigkeit, sondern erzielt auch eine gute Höhe. Um das Segel richtig dicht nehmen zu können, hat er bei der Großschot eine Untersetzung von 1 zu 13,5 eingebaut. Selbst er als ausgesprochen kräftiger Segler hätte sonst angesichts eines scheinbaren Windes von bis zu 39 Knoten erhebliche Probleme, die gewaltigen Kräfte zu beherrschen. Schon nach drei Minuten hat Mischa einige hundert Meter Vorsprung herausgefahren, er ist hier beim 4Nations-Cup im südholändischen Hellevoetsluis in einer eigenen Liga unterwegs.

Der 4Nations-Cup sollte ursprünglich die gemeinsame nationale Meisterschaft von Großbritannien, Belgien, Deutschland und den Niederlanden sein. Die Briten mussten jedoch Corona-bedingt kurzfristig passen, ihre Regierung hatte strenge Ausreiseauflagen gemacht. Somit handelte es sich de facto um einen 3Nations-Cup. Die Beteiligung war dennoch exzellent, jedenfalls angesichts der widrigen Bedingungen in diesem Jahr. 34 Foiler und 24 Classics aus insgesamt acht Nationen machten den Cup zu einer kleinen Europameisterschaft; voraussichtlich dürfte das die weltweit größte A-Cat-Regatta im Jahr 2020 sein.

Das Revier des veranstalteten Clubs Hellecat liegt nahe Rotterdam direkt hinterm Deich zur Nordsee. Das heißt, man segelt mit Wind vom Meer, aber ohne große Welle und ohne Tide und Strömung. Die Windverhältnisse waren „kräftig“, wie es auf Holländisch heißt, erst am letzten von drei Tagen wurden sie moderat. Fast jeder Segler kenterte mindestens einmal angesichts der teilweise heftigen Böen. Selbst Mischa Heemskerk und seinen Trainingspartner, der Katamaran-Profi Thijs Visser, zerlegte es am Samstag beim Rausfahren zum Regattagebiet. Mischa beschädigte dabei sein Backbord-Ruder, so dass er eine Notreparatur am Strand ausführen musste. Doch er behielt die Nerven, ließ nur zwei Wettfahrten aus, die er dann streichen konnte, und erzielte bei insgesamt 15 Wettfahrten 12 Laufsiege.

Wer alle 15 Wettfahrten durchhielt (was weit weniger als die Hälfte der Segler schafften), war automatisch gut dabei im Endergebnis. Doch der Preis dafür war hoch. Eine so anstrengende Regatta hatten die meisten Segler schon länger nicht mehr erlebt. Besonders am Samstag, nach sechs Wettfahrten bei fünf Windstärken, waren die meisten ziemlich platt. Da wegen der Corona-Auflagen aber ohnehin keine Social Events möglich waren, konnte man sich früh schlafen legen.

Bei den Foilern entbrannte ein heißer Wettkampf um Platz zwei, nachdem der erste Platz bereits vergeben war. Der amtierende französische Meister Emmanuel Dodé zeigte sich souverän und verwies den jungen, aber höchst talentierten Polen Andrej Senkus auf Platz Drei. Von Senkus dürfte man künftig noch öfter hören, wenn er der Klasse treu bleibt.

Klaus Raab aus Füssen segelte eine saubere Serie, er foilte fast durchweg und erzielte einen sehr guten 8. Platz in der Gesamtwertung. Damit wurde er zugleich Gewinner der nationalen Deutschen Bestenermittlung (IDB) in der Kategorie Foiler, vor den Nordlichtern Jörn Knop und Alex Meister.

Bei den Classics hatte der für Spanien segelnde Schotte Micky Todd einen starken Auftritt. Mit seinen laut eigener Aussage hundert Kilo Kampfgewicht war er an der Kreuz nicht zu halten. Zusammen mit guter Taktik sowie anständigen Starts reichte es für neun Laufsiege und den unangefochtenen Gesamtsieg. Zweiter wurde der Niederländer Jaap Strakenbroek, der mit seinem auf Classic getrimmten DNA F1 sehr schnell unterwegs war. Den dritten Platz verteidigen konnte Michel Warlop aus Belgien. Gewinner der nationalen Classic-IDB wurde Christian Stock aus Freiburg, der sich nach einem bescheidenen ersten Renntag zunehmend nach vorne verholte. Platz zwei ging an Thomas Becker (Wismar), der dritte Platz an Georg Merkl vom Brombachsee.

