

Vermessen und mehr ...

Jetzt ist es also soweit, die Vermessung für die EM auf Rügen steht kurz bevor. Es ist meine erste Vermessung als Chefvermesser der ITCA.

Die Vorbereitungen sind abgeschlossen. Die neuen Vermessungsstempel, die Tinte, neue Druckkissen und ein Ordner mit allen ausgedruckten Vorschriften sind eingepackt. Und nicht zu vergessen, ein ganzer Stapel Klebbuchstaben für die K1-Segler, die noch kein Nationalitätskennzeichen im Segel haben. Zusätzlich die Laufzettel und Checklisten. Soweit so gut. Der Samstag, der erste Tag der Vermessung, startet mit dem Briefing aller Vermesser. Alle sind pünktlich, und wir besprechen den Ablauf und auf welche Dinge wir bei der Vermessung besonders achten wollen. Alle sind hoch motiviert, und wir freuen uns auf den ersten „Kunden“. Doch halt, da ist noch ein Problem. Wolfgang kann erst am Samstagmorgen anreisen und hat wichtige Vermessungshilfsmittel, wie z. B. die Folie mit der Schablone für die Vermessung der Segel im Gepäck. Aber wo ist Wolfgang? Kurze Zeit später klingelt das Handy. Er steht im Stau irgendwo zwischen Berlin und Altefähr und wird erst einige Zeit später eintreffen!

Und jetzt kommen auch schon die ersten Segler und schieben ihre Schiffe zum Vermessungsbereich. Tja, da bleibt uns wohl nichts anderes übrig, als mit der Vermessung der Schiffe zu beginnen und die Vermessung der Segel auf später zu verschieben. Und los geht's. Inzwischen stehen schon einige Schiffe in der Schlange. Für jeden Vermesser gibt es etwas zu tun. Wir laufen uns langsam warm, und die ersten Stempel werden auf die Masten gedrückt. Gar nicht so einfach, den Stempelabdruck sauber auf den gebogenen Mas-



ten aufzubringen. Das funktioniert nur mit Konzentration, sonst ist der Stempel schnell verrutscht.

Inzwischen ist auch Wolfgang angekommen. Schnell ist die Schablone einsatzbereit, und wir können auch mit der Vermessung der Segel starten. Dann läuft alles fast wie am Fließband. Wir kommen gut voran, aber es ist auch klar, dass wir die 1,5 Tage, die uns zur Verfügung stehen, voll benötigen werden, um alle Schiffe zu vermessen. Wenn es etwas zu beanstanden gibt, kommen die Boote teilweise mehrfach zum Vermessungsplatz, bis wir unser O.K. geben können.

Auch am zweiten Tag läuft die Vermessung gut. Nachdem unerwartet viele Nationalitätskennzeichen benötigt werden, gehen uns jetzt die ersten Buchstaben aus. Aber aus einem T lässt sich mit etwas Geschick ein E basteln und aus einem E ein G. So können doch noch alle Segel mit den entsprechenden Buchstaben beklebt werden. Gegen Ende der Vermessungszeit sind nur noch einzelne Nachzügler übrig. So können wir (fast) pünktlich Schluss machen und

uns um unsere persönliche Vorbereitung auf das Practice-Race kümmern.



Die Vermessung war zwar anstrengend, aber es hat auch Spaß gemacht! Ich möchte mich daher nochmals bei allen Vermessern bedanken. Ich freue mich schon auf Ebensee!

Uli Sanberger

Die diesjährige Europameisterschaft in Altefähr war eine tolle Veranstaltung für mich. Sie fand ja in Nordeuropa statt, wo es für Menschen aus dem Süden immer kalt und ungemütlich ist, wo ich aber eine sehr schöne Region von Europa

kennenlernte. Vielen Dank an den Präsidenten, der die Veranstaltung so gut organisiert hat. Ich traf auch viele andere Leute, die ebenfalls meinten, die Gegend wäre fantastisch. Auf der Anreise lernte ich ein neues, deutsches Wort: Stau! Dieser kostete mich mehrere Stunden, so dass ich viel später ankam, als erwartet.

Als ich eintraf, wurde ich vom Club gleich mit zwei Aufgaben betraut: Die eine war, dass ich, wie bereits in den Jahren zuvor, den Posten des Internationalen Chefvermessers übernehmen sollte, die andere war, dass ich das Amt des Präsidenten der internationalen Jury übernehmen möge.

Was das Amt des Chefvermessers angeht, so kann ich sagen, dass es keine nennenswerten Probleme gab. Alle Boote wurden unter der Leitung von Uli und Wolfgang vom Team kontrolliert. Während der Veranstaltung habe ich gemeinsam mit Wolfgang 20% der Topcat-Flotte kontrolliert, und alle untersuchten Boote waren regelkonform. Alle schadhafte Teile wurden mit meiner schriftlichen Genehmigung von den Mitbewerbern ersetzt. Als Fazit möchte ich feststellen, dass diese Europameisterschaft einem wahren Designwettbewerb glich.

Der Job als Präsident der internationalen Jury bereitete mir da schon mehr Arbeit. Dazu zählte die tägliche Organisation der Anwesenheit der Jury auf dem Wasser ebenso wie das Einsam-



...in Altefähr.



meln der Protesteinwände am Ende jedes Tages.

