

Der FD, eine Klasse stellt sich vor....



Historie



Die Idee des FD geht auf mehr als 50 Jahre zurück, als die IYRU die dringende Notwendigkeit für ein schnelles Hochleistungsregattaboat für 2 Mann feststellte. Das veranlasste Conrad Gülcher, den Gründer der Klasse, das Konzept für ein derartiges Boot zu entwerfen. Er beauftragte den holländischen Konstrukteur Uus Van Essen, die Pläne zu zeichnen und 1951 wurde Conrad Gülchers Traum Realität. In mehreren Trials, die 1952 in Holland und 1953 in La Baule abgehalten wurden, setzte sich diese Konstruktion, für die der damalige Präsident der IYRU, Sir Peter Scott, den Namen „ Flying Dutchman“ vorschlug, gegen 17 andere Boote, darunter eigens entwickelte Konstruktionen und andere bereits existierende Klassen, wie z.B. Hornet, Sharpie, Rennjolle, Coronet etc durch. Die Coronet, die sich später in einer

kleineren Version zum 505er entwickelte, war damals am Vorwind mit dem größeren Spinnaker und Grosseegel schneller, doch auf der Kreuz war der FD, mittlerweile bereits mit Genua und Trapez, das eindeutig schnellste Boot. Der FD war damit als Internationale Klasse etabliert, geeignet nicht nur für Binnengewässer, sondern auch für das offene Meer. 1957 wurde der FD ausgewählt, die Sharpie bei den Olympischen Spielen in Rom 1960 zu ersetzen. Die Klasse hat ihren Olympischen Status bis 1992 gehalten, als die IYRU offenbar glaubte, dass klassische Rennjollen nicht mehr zeitgemäß wären und Turngeräten (49er) den Vorzug gab.

Zum ersten Mal 1960, zum letzten Mal 1992 bei Olympia am Start, dazwischen liegen drei Jahrzehnte in denen der „Fliegende Holländer“ von Seglern dominiert wurde, die neben seglerischem Können, auch der technischen Weiterentwicklung ihres Sportgerätes einen enormen Zeitaufwand widmeten. Revolutionäre Formen und neuartige Materialien, aber auch Erstkreationen wie das Segelfenster oder das Endlostrapez wurden in der FD- Klasse entwickelt. Neben dem überragenden, die FD- Klasse wie kein anderer prägenden Engländer Rodney Pattison waren es auch immer wieder die Deutschen die



dabei eine führende Rolle spielten. Es begann mit den Hamburgern Rolf Mulka/ Ingo von Bredow die 1956 und 1957 Weltmeister wurden und beim ersten Olympiadeauftritt des FD in Neapel 1960 auf dem Bronzeplatz einkamen. Anfang bis Mitte der sechziger Jahre waren international Fogh, Musto, Melges und andere die Namen die die Szene beherrschten. Dann begann eine Ära in der die Deutschen die Weltspitze wieder mitbestimmten. Die Hamburger Uli Libor/ Peter „Lumi“ Naumann holten bei den olympischen Spielen in Acapulco 1968 und Kiel 1972 Silber bzw. Bronze. In dieser Zeit ebenfalls Weltspitze die ostdeutschen Crews Hüttner/ Gedde (Rostock) und Cochius/ Christoph (Berlin).

1974 dann das Jahr der Segler die ihr Trainingsquartier vor Warnemünde hatten. Wolf/ Klenke (Berlin), Hüttner/ Pagenkopf (Rostock) und Steingross/ Schramme (Berlin) belegen die Plätze 1, 2 und 4 bei der Weltmeisterschaft. Herausragend auch der Gewinn olympischen Goldes durch die Diesch-Brüder 1976 in Montreal und der Doppelpelerfolg der miteinander verwandten Brüderpaare Batzill (1.) und Diesch (2.) bei der WM 1978.

In den achtziger Jahren kamen weitere Namen dazu. Toni Schwarz/ Peter Fröschl werden 1982 Weltmeister, Markus Wieser und sein Bruder Franz holen 1987 und 1989, hinter den Batzills, jeweils Silber bei den Weltmeisterschaften. Die DDR- Crews Ulf Lehmann/ Stefan Mädicke (Schwerin) und Jörn Borowski/ Matthias Kroh (Rostock) erringen 1989 Silber und Bronze bei der Europameisterschaft. Letzte Goldmedaillengewinner in der olympischen Ära des FD werden 1992 Luis Doreste/ Domingo Manrique (Spanien) vor Paul Foerster/ Steve Bourdov (USA) und Jorgen und Jens Boysen- Möller (Dänemark).



Die FD- Klasse, die wie keine andere so lange den Fortschritt im Segelsport mitbestimmt hat erlebt gegenwärtig, auch und besonders in Deutschland, eine Renaissance.

Trotz des Verlustes des Olympiastatus lebt die Klasse nach wie vor und bei größeren internationalen Regatten findet man bis zu 15 Nationen in der Meldeliste. Weltweit gibt es ca. 1200 FDs, die in etwa 40 Ländern gesegelt werden. Die größte Flotte stellt Deutschland, mit mehr als 300 Mitgliedern in der Klassenvereinigung, wobei es keine Vorherrschaft eines einzigen Landes in der Weltrangliste gibt; vielmehr kommen die 30 Top-Teams der Welt aus mehr als 15 verschiedenen Ländern.