Der 4Nations-Cup war eine tolle und mit viel Herzblut durchgeführte Veranstaltung. Man sah allen Seglern an, wie glücklich sie sich schätzten, in diesem schrecklichen Corona-Jahr endlich einmal wieder ihrer Lieblingsbeschäftigung nachgehen zu können: Tagsüber Regattasegeln auf hohem Niveau – und dann abends unter Freunden aus ganz Europa darüber ratschen.

Christian Stock (GER 100)



Klaus Raab



Classic Zweikampf:

Micky Todd (ESP 7) und
Christian Stock (GER100)

Anhang mit Listen

Alle Deutschen A-Cat Bestenermittlungen (IDB's) und die Meister 1981 zum ersten mal ausgerichtet

Jahr	Nationaler Meister	Platz	Internationaler. Meister	Veranstalter, Revier
1981	Günter Hansmann	1		SFW, Walchensee
1982	Roman Strobl	1		Utting/Ammersee (Ranga-Ni-Keti)
1983	Roman Strobl	1		Utting/Ammersee (Ranga-Ni-Keti)
1984	Gerhard Weidlich	1		Utting/Ammersee (Ranga-Ni-Keti)
1985				TSVH, Wartaweil
1986	Edwin Geisert	1		SFW, Walchensee
1987				
1988	Gerhard Weidlich	1		Yachtclub Scharbeutz, Ostsee
1989	Rainer Strobl	1		TSVH, Wartaweil
1990	Roman Strobl/Weidlich	1		Utting/Ammersee (Ranga)
1991	Reinhard Egner	1		TSVH, Wartaweil
1992	Reinhard Egner	1		Grömitz
1993	Roman Strobl	1		Röbel, Müritzer See
1994				Yachtclub Scharbeutz, Ostsee
1995	Edwin Geisert	1		SVBb, Breitbrunn/Ammersee
1996	Nils Bunkenburg	1		Yachtclub Scharbeutz, Ostsee
1997	Nils Bunkenburg	3	Glenn Ashby	Utting/Ammersee (Ranga)
1998	Nils Bunkenburg	2	Glenn Ashby	Utting/Ammersee (Ranga)
1999	Nils Bunkenburg	1		Travemünde
2000	Nils Bunkenburg	1		Ascheberger CatClub, Plönersee
2001	Marc Margulies	3	Glenn Ashby	Alpsee, nur 1 Wettf.
2002	Nils Bunkenburg	2	Glenn Ashby	Kiel
2003	Reinhard Egner	1		gr. Brombachsee
2004	Christian Steinmetz	2	Huub Lambriex	Warnemünde
2005	Nils Bunkenburg	1		Fraueninsel, Chiemsee
2006	Bob Baier	1		Travemünde
2007	Nils Bunkenburg	2	Sascha Wallmer	SCFF, Forggensee
2008	Bob Baier	1		Warnemünde
2009	Bob Baier	2	Manuel Calavia	Circolo Vela Arco, Gardasee
2010	Bob Baier	2	Sjoerd Hoekstra	Yachtclub Scharbeutz, Ostsee
2011	Bob Baier	1		TSV Utting/Ammersee
2012	Bob Baier	1		MSV Wismar/Ostsee
2013	Thilo Keller	2	Sascha Wallmer	3Länder-M. Rohrspitz/Bodensee
2014	Thilo Keller	1		Berliner YC, Wannsee
2015	Bob Baier	1		SCTWV Achensee
2016	Georg Reutter	4	Mischa Heemskerk	YCSTM, Steinhuder Meer
2017	Alexander Meister	6	Jacob Surowiec	Univela Campione, Gardasee
2018	Matthias Dietz	3	Thomas Paasch	Schweriner SV, Schweriner See
2019	Paul Kohlhoff	2	Mischa Heemskerk	Circolo Vela Arco, Gardasee
2020	Klaus Raab	8	Mischa Heemskerk	Hellecat, Haringfliet

