

» Vermessung «

Zum ersten Mal als Nichtsegler bei einer Meisterschaft, da war schon ein wenig Wehmut dabei.

Den schon seit längerem verfolgten Plan, dass Sebastian in Zukunft mit einem jungen Vorschoter segeln wird, konnte durch Thomas nach der Trave-münder Woche plötzlich realisiert werden. Ich war mir sicher, dass dieses Team mit großer Entschlossenheit, sportlicher und mentaler Stärke sein Potential voll ausschöpfen wird. So wurde meine Wehmut über die Nichtteilnahme bald durch die große Freude über die Leistungen des Teams regelrecht weggeweht, und ich konnte mich meiner Aufgabe als Vermesser in Ruhe widmen.

Vorbei die Hetze, mit der die Vermessung durchgeführt werden musste, in der zwischen der Kontrolle der Boote, Sitzungen mit dem Race Comitee und der Jury auch noch das eigene Boot aufgebaut und am Practice Race teilgenommen werden sollte. Ich genoss es, in Ruhe die Besprechungen abzuhalten, mit Wolfgang und dem Team den Ablauf der Vermessung zu planen und vorzubereiten, um dann selbst auch noch Boote zu kontrollieren. Hier hatten wir eine ganz entscheidende und entspannende Neuerung eingeführt. Zum ersten Mal mussten die Boote fertig aufgebaut zum Measurement Point kommen, um dort kontrolliert zu werden. Der Stress für die Vermesser vom einen Ende des Platzes zum anderen Ende zu rennen und dazwischen noch ein paar Fragen zu beantworten war somit vom Tisch. Ebenso war für die Segelvermessung wieder eine zentrale Anlaufstelle in einem Zelt eingerichtet, an die jeder sein Segel bringen musste. Was wird da eigentlich vermessen?

Was ist das eigentlich?

Ausrüstungskontrolle in Podersdorf



Dies ist zuerst einmal eine Frage der Definition. Der Begriff Vermessung ist eigentlich nicht richtig. Was an den Meisterschaften durchgeführt wird, ist nur eine Kontrolle der Ausrüstung (Equipment check) und keine Vermessung (siehe ISAF-Regeln). Die Boote und deren Ausrüstung werden nur auf Übereinstimmung mit den Klassenregeln kontrolliert. Eine Vollständigkeit der Übereinstimmung mit den Klassenregeln kann daraus nicht abgeleitet werden, diese ist ausschließlich durch den Messbrief dokumentiert. Wenn also eine Manipulation am Boot oder der Ausrüstung durch die Vermesser bei der Kontrolle nicht entdeckt wird, kann sich niemand darauf berufen, durch die Kontrolle gekommen zu sein. Jederzeit kann ein Boot durch den internationalen Vermesser der ISAF zu einer Nachkontrolle beordert werden, wie es der ISAF Vermesser Christian Pupien auch jeden Tag per Losentscheid gemacht hat. Ebenso kann eine

Kontrolle bei einem Verdacht anberaumt werden und sich daraus sogar ein Vermessungsprotest der Jury gegen den Segler ergeben.

Die Ausrüstungskontrolle des Measurement Teams erstreckt sich auf die Kontrolle der Boote und der Segel.

Bei den Booten werden die Rumpfnummern auf Übereinstimmung mit dem Messbrief kontrolliert. Insbesondere wird auf die regelkonforme Ausrüstung z. B. nicht erlaubte Anbauteile, Auftragungen, Klebungen, verschraubte Teile sowie Schotführungen, Anzahl der erlaubten Übersetzungen, verwendete Blöcke, Maßhaltigkeit der Ruderblätter und der Arretierungskerbe und weitere Details geachtet. Trotz einer exakten Checkliste, nach der die Vermesser vorgehen, kommt es immer wieder dazu, dass Manipulationen in der Hektik von ca. 100 zu kontrollierenden Booten nicht entdeckt werden. Meist kommt dies aber im Laufe der Woche zutage und wird durch

einen Protest der Jury gegen den betreffenden Segler und einer damit verbundenen Strafe geregelt.

So wurde an einem K1 das obere Lager der Ruder ca. 10mm unterlegt. Dies führt zu einer Schrägstellung der Ruderblätter und bringt den untersten Teil des Ruderblattes 80-100mm näher an die Kielflosse. Eine Vorbalancierung des Ruders wird dadurch zwar nicht erreicht, durch den geringeren Abstand der Flosse zum Mittelpunkt der Latteralfläche ist das Boot jedoch agiler zu steuern, was einen seglerischen Vorteil darstellt. Die Idee ist ja ganz gut, leider es ist aber nicht erlaubt und hat evtl. den Nachteil, dass das Ruder näher an der Verwirbelung der Heckflosse liegt und damit schneller ein Spinout eintreten kann. Dann wird es unter anderem unter Spinnaker unkontrolliert.

