

Wer ist Klassenbester?

Vermessungsregeln im Segelyachtsport Text & Foto von GERHARD STANDOP

Teil 2: Verrechnungsregeln

Teil 1 im letzten Heft (Nr. 315 – Seite 63) befasste sich mit den Einheits- und Konstruktionsklassen im Yachtbau. Kommen bei einer Regatta keine ausreichend große Gruppen der einzelnen Klassen zusammen, wollen Boote unterschiedlicher Art und unterschiedlichen Alters aber gegeneinander segeln, werden zum Ausgleich bauartbedingter Zeitdifferenzen die sogenannten «Ausgleichsklassen» angewendet. Aus der gesegelten Zeit und einem Handicap-Faktor («Rating»), der für jedes Boot speziell mithilfe einer Ausgleichsformel festgelegt ist, werden die berechnete Zeit und damit die Platzierung ermittelt. So können Alters- und Konstruktionsunterschiede – so gut es geht – kompensiert und eine einigermaßen gerechte Rangliste ermittelt werden.

Die alles umfassende und rundum gerechte Ausgleichsformel wurde bislang noch nicht gefunden. Dennoch gibt es Ausgleichsklassen, die sich bewährt haben, zum Beispiel:

ORC (*Offshore Racing Congress*): Vermessungsformel und umfangreiches Tabellenwerk vor allem für den Hochseebereich und moderne Yachten, sehr komplexe Ermittlung des Geschwindigkeitspotentials einer Yacht, aufwändige Vermessung. Regel beliebt in Deutschland und Nordeuropa (außer Dänemark).

IRC (*International Rating Certificate*): Sehr beliebte Regel für Kieljachten aller Größe und jeden Alters, vornehmlich im englischsprachigen Raum, in Dänemark und im Mittelmeer bei Offshore-Regatten mit moderneren Yachten. Es wird überlegt, IRC auch auf alte Yachten auszudehnen, indem man einige Regelungen hinzufügt.

Yardstick: Im Wesentlichen für Jollen und kleinere Kieljachten im Bereich der Einheitsklassen entwickelt, Anwendung vor allem im deutschsprachigen Raum.

Daneben gibt es einige Ausgleichsklassen speziell für klassische Segelboote. Die Formeln müssen den sehr unterschiedlichen Bootstypen, -größen und Baujahren Rechnung tragen, und eine aufwändige und teure Vermessung soll möglichst vermieden werden. Einige europäische Ausgleichsklassen für die klassische Regattaszene sind:

CIM (*Comité International de la Méditerranée*): Seit über 20 Jahren vor allem für die klassischen Yachten im Mittelmeer (und darüber hinaus) in Anwendung. Die subjektive Einschätzung der Originalität des Bootes geht in die Berechnung ein; beispielsweise erhalten moderne Winschen gegenüber der Verwendung historischer Taljen (Flaschenzüge) Abzüge. Demgegenüber werden zum Beispiel die

Länge des Vorsegels oder die Verdrängung, beides für die Ermittlung des Geschwindigkeitspotentials von Bedeutung, gar nicht berücksichtigt.

Die CIM ist daher im Augenblick sehr umstritten, nach Einschätzung vieler Fachleute gibt es neben dem komplizierten Rechenweg zu viele Willkürlichkeiten, Ungerechtigkeiten und unpräzise Klassifizierungen. In der Tat wird überlegt, zum Beispiel mit dem IRC-Regelwerk zu fusionieren.

KLR (*Klassiker-Rennwertformel*): Die Formel wurde von dem Lübecker Enno Thyen entwickelt und ist im Bereich Ostsee und England verbreitet. Sie gilt gerade für klassische Yachten als sehr benutzerfreundlich, weil alle notwendigen Daten durch den Eigner ermittelt und bereitgestellt werden können. Das macht die KLR erschwinglich und auch bei großen Veranstaltungen schnell anwendbar.

JCH (*Jauge Classique Handicap*): Verbreitet an der Atlantikküste von England, Spanien, Frankreich, Portugal, ebenso am englischen Kanal. Neben den üblichen Maßen werden auch Bootsalter und Art der Konstruktion und des Riggs in die Berechnung einbezogen, und es gibt Abzüge für unangemessene Modernisierungen, wenn sie dem Geist eines klassischen Segelbootes nicht entsprechen. Maße können selbst ermittelt und bereitgestellt werden.

Fazit: Man ist weiterhin auf der Suche nach der besten Formel. Wünschenswert wäre eine

neue Klasse, in die das Beste aus jeder vorhandenen Klasse einfließt. Eine einheitliche europäische Ausgleichsklasse könnte auch fördern, dass sich Yachten aus dem Mittelmeer, vom Atlantik, aus England, Irland und Schottland oder der Ostsee (und vielleicht auch aus Übersee) gegenseitig zu Regatten besuchen könnten, ohne einen Stapel unterschiedlicher Messbriefe im Gepäck zu haben. Eine deutliche Reduzierung von Aufwand und Kosten wäre ein angenehmer Nebeneffekt.

Trotzdem werden bei allen Versuchen zur Ermöglichung fairer Wettfahrten die Unwägbarkeiten verbleiben, die aus der Qualität von Entwurf, Konstruktion und Crew, aus Bootszustand und Ausrüstung – und nicht zuletzt aus Revier- und Wetterverhältnissen erwachsen. Bei aller Ernsthaftigkeit, mit der viele Eigner und Skipper das Regattageschehen betreiben und nicht selten auch sehr viel Geld dafür einsetzen, müsste eigentlich bei sämtlichen Formeln noch ein gewisser Spaßfaktor ergänzt werden. ▀

Weitere Informationen unter www.standop.net/voiles

▼ Foto

IRC-Yachten vor dem Start