Classic IDB (ab 2018)

Jahr	Nationaler Meister	Platz	Internationaler. Meister	Veranstalter, Revier
2018	Martin Bach			Schweriner SV, Schweriner See
2019	Florian Hennig	2	Alberto Farnesi	Circolo Vela Arco, Gardasee
2020	Christian Stock	4	Micky Todd	Hellecat, Haringfliet

alle VDAC-Ranglistengewinner		
Jahr	Ranglisten Sieger	Club
1971	unbekannt	
1972	unbekannt	
1973	unbekannt	
1974	unbekannt	
1975	Peter Näpflein	FCSS
1976	Michael Buch	DHH
1977	Dirk Stadler	SCS
1978	Michael Buch	DHH
1979	Karl Pfefferle	WCF
1980	Dirk Stadler	SCS
1981	Günter Hansmann	WCF
1982	Roman Strobl	SFW
1983	Roman Strobl	SFW
1984	Roman Strobl	SFW
1985	Roman Strobl	SFW
1986	Roman Strobl	SFW
1987	Roman Strobl	SFW
1988	Roman Strobl	SFW
1989	Roman Strobl	SFW
1990	Gerhard Weidlich	SCS
1991	Reinhard Egner	SCS
1992	Reinhard Egner	SCS
1993	Roman Strobl	SFW
1994	Gerhard Weidlich	SCS
1995	Edwin Geisert	TSVH
1996	Nils Bunkenburg	WSCW
1997	Nils Bunkenburg	WSCW
1998	Nils Bunkenburg	WSCW
1999	Nils Bunkenburg	WSCW
2000	Robert Egner	SCS
2001	Nils Bunkenburg	WSCW
2002	Reinhard Egner	SCS
2003	Reinhard Egner	SCS
2004	Reinhard Egner	SCS
2005	Nils Bunkenburg	WSCW
2006	Bob Baier	SCFF
2007	Nils Bunkenburg	WSCW
2008	Bob Baier	SCFF
2009	Bob Baier	SCFF
2010	Matthias Dietz	PSG
2011	Bob Baier	SCFF
2012	Bob Baier	SCFF
2013	Thilo Keller	BYC Berlin
2014	Thilo Keller	BYC Berlin
2015	Helmut Stumhofer	SCC
2016	Bob Baier	SCFF
2017	Helmut Stumhofer	SCC
2018	Matthias Dietz	SLRV
2019	Alexander Meister	YStM
2020	Klaus Raab	SCFF

Classic VDAC-Ranglistengewinner (ab 2018)		
Jahr	Ranglisten Sieger	Club
2018	Norbert Bauer	TSVH
2019	Christian Stock	SVS
2020	Thomas Becker	MSV