Die wichtigste Aufgabe war jedoch die Leitung der Protestverhandlungen in der Übereinstimmung mit den Vorgaben der ISAF. Weiterhin galt es, die Gültigkeit der Protesteinwände zu bestätigen und beiden Seiten und jedem Zeugen aufmerksam zu zuhören. Weiterhin musste ich die Debatten in der Protestverhandlung leiten, um die Fakten gut herauszufiltern. Damit konnte ich dann die Regelverstöße bestimmen, zu einem Urteil zu kommen und letztlich die Strafen verhängen.

Während der Diskussion in der Protestverhandlung besteht die Rolle des Präsidenten darin, die Diskussion zu leiten und abschließend ein klares Bild der Ansichten jedes Mitgliedes der Jury zu bekommen. Das bedeutet, dass die Ansichten der Beteiligten am Ende zurücktreten. Es gibt dann nur noch eine einheitliche, offizielle Version eines Vorfalls.

Dieses Jahr gingen während der Meisterschaft fünfzehn Proteste bei der internationalen Jury ein. Davon waren sieben aus unterschiedlichen Gründen ungültig, weil sie zu spät eingereicht oder keine Schilderung des Vorfalls enthalten haben. Von den acht verbliebenen Protesten führten drei zu Disqualifizierungen von Seglern. Sie wählten sich irrtümlicherweise im Recht, in Unkenntnis des Regelwerkes auf dem Wasser.

Alle vier Jahre wird das Regel-

werk für Regatten überarbeitet und jeweils nach den Olympischen Spielen erneuert. Manchmal, so wie zuletzt vor sechs Jahren, als die ISAF die Regeln stark vereinfachte, gab es einschneidende Veränderungen. Manchmal fallen die Regeländerungen aber auch geringfügiger aus. So wurde vor zwei Jahren lediglich der Längenkreis von zwei auf drei Längen erweitert. Diese Anpassung bedeutet, dass auch die Mitglieder der Jury und die Segler/innen den Regeländerungen Folge leisten müssen. Dabei gehört es nicht zu den Aufgaben der internationalen Jury, während der Anhörungen über das Regelwerk aufzuklären. Die Kenntnis der Regeln liegt in der Verantwortung jedes einzelnen Seglers und sollte im Vorfeld der Veranstaltungen in der langen Winterpause oder auf den bis dahin gesegelten Regatten erlangt werden.

Ich hoffe euch alle bei der nächsten Weltmeisterschaft in Österreich wiederzusehen.

Für alle, die sich unsicher fühlen oder ihre freie Winterzeit lieber mit anderen Dingen, als mit den Wettkampfregelein verbringen möchten, biete ich euch hiermit an, die zehn wichtigsten Wettkampfregelein in Österreich am Traunsee direkt vor der WM auf zu frischn.

Wolfgang wird im folgenden Artikel kurz beschreiben, um welche Regeln es sich dabei handelt.

Euer Christian Pupien



Als Event-Chefvermesser hatte ich sehr viel mit unserem internationalen Chefvermesser Christian Pupien zu tun. Nicht nur die Überprüfung der Boote vor und während der Euro war unser gemeinsames Miteinander, sondern auch die tägliche Diskussion über Wettfahrt, Regattaleitung und Proteste. Wie er in seinen Zeilen schon erwähnt, staunte auch ich, dass so viele Proteste wegen banaler Formfehler abgelehnt werden mussten.

Darum auch von mir mein Wunsch an euch: Bitte beschäftigt euch vorher mit dem Regelwerk und nutzt die segelfreie Zeit. Damit das Ganze nicht uferlos wird, hier die wichtigsten Inhalte:

1. Die Prinzipien guter Sportsmannschaft
2. Kollisionen mit anderen Booten vermeiden (Manöver des letzten Augenblicks)

3. Wegerecht (Lee vor Luv, ...)
4. Innenraum in der Drei-Längenzonenzone und an Hindernissen
5. Berührung von Tonne und dergleichen (eine Strafdrehung d.h. eine Wende und eine Halse)
6. Bei Kollision oder Regelverstoß laut und deutlich „Protest“ rufen. Es gibt international nur dieses Wort, um ein Vergehen anzuzeigen.
7. Protestverhandlung, Protestformular

Ihr findet diese Punkte im Regelwerk unter folgenden Nummern:

- Regel 14:** Kontakt vermeiden
- Regel 10:** Begegnung von Booten mit Wind von verschiedenen Seiten
- Regel 11 und 12:** Begegnung von Booten mit Wind von der gleichen Seite
- Regel 16:** Kursänderung
- Regel 18:** Raum an der Tonne, Innenraum, Raum an Hindernissen
- Regel 29:** Vor dem Start und während des Startens
- Regel 28:** richtiges Absegeln der Bahn
- Regel 31:** Tonnenberührung
- Regel 44:** Strafdrehung

Tja, und wem das Lesen und selbst Studieren nicht ausreicht, der sollte das tolle Angebot von Christian Pupien wahrnehmen. So lasst uns auch am Traunsee immer schnell segeln und dies mit und in Kenntnis der Wettkampfregelein.

Wolfgang Kordes