

Wer ist Klassenbester?

Vermessungsregeln im Segelyachtsport Text & Foto von GERHARD STANDOP

Teil 1: Bauregeln

Der Begriff «Segelregatta» wurde wahrscheinlich erstmals 1775 aktenkundig, als einige Gentlemen im Londoner Stadtteil Battersea mit ihren Segelbooten eine Ruderegatta auf der Themse begleiteten. Im gleichen Jahr gründete sich dort die *Cumberland Fleet*, aus der später der *Royal Thames Yacht Club* hervorging. Noch im 18. Jahrhundert initiierte der Yachtclub erste Regelungen, zunächst, um damit Liegegebühren für die Yachten festzulegen, später, damit konkurrierendes Segeln unterschiedlicher Boote einigermaßen gerecht möglich wurde.

Auch heute ist die Frage aktuell, wie man eine Chancengleichheit zwischen konkurrierenden Segelyachten erzielen kann, denn die Zahl der Wettfahrten und Teilnehmer vor allem mit klassischen Segelbooten steigt stetig, auch an der Riviera.

Zunächst werden dazu zwei große Gruppen von Regulierungen unterschieden, die **Bauregeln** und die **Verrechnungsregeln**. Innerhalb der Bauregeln gibt es sogenannte Einheitsklassen und Konstruktionsklassen. Wenn Boote innerhalb dieser Klassen segeln, ist es einfach: Die Platzierung folgt der geseelten Zeit. Der Schnellste ist Sieger, der Langsamste Letzter.

In den Einheitsklassen oder One-Design-Klassen sind Entwurf, Materialien, Maße, Gewichte und Details genau festgelegt, sodass gleiche Boote auch von unterschiedlichen Werften oder in Serie gebaut werden können. Bekannte **Einheitsklassen** sind:

- ▶ New York 30, 40 und 50 von Nathanael Herreshoff (1904 bis 1916)
- ▶ Drachenboot von Johan Anker (1929)
- ▶ Optimist-Jolle von Clark Mills (1947)
- ▶ Laser-Jolle von Bruce Kirby (1970)

Dann gibt es die **Konstruktionsklassen**, die durch eine Kommission von Fachleuten und Interessengruppen festgelegt werden. Hier steht ein Rennwert auf der einen Seite des Gleichheitszeichens, auf der anderen Seite eine mathematische Formel mit unterschiedlichen Parametern, Variablen und Faktoren. Der Bootsbauer hat dadurch viel mehr Gestaltungsmöglichkeiten als bei den Einheitsklassen, indem er bestimmten Kriterien mehr oder weniger Gewicht verleiht. Wenn er beispielsweise ein Leichtwind-Boot entwirft, kann er vielleicht die Segelfläche vergrößern und muss im Gegenzug die Länge der Wasserlinie verringern. So ergeben sich innerhalb einer Klasse durchaus recht unterschiedliche Boote. Der Grenzwert einer Klasse ist eingehalten, wenn der Rennwert nicht überschritten wird. Meist gibt es mehrere Renn-

werte, also Größenklassen, von ein und derselben Formel. Einige Beispiele dieser Klassen sind:

Sonderklasse (ab 1900): In Deutschland entwickelte und erste Konstruktionsklasse überhaupt, die international eingeführt, anerkannt und in vielen Ländern gebaut wurde.

Square Metre Rule (ab 1908): In Schweden entwickelt und ebenso populär in Finnland und Deutschland. Bekannte Boote sind zum Beispiel die Schären- und Seefahrtkreuzer.

International Rule oder **Metre Rule** [mR] (ab 1907): Erste europäische Regelung. Bekannt sind beispielweise die 12mR-Yachten, mit denen der America's Cup in zehn Kampagnen zwischen 1958 und 1987 ausgetragen wurde.

Universal Rule (ab 1903): Durch N. Herreshoff in den USA entwickelt und für den America's Cup 1914 bis 1937 verbindlich. Auch die berühmte J-Class ist nach dieser Regel gebaut.

Viele Einheits- und Konstruktionsklassen kann man gut an ihren Segelzeichen erkennen, die jedoch, ebenso wie die Segelnummern, weder verpflichtend, noch einheitlich sind und zuweilen auch ganz weggelassen werden. Die Sonderklasse hat ein 'S' im Segel, die Universal Rule verwendet ebenfalls Buchstaben, zum Beispiel das 'J' plus Nummer für die J-Class. Die International Rule zeigt die Größenklasse mit Unterstrich oder einen Buchstaben, also etwa die 12mR-Boote die 12, die 15mR-Boote ein 'D', die 19mR-Boote ein 'C'. Die Square-

Metre-Rule verwendet die Ratingzahl mit Unterstrich: Ein 30er-Schärenkreuzer führt die 30 im Segel. Hinzu kommen die individuellen Nummern zur Unterscheidung innerhalb einer Klasse, gegebenenfalls noch eine Länderkennung als (weiterer) Buchstabe.

Yachten einer bestimmten Einheits- oder Konstruktionsklasse können in einer geschlossenen Gruppe gegeneinander antreten und einen Klassensieger ermitteln. Kommt aber keine ausreichend große Gruppe zustande und wollen Boote unterschiedlicher Art gegeneinander segeln, greift die zweite Gruppe der Regulierungen, die sogenannten Ausgleichsklassen.

Lesen Sie dazu im nächsten Heft den zweiten Teil über die *Verrechnungsregeln*. ▶

Weitere Informationen unter www.standop.net/voiles

▼ Foto
Wenn viele
unterschiedliche Boote
gegeneinander segeln,
sind Ausgleichsklassen
notwendig