alle Europameisterschaften und die Gewinner

Jahr Veranstalter, Revier	1.	2.	3.
1976UttingAmmersee (GER)	Robert Ettl (GER)	Harm Hoyer (GER)	Peter Finkh (GER)
1977Neustadt/Ostsee (GER)	Dirk Stadler (GER)	Michael Buch (GER)	John Wright (GBR)
1978Sheppey (GBR)	Klaus Enzmann (GER)	Michael Buch (GER)	Kerry Holmes (AUS)
1979Brenzone/Gardasee (ITA)	Kerry Holmes (AUS)	Alfredo Babbi (ITA)	John Wright (GBR)
1980St. Moritz (SUI)	Dirk Stadler (GER)	Alberto Babbi (ITA)	Günter Hansmann (GER)
1981Enkhuizen (NED)	Günter Hansmann (GER)	Jochen Grauer (GER)	Lallo Petrucci (ITA)
1982			
1983Breitbrunn/Ammersee (GER)	Roman Strobl (GER)	Lucca Ferroni (ITA)	Roger Dewen (GBR)
1984Brenzone/Gardasee (ITA)	Massimo Corbara (ITA)	Lucca Ferroni (ITA)	Alberto Babbi (ITA)
1985			
1986			
1987Hoorn (NED)	Roman Strobl (GER)	Peter Egner (GER)	Reiner Strobl (GER)
1988Cavalaire (FRA)	Alberto Babbi (ITA)	Huub Heemels (NED)	Pieter Saarberg (NED)
1989Porto San Gorgio (ITA)	Massimo Corbara (ITA)	Alberto Babbi (ITA)	Corado Sirri (ITA)
1990Grömitz (GER)	Gerhard Weidlich (GER)	Edwin Geisert (GER)	Pieter Saarberg (NED)
1991			
1992			
1993			
1994Sebina/Iseosee (ITA)	Egidio Babbi (ITA)	Paolo Penco (ITA)	Gerhard Weidlich (GER)
1995			
1996			
1997Altmünster/Traunsee (AUT)	Glenn Ashby (AUS)	Nils Bunkenburg (GER)	Francesco Marcolini (ITA)
1998Flüelen/Urnsee (SUI)	Nils Bunkenburg (GER)	Glenn Ashby (AUS)	Scott Anderson (AUS)
1999Sitges (SPA)	Glenn Ashby (AUS)	Scott Anderson (AUS)	Francesco Marcolini (ITA)
2000			
2001			
2002Marseille (FRA)	Glenn Ashby (AUS)	Peter Tobler (SUI)	Reinhard Egner (GER)
2003Travemünde/Ostsee (GER)	Glenn Ashby (AUS)	Scott Anderson (AUS)	Sascha Wallmer (SUI)
2004Bracciano (ITA)	Glenn Ashby (AUS)	Scott Anderson (AUS)	Sascha Wallmer (SUI)
2005			
2006			
2007Mar Menor (SPA)	Glenn Ashby (AUS)	Scott Anderson (AUS)	Manuel Calavia (SPA)
2008La Baule (FRA)	Steven Brewin (AUS)	Manuel Calavia (SPA)	Luc Du Bois (SUI)
2009Rohrspitz/Bodensee (AUT)	Bob Baier (GER)	Steven Brewin (AUS)	Sascha Wallmer (SUI)
2010			
2011			
2012Arco/Gardasee (ITA)	Andrew Landenberger (AUS)	Chris Field (GBR)	Brad Collett (AUS)
2013Barcelona (SPA)	Steven Brewin (AUS)	Andrew Landenberger (AUS)	Manuel Calavia (SPA)
2014Maubuisson (FRA)	Glenn Ashby (AUS)	Jason Waterhouse (AUS)	Steven Brewin (AUS)
2015			
2016			
2017			
2018Warnemünde (GER)	Glenn Ashby (AUS)	Manuel Calavia (SPA)	Maciej Żarnowski (POL)
2019			
2020			

