



Sie fliegen

Text: Christoph Schneider · Bilder: Wolfgang Schmidt

Getreu dem bekannten Werbeslogan „We fly boats“ trafen sich vom 18. bis 20. Mai 2007 Deutschlands Hydrofahrer zur Deutschen Meisterschaft am Großen Dutzendteich in Nürnberg. Recherchen, wie lange die letzte Hydroregatta in Deutschland wohl her sein mochte, ergaben Schätzungen zwischen 10 und 15 Jahren. Exakter ließ sich das nicht mehr bestimmen, auf alle Fälle ist es eine kleine Ewigkeit gewesen. Umso dankbarer waren die heutigen Aktiven, dass der MBC Nürnberg e. V. sich bereit erklärt hatte, erstmals nach so langer Zeit wieder ein Hydrorennen in Deutschland auszurichten.

So waren jeweils vier Läufe in den Hubraumklassen 3,5 cm³, 7,5 cm³ und 15 cm³ in den Zeitplan zum parallel abgehaltenen ersten Wertungslauf zur DM der FSR-V-Klassen integriert. Für jede Hubraumklasse hatten sich 8 Teilnehmer angemeldet, so dass der

Veranstalter jeweils mit einer Gruppe auskam und dadurch Vorläufe nicht erforderlich waren. Sehr positiv wurde von den Teilnehmern aufgenommen, dass die Läufe nicht an einem Tag „durchgezogen“ wurden, sondern an allen drei Regattatagen immer morgens und am Samstag zusätzlich abends stattfanden. Hierdurch hatte man Zeit für eventuell notwendig werdende Reparaturen. Allerdings musste man auch ein guter Frühaufsteher sein, da die Läufe morgens um 8.00 Uhr starteten und wir bereits gegen 7.00 Uhr am Regattagelände waren, um die Boote vorzubereiten.

Im Regelwerk ist für die Hydros ein durch 6 Bojen markierter Ovalkurs mit einer 100 Meter langen Grundlinie vorgesehen. Aus Vereinfachungsgründen hatte sich der MBC Nürnberg dafür entschieden, die 100 Meter lange Grundlinie des FSR-V-Kurses zu nutzen. Allerdings wurden keine zusätzlichen Bojen ausgelegt, d. h. lediglich die Bojen 1

und 5 des FSR-V-Kurses dienten der Markierung der Wende. Die FSR-V-Boje 3, also die Mittelboje, wurde zu den Hydroläufen abgesenkt, so dass sie nicht störend im Weg war. Nach anfänglicher Skepsis der Teilnehmer gab es aber keinerlei Probleme mit dieser pragmatischen Kursauslegung.

Auch die bei Hydro- und Offshore-Rennen übliche Uhr zur Anzeige der Startzeit fehlte hinter der Grundlinie. Offensichtlich haben die in den 80er- und 90er-Jahren in Deutschland im Karlsruher und Dortmunder Verein vorhandenen Uhren mit Schwimmponton mittlerweile das Zeitliche gesegnet und standen nicht mehr zur Verfügung. Ersatzweise hat der Startstellenleiter die 2,5 Minuten Startzeit per Lautsprecheranlage rückwärts zählend angesagt, was überraschenderweise recht gut funktionierte. In den ersten zwei Minuten müssen alle Boote im Wasser sein und dürfen bzw. müssen den Kurs bereits umrunden, während in den letz-



ten 30 Sekunden dann die ideale Position für den fliegenden Start gefunden werden muss. Dies ist mit die wichtigste und spannendste Phase des Rennens.

Hier macht sich ein gutes Drosselverhalten des Motors bezahlt, denn nichts ist ärgerlicher, als ein Frühstart oder ein „totgedrosselter“ Motor. Nach einem gelungenen Start muss dann die international übliche Anzahl von 6 Runden absolviert werden. Wer als Erster die 6 Runden vollendet hat, gewinnt den Lauf und erhält 400 Punkte, der Zweite erhält 300 Punkte, der Dritte 225 Punkte, usw. Für die Gesamtwertung werden dann die Punkte aller vier Läufe zusammengezählt.