Bei den Segeln werden alle K1-Segel und alle neuen, noch nicht bei einer Meisterschaft nachgemessenen K2 und K3 Segel geprüft. Dabei wird die Übereinstimmung der Kennzeichnungen des Segelmachers und der ITCA überprüft und damit gewährleistet, dass alle Segel über die Werft geliefert wurden und von Herstellern stammen, die von der Werft autorisiert sind. Somit kann kein Segel eines fremden Segelmachers im Wettbewerb verwendet werden. Um nachträgliche Manipulationen auszuschließen, wird das Segel auf eine Schablone gelegt, auf der die Grenzmaße aufgezeichnet sind. Somit können sehr

schnell die maximalen Maße kontrolliert werden. Bei den Spinnakern wird noch zusätzlich die Mittelbreite gemessen, um die Bauchigkeit des Spis zu erfassen. Hier ist besonders zu beachten, dass sich das Spinnakermaterial (Neylon mit mind. 40g/m²) im Gebrauch durch nass werden und anschließendes Trocknen bis zu einem Prozent ausdehnen bzw. schrumpfen kann. Das ergibt bei den K1 Differenzen von bis zu 7,5 cm in der Vorliekslänge, was immer wieder zu Diskussionen führt. Dabei ist ein Verzug durch die Belastungen noch nicht berücksichtigt. Auch das Material der Segel unterliegt kleinen Schwankungen durch die jeweiligen Tuchhersteller. So kann von Fall zu Fall ein leicht verändertes Muster der Verstärkungsfäden auftreten, wenn die Tuchhersteller ihre Produktpalette neu aufliegen oder ein bestimmtes Tuch kurzfristig vergriffen ist

und durch ein gleichwertiges ersetzt wird. In jedem Falle wird durch die Werft gewährleistet, dass die verwendeten Materialien die gleichen Segeleigenschaften aufweisen.

Bei der Segelvermessung wird in Zukunft auf eine ISAF-konforme Angabe der Maße umgestellt, die es erlaubt, in besonderen Fällen die Segel noch genauer zu kontrollieren. Aber auch hier muss die schnelle Kontrolle im Vordergrund stehen, denn es sind in kurzer Zeit bis zu 200 Segel zu kontrollieren.

Zum Schluss möchte ich mich im Namen der Mitglieder des Measurement Teams bei den beiden ausscheidenden Vermessern Willi Kaup und Roland Reischl bedanken. Willi ist der Dienstälteste und hat schon vermessen, da wussten die meisten noch nicht, dass sie einmal Topcat segeln würden. Seine fundierten Regelkenntnisse und sein technisches Verständnis



werden wir sehr vermissen. Dass ihm der Abschied aus dem Team nicht leicht gefallen ist, zeigte sich auch daran, dass er allen Mitgliedern ein kleines Geschenk überreichte.

„Topcat“, das ist auch Roland Reischl! Nur wenige prägten den Geist der Topcat-Gemeinschaft so wie er. Zuerst war er unser sportliches Vorbild und dann unser hoch geschätzter und immer fairer Gegner. Seine Akzeptanz in der Szene und seine

überragenden seglerischen Fähigkeiten machten ihn zu einem nahezu unverzichtbaren Bestandteil des Vermesser-Teams, und wir werden es schwer haben, ihn zu ersetzen. Wir wünschen beiden weiterhin viel Erfolg bei den Events, wo sie jetzt ohne die Hektik und den Zeitdruck der anstehenden Vermessung die Tage genießen können. Vielen Dank an Willi und Roland.

Alexander Moser, Chief Measurer

TOPCAT®

Vertrieb Nord

Topcat K1, K2, K3 Gebrauchtboote, Zubehör

Harald Ortmann / Bernd Pichlinsky
Hans-Heyden-Straße 45, 25451 Quickborn
Tel.: 04106 - 665 62 + 040-220 8024
topcat.nord@gmx.de
www.topcat-haendler.de/nord

Surf & Sail

Topcat-Probesegelein, Katamaran-Schulung
Topcat-Vermietung
Grundschein, Windsurfen

Sehlendorfer Strand / Ostsee / Hohwachter Bucht · Tel.: 04381-97 68 Mobil: 0177-410 63 96