A-Cat Weltmeisterschaften und die Gewinner

Year, Venue	Gold	Silver	Bronze
1981 Botany Bay (AUS)	Bill Anderson (AUS)	Kerry Holmes (AUS)	Greg Goodall (AUS)
1982 Cesenatico (ITA)	Alberto Babbi (ITA)	Massimo Corbara (ITA)	Greg Goodall (AUS)
1984 Wellington (NZL)	Allan Goodall (AUS)	Brad Schafferius (AUS)	Brian Hooper (AUS)
1985 Spray Beach (USA)	Allan Goodall (AUS)	Greg Goodall (AUS)	Massimo Corbara ITA
1986 Brenzone (ITA)	Scott Anderson (AUS)	Gerhard Weidlich (GER)	Massimo Corbara (ITA)
1987 Blairgowrie (AUS)	Brad Schafferius (AUS)	Mark Williamson (AUS)	John Foreman (AUS)
1988 Turkey Point (CAN)	Greg Goodall (AUS)	Peter Backhouse (AUS)	Chris Parker (AUS)
1990 Napier (NZL)	Greg Goodall (AUS)	Murray Philpott (NZL)	Dave Renouve (AUS)
1991 Grömitz (GER)	Paul McKenzie (AUS)	Allan Goodall (AUS)	Greg Goodall (AUS)
1992 Silvaplana (SUI)	Paul McKenzie (AUS)	Egidio Babbi (ITA)	Scott Anderson (AUS)
1993 Sanguinet (FRA)	Egidio Babbi (ITA)	Paul McKenzie (AUS)	Scott Anderson (AUS)
1994 Lake Cootharaba (AUS)	Mitch Booth (AUS)	Gerhard Weidlich (GER)	Murray Philpott (NZL)
1995 Andijk (NED)	Egidio Babbi (ITA)	Dario Minelli (ITA)	Roman Strobl (GER)
1996 L'Estartit (SPA)	Glenn Ashby (AUS)	Scott Anderson (AUS)	Egidio Babbi (ITA)
1997 Long Beach (USA)	Pete Melvin (USA)	Scott Anderson (AUS)	Francesco Marcolini(ITA)
1999 Port Phillip (AUS)	Nils Bunkenburg (GER)	Scott Anderson (AUS)	Cameron Owen (AUS)
2000 Cesenatico (ITA)	Nils Bunkenburg (GER)	Glenn Ashby (AUS)	Egidio Babbi (ITA)
2001 Castelldefels (SPA)	Steven Brewin (AUS)	Glenn Ashby (AUS)	Scott Anderson (AUS)
2002 Martha's Vineyard (USA)	Glenn Ashby (AUS)	Scott Anderson (AUS)	Steven Brewin (AUS)
2004 New Plymouth (NZL)	Glenn Ashby (AUS)	Scott Anderson (AUS)	Steven Brewin (AUS)
2005 Sanguinet (FRA)	Pete Melvin (USA)	Glenn Ashby (AUS)	Steven Brewin (AUS)
2006 Västervik (SWE)	Glenn Ashby (AUS)	Scott Anderson (AUS)	Manuel Calavia (ESP)
2007 Islamorada (USA)	Glenn Ashby (AUS)	Lars Guck (USA)	Pete Melvin (USA)
2008	NOT HELD		
2009 Belmont (AUS)	Glenn Ashby (AUS)	Steven Brewin (AUS)	Andrew Landenberger(AUS)
2010 Cesenatico (ITA)	Glenn Ashby (AUS)	Steven Brewin (AUS)	Jack Benson (AUS)
2011 Århus (DEN)	Steve Brewin (AUS)	Scott Anderson (AUS)	Jack Benson (AUS)
2012 Islamorada (USA)	Mischa Heemskerk (NED)	Andrew Landenberger (AUS)	Steven Brewin (AUS)
2013	NOT HELD		
2014 Takapuna (NZL)	Glenn Ashby (AUS)	Blair Tuke (NZL)	Peter Burling (NZL)
2015 Punta Ala (ITA)	Glenn Ashby (AUS)	Mischa Heemskerk (NED)	Manuel Calavia (ESP)
2016 Medemblik (NED)	Mischa Heemskerk (NED)	Darren Bundock (AUS)	Steve Brewin (AUS)
2017 Sopot (POL)	Steve Brewin (AUS)	Tymoteusz Bendyk (POL)	Jakub Surowiec (POL)
2018 Hervey Bay (AUS) Foiling	Glenn Ashby (AUS)	Mischa Heemskerk (NED)	Blair Tuke (NZL)
2018 Hervey Bay (AUS) Classic	Andrew Landenberger (AUS)	Scott Anderson (AUS)	Graeme Parker (AUS)
2019 Weymouth (GBR) Foiling	Mischa Heemskerk (NED)	Dave Shaw (NZL)	Tymoteusz Bendyk (POL)
2019 Weymouth (GBR) Classic	Andrew Landenberger (AUS)	Scott Anderson (AUS)	Andy Landenberger (AUS)
2020	CANCELLED		