Bei den Rümpfen waren neben einigen ROADRUNNERN überwiegend die von Andy Brown (www.cmdracing.com) aus Amerika stammenden EAGLE SG oder SGX vertreten. Bei den Motoren dominierten wie in den FSR-V-Klassen die Treiblinge aus der italie-





Reinhard Karohls 3,5-cm³-Outrigger im Vorbeiflug



ROADRUNNER von Jörg Banaszak

Da seit Jahreswende kaum noch Artikel vom Prop-Guru Andy Brown (USA/Florida) den Weg nach Deutschland gefunden haben, sind die Aktiven zwangsläufig auf andere Quellen umgestiegen. Mit der exzellenten Qualität von Andy Brown können beispielsweise die Props von Mark Sholund (www.props4u.com) gut mithalten, der nicht nur in den USA den Ruf eines Prop-Experten genießt. Mark beginnt mit der individuell gewünschten Bearbeitung der Props erst nach Geldeingang auf seinem Konto, Kommunikation und Schnelligkeit der Lieferung sind aber wirklich o.k. Nach Geldeingang und Beginn der Bearbeitung wird man hierüber per E-Mail informiert, ebenso wie beim Versand der fertiggestellten Props. Zwischen Bestellung und Lieferung lagen in



EAGLE 21 von Markus Schwab



3,5-cm³-EAGLE SG mit CMB Valvola und Andy Brown Fat Pipe

nischen Motorenschmiede CMB. Neben akribischen Abstimmarbeiten an den Schwimmern und natürlich der Strut-Höhe und dem Strut-Winkel sind die Props für die Hydros von essentieller Bedeutung. Gefahren werden ausschließlich Props von Octura, Prather oder ABC, die in der Regel gewuchtet und geschliffen werden. Wer dies mangels Erfahrung, Zeit oder Motivation nicht selbst tun möchte, der kann mittlerweile von diversen Anbietern bereits fertig bearbeitete Props bestellen, natürlich mit dem entsprechenden Preisaufschlag für die manuelle Nachbearbeitung.





Start eines 15ers ...



... und los geht's

meinem Fall lediglich 4 Wochen, was ich für sehr akzeptabel halte. Natürlich kann es auch mal etwas dauern, wenn das Päckchen beim Zoll eine Pause einlegt.

Eine Spezialität im Angebot von Andy Brown und Mark Sholund ist das „Cuppen“ der Props. Dies bedeutet, dass die Props an den Spitzen noch etwas mehr Steigung erhalten, was zu einem angenehmen „Mehr“ an Schub führt, vorausgesetzt der Motor ist in der Lage, diese erhöhte Steigung auch umzusetzen. Das „Cuppen“ erfolgt entweder mit einer speziellen Cup-Zange oder mittels „Dengeln“ der Prop-Spitzen über eine für diverse Cup-Größen vordefinierte Metallkugel. Details hierzu sind unter www.abcprops.com in der Rubrik „Prop Cup“ zu finden.

So könnte eine klassische Typenbezeichnung für einen nach individuellen Wünschen bearbeiteten Prop wie folgt lauten: Octura 1445 B & S Cup 3,5". Auf Deutsch hieße dies: Octura 1445 (balanced) gewuchtet & (sharped) geschärft bzw. geschliffen mit einer zusätzlichen Steigung von 3,5 Zoll an den Spitzen ... So ganz nebenbei bemerkt ist das der WM-Prop, den Jörgen Andersson aus Schweden (Weltmeister in der 3,5-cm³-Hydro-Klasse) in den Finalläufen in Norwegen 2006 gefahren hat. Damit ein 3,5-cm³-Motor aber in die Lage versetzt wird, einen solchen Prop überhaupt zu ziehen, sind ein leichtläufiges und perfekt abgestimmtes Boot/Motor und 60% Nitro die Grundvoraussetzung.