Der FD ist absolut stabil und leicht zu segeln. Die Herausforderung besteht jedoch darin, zu versuchen, sein maximales Potential auszureizen. Egal, ob es Just-for-Fun-Segeln ist oder härtester Wettkampf. Der FD ist herausragend in Bezug auf Geschwindigkeit und Leistung, so wurden Bootsgeschwindigkeiten von mehr als 20 Knoten raumschots erreicht.

Fast alle Spitzensegler waren auch einmal sehr erfolgreich in der FD-Klasse, so zum Beispiel Paul Eivstrom, Buddy Melges, Keith Musto, Rodney Pattison, Uli Libor, Yves und Marc Pajot, Luis Doreste, um nur die bekanntesten zu nennen.

Aber FD-Segeln ist nicht nur ein exklusiver Sport für Spitzenregattasegler, die Mehrheit der 1200 Klassenmitglieder sind sportliche Freizeitsegler, die gern im eigenen Yachtclub segeln und manchmal an regionalen Regatten teilnehmen. Für FD-Segler, die noch in der Lernphase sind, bieten regionale und internationale Events die Möglichkeit, von erfahrenen Regattaseglern zu lernen. Dadurch ist ein gesunder Informationsaustausch gewährleistet, um Neueinsteigern zu helfen.

Bezüglich der Materialentwicklung der letzten Jahre stellt abgesehen vom größeren Spinnaker, der 1994 durch Änderung der Klassenregeln eingeführt wurde, das „Rake“, das etwa im Zeitraum 1984 vor den

Olympischen Spielen in LA aufgekommen ist und für das gar keine Änderung der Klassenregeln erforderlich war, den größten Fortschritt dar. Der Vorteil des „Rake“ besteht darin, dass durch den extremen Mastfall der FD schon auf der Kreuz bis zum Schwert herauskommt und somit eine Speedverbesserung von bis zu 10% ermöglicht wird. Weiters lässt sich ein Boot bei verringerter Schwertfläche und aufgehohlem Schwertdruckpunkt leichter an der Kreuz halten. Dadurch kommen nun auch leichtere Mannschaften zum Zuge, eine Tatsache, die in anderen Klassen noch nicht bekannt zu sein scheint, da der FD-Klasse noch immer das Image einer Klasse mit Schwergewichtsvorschotern nach dem Motto: „Gewicht ist alles“ anhaftet. Das dem nicht so ist, beweiset zum Beispiel die vermehrte Teilnahme von Damen, bzw 14-jährigen Söhnen an Regatten, wodurch der FD durchaus den Charakter eines, wenn auch sportlichen, Familienbootes erhält.



Der FD ist eine sehr technische Klasse, die von den Trimmmöglichkeiten keine Wünsche offen lässt.

Hier einige Hight lights

Spitrompete
Spirosystem
Durchgehendes Trapez
Rollfock
Rake
Carbonbaum
Carbonspibaum
Carbonmast (ab 2005)



Im FD ist es notwendig, dass die Crew alle Aspekte des Jollensegelns beherrscht

Taktik
Trimm
Körperlicher Einsatz
Beherrschung der Technik

Das Boot stellt an die Crew ein hohen Anspruch. Ein Vorschoter im FD muss nicht nur körperlichen Einsatz bringen und sehr schnell sein, sondern er muß auch bei der Taktik und beim Trimm mitwirken, damit eine gute Platzierung erreicht werden kann. Der Steuermann muss permanent das Boot den sich verändernden Windbedingungen anpassen, dabei muß er das Boot ausreiten helfen und die Taktik machen. Ich persönlich könnte immer ein paar Arme und Hände mehr gebrauchen.

In Deutschland werden im Durchschnitt ca. 35 Regatten ausgetragen, weltweit ca. 95 Regatten. Der FD hat Klassenvereinigungen in ca. 20 Ländern. In Deutschland ist die Population mit ca. 100 aktiven Crew am dichtesten, gefolgt von den Niederlanden mit ca. 40 aktiven Crews. Wir tragen jedes Jahr eine deutsche Meisterschaft und eine Weltmeisterschaft aus. Hier in der Region West stehen eine große Anzahl an Regatten im Umkreis von ca. 300km zur Verfügung, da in den Niederlanden alleine ca. 12 Regatten im Jahr ausgetragen werden.



Aufgrund der hohen technischen Standards des Bootes, hat das Boot den Ruf teuer zu sein. Sicherlich ist der derzeitige Preis für ein neues Boot von 20 T€ sehr hoch, aber die Boote haben sehr hohe Lebenserwartung und können durchaus 20 und mehr Jahre in Regatten gesegelt werden. Grund hierfür ist die stabile Bauweise in Kevlar. Für ein gutes gebrauchtes Boot muß man ab ca. 6.000 € ausgeben. Ein Satz Segel (Genua, Groß, Spi) kommt auf ca. 2.200 – 2.500€. Wobei ein Großsegel eine lange Haltbarkeit von bis zu 6 Jahren hat und eine Genua doch erheblich schneller verzogen ist. Ich denke einen 470ger in Regatten zu segeln ist auch nicht unbedingt günstiger.



Wenn ich mit diesem Artikel den ein oder anderen Segler neugierig gemacht habe, so ist ein Probesegelein mit meinem Boot jederzeit möglich (02151 937123). Ich würde mich freuen, wenn meine Faszination für dieses Boot den ein oder anderen neugierig macht oder ich jemanden mit dem Virus FD infizieren kann.

gez.

Edwin (FD GER 41)