VDAC Vorstände

VDAC-HV	1. Vorsitzender	2. Vorsitzender	Kassier	Sportwart
05. Dez 70	Ludwig Wegele	Hans Neuschäffer	Ralf Stadler	
07. Dez 74				
18. Okt 75	Ludwig Wegele			
27. Nov 76	Ludwig Wegele	Ewald Merz	Ralf Stadler	Ralf Stadler
10. Dez 77	Ludwig Wegele	Ewald Merz	Ralf Stadler	Ralf Stadler
25. Nov 78	Ewald Merz	Ansgar Marx	Ralf Stadler	Ralf Stadler
-1979				
-1980				
-1981				
00-Feb-1982	Ewald Merz	Uwe Pflüger	Ralf Stadler	Ralf Stadler
27. Nov 82	Ewald Merz	Uwe Pflüger	Ralf Stadler	Ralf Stadler
09. Nov 83	Ewald Merz	Uwe Pflüger	Ralf Stadler	Uwe Pflüger
24. Nov 84	Ewald Merz	Uwe Pflüger	Ralf Stadler	Norbert Bauer
05. Okt 85	Harro Knebel	Uwe Pflüger	Ralf Stadler	Norbert Bauer
-1987	Uwe Pflüger	Bernd Maier	Manfred Schachtner	Norbert Bauer
-1988	Uwe Pflüger	Bernd Maier	Manfred Schachtner	Norbert Bauer
-1989	Ewald Geimer	Bernd Maier	Uwe Pflüger	Norbert Bauer
24. Mai 90	Ewald Geimer	Bernd Maier	Uwe Pflüger	Norbert Bauer
-1991				
-1992	Peter Egner	Stefan Kittlausz	Jörn Schulz	Martin Fischer
11. Sep 93	Peter Egner	Stefan Kittlausz	K.H. Schalück	Martin Fischer
10. Sep 94	Peter Egner	Stefan Kittlausz	K.H. Schalück	Martin Fischer
19. Mai 95	Martin Fischer	Nils Bunkenburg	K.H. Schalück	Jörg Horn
17. Mai 96	Martin Fischer	Nils Bunkenburg	K.H. Schalück	Jörg Horn
09. Mai 97	Nils Bunkenburg	Herrmann Ramisch	K.H. Schalück	Jörg Horn
-1998				
14. Mai 99	Reinhard Egner	Herrmann Ramisch	K.H. Schalück	Jörg Horn
22. Mai 01	Reinhard Egner	Herrmann Ramisch	K.H. Schalück	Jörg Horn
-2002	Uwe Paulsen	Dirk Weiblein	K.H. Schalück	Sigrid Becker
22. Jul 03	Christian Steinmetz	Hennes Henniger	Wolfgang Ratsch	Sigrid Becker
04. Jul 04	Christian Steinmetz	Hennes Henniger	Wolfgang Ratsch	Sigrid Becker
06. Mai 05	Christian Steinmetz	Hennes Henniger	Wolfgang Ratsch	Sigrid Becker
28. Jul 06	Christian Steinmetz	Hennes Henniger	Wolfgang Ratsch	Sigrid Becker
01. Jun 07	Reinh. Mommensohn	Ingmar Warnicke	Wolfgang Ratsch	Klaus Raab
11. Jul 08	Reinh. Mommensohn	Ingmar Warnicke	Wolfgang Ratsch	Klaus Raab
29. Aug 09	Georg Reutter	Ingmar Warnicke	Matthias Dietz	Klaus Raab
-2010	Georg Reutter	Ingmar Warnicke	Matthias Dietz	Klaus Raab
07. Okt 11	Georg Reutter	Ingmar Warnicke	Matthias Dietz	Klaus Raab
04. Mai 12	Georg Reutter	Ingmar Warnicke	Matthias Dietz	Klaus Raab
18. Mai 13	Georg Reutter	Ingmar Warnicke	Matthias Dietz	Klaus Raab
15. Aug 14	Georg Reutter	Ingmar Warnicke	Matthias Dietz	Catarina Jentzsch
05. Jun 15	Georg Reutter	Ingmar Warnicke	Matthias Dietz	Catarina Jentzsch
07. Okt 16	Georg Reutter	Ingmar Warnicke	Matthias Dietz	Catarina Jentzsch
30. Sep 17	Matthias Dietz	Georg Reutter	Florian Hennig	Klaus Raab
29. Apr 18	Matthias Dietz	Alexander Zylka	Florian Hennig	Klaus Raab
04. Okt 19	Matthias Dietz	Alexander Zylka	Florian Hennig	Klaus Raab
04. Sep 20	Matthias Dietz	Alexander Zylka	Florian Hennig	Klaus Raab