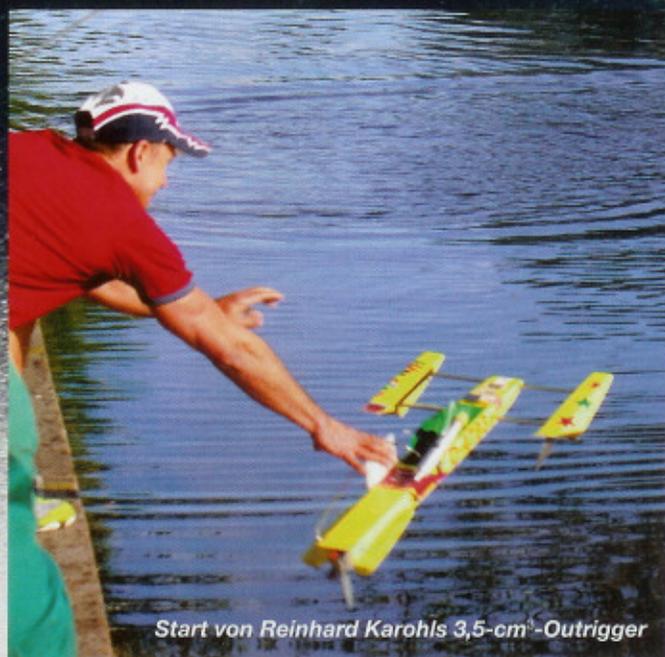
So sieht eine vorbildliche Startkiste für Hydros aus



Asymmetrische Motoranordnung in Joachim Hof's ROADRUNNER



Heck eines EAGLE SGX mit Strut, Prop und Ruder



Start von Reinhard Karohls 3,5-cm³-Outrigger



Start des 3,5-cm³-EAGLE SGX von Stein Tumert

Die vier Durchgänge fanden an allen Tagen bei perfekten Wellenbedingungen statt, d. h. das Wasser war immer annähernd spiegelglatt. Unter der Wasseroberfläche aber zeigten Fadenalgen, zu welch rasantem Wachstum sie bei warmen Temperaturen in der Lage sind ... man konnte quasi beim Wachsen zuschauen. Es war so schlimm, dass der Veranstalter richtigerweise entschied, den Kurs parallel zum Ufer zu verschieben, damit die Boote von der größten Konzentration der Algen verschont blieben. Für die 3,5-cm³-Hydros, die mit relativ kleinen Wenderadien auskommen, war dies auch ausreichend. Sofern aber ein Ausweichmanöver die 7,5er- oder 15er-Hydros über den Kurs hinaus führte, hatten die Motoren nicht selten extreme Kämpfe mit dem Unkraut auszutragen.

Nachdem die vier Durchgänge am Sonntag beendet und die Punkte ausgezählt waren, standen die Deutschen Meister 2007 und die Teilnehmer für die zusammen mit den FSR-V- und -Offshore-Klassen 2008 in Leno/Italien stattfindende Weltmeisterschaft fest. Nachstehend jeweils die drei Erstplatzierten der DM.

Da sich unter den Zuschauern einige weitere Hydro-Enthusiasten befanden, die ihre Boote daheim gelassen hatten, um sich die

Rennen zunächst einmal nur anzuschauen, bleibt die Hoffnung, dass die Hydro-Szene in Deutschland wieder wächst. Grundvoraussetzung hierfür sind natürlich auch Veranstalter, die diese interessante und actionreiche Bootsklasse in ihre Regatten mit aufnehmen. Dass sich mit überschau-

barem Aufwand ein tolles Rennen organisieren und durchführen lässt, haben die Vereinsmitglieder des MBC Nürnberg e.V., dem an dieser Stelle im Namen aller Teilnehmer herzlichst gedankt sei, erfolgreich bewiesen.

ERGEBNISSE

FSR-H 3,5 cm³

FAHRER	MOTOR	RUMPF
1. Christoph Schneider	CMB Valvola	EAGLE 21 SG
2. Stein Tumert	CMB Valvola	EAGLE 21 SGX
3. Reinhard Karohl	Novarossi	RUSSIA

FSR-H 7,5 cm³

FAHRER	MOTOR	RUMPF
1. Jörg Banaszak	CMB	EAGLE 45 SGX
2. Frank Werner	Kalistratov	HORNET (UK)
3. Winfried Ott	CMB	ROADRUNNER

FSR-H 15 cm³

FAHRER	MOTOR	RUMPF
1. Jörg Banaszak	CMB	ROADRUNNER
2. Stein Tumert	CMB	EAGLE 90 SGX
3. Joachim Hof	CMB	ROADRUNNER