Festschrift 50 Jahre VDAC

Herausgeber

VDAC Vereinigung Deutscher A-Division Catamaran-Segler e.V.
www.VDAC-ev.de

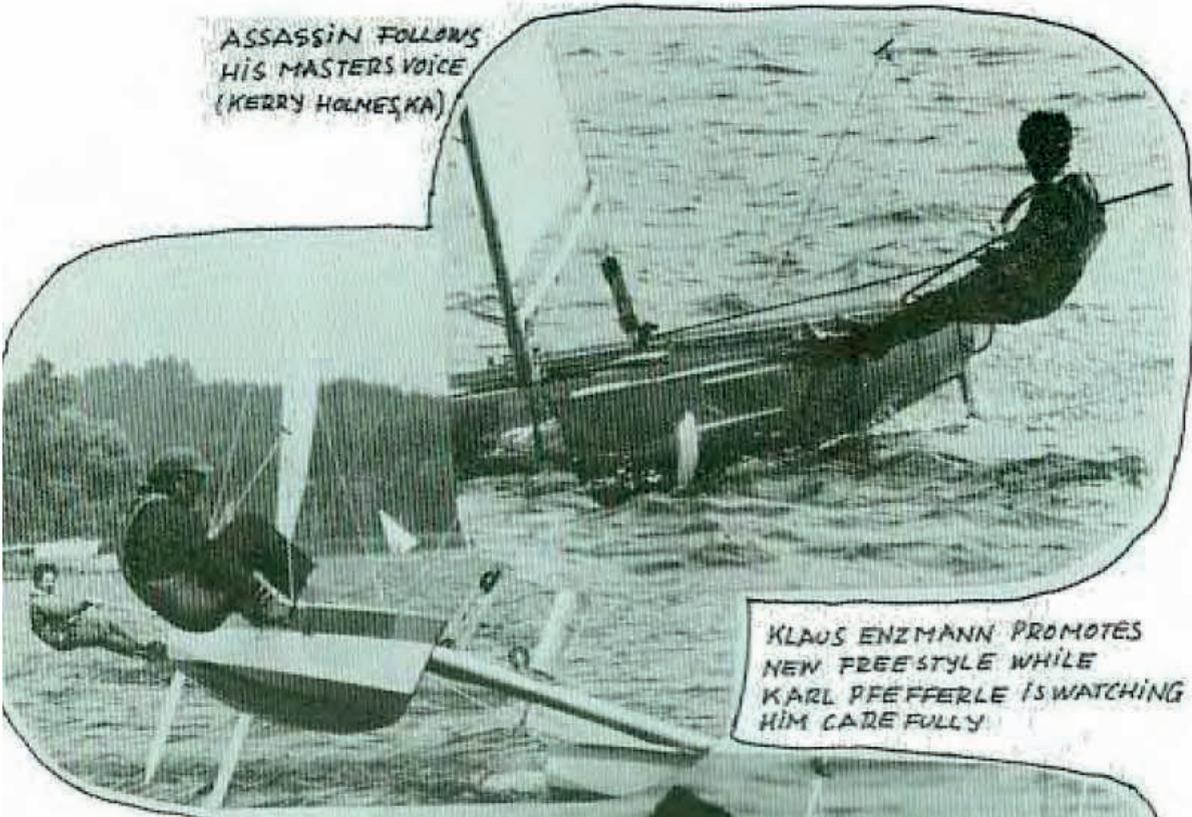
Texte und Gestaltung

Norbert Bauer, Matthias Dietz,
Rainer Bohrer (RB), Christian Schäfer,
Roland Hennig

Bildnachweis

VDAC-Jahrbücher (VDAC)
Norbert Bauer (NB)
Dieter Melcher (DM)
Hellecat 4NationsCup
Circolo Vela Arco (CVA)
Univela Campione
DNA, Gordon Upton
Paula Kopylowicz
Martin Fischer (MF)
Nils Bunkenburg (NBu)

ASSASSIN FOLLOWS
HIS MASTERS VOICE
(KERRY HOLMES, KA)



KLAUS ENZMANN PROMOTES
NEW FREESTYLE WHILE
KARL PFEFFERLE IS WATCHING
HIM CAREFULLY

EM78



ROGER DEWEN TACKLING
AGAIN

DICK STADLER JUST
0.015s BEFORE COM-
PLETE STALLING...
WATCH THE BALL!



Impressionen von der Euro 1978 (aus Jahrbuch 1978)