

Hans Kukula

Weltmeisterschaft der Modellsegler 1984 in Wien

Das Präsidium der NAVIGA hat auf Antrag der Sportkommission im November 1983 beschlossen, die Weltmeisterschaft der Segler 1984 in Wien *offen für alle Länder der Welt* (sofern sie Mitglied der UNO sind) auszuschreiben.

Die NAVIGA lädt daher alle Landesdachverbände herzlichst ein (egal ob sie der IMYRU oder einer sonstigen Organisation angeschlossen sind), ihre Modellsegler nach Wien zu entsenden.

Dem Sieger jeder Klasse – egal ob NAVIGA – Mitglied oder nicht – wird der Welpokal überreicht. Für die NAVIGA-Mitgliedsländer erfolgt in derselben Regatta zusätzlich eine eigene Wertung.

Jedes Land ist berechtigt pro Klasse, getrennt nach Junioren und Senioen, 3 Starter zu nennen. Falls in einem Land mehrere Dachverbände existieren, werden die Nennungen des der NAVIGA angeschlossenen Dachverbandes bevorzugt behandelt. Gesegelt und vermessen wird nach den NAVIGA-Regattaregeln 81.

Die NAVIGA hofft, mit der Öffnung ihrer Weltmeisterschaften den sportlichen Interessen aller Modellsegler Rechnung zu tragen und möchte dies als ersten Schritt für eine gedeihliche Zusammenarbeit zwischen den Dachorganisationen setzen. ■

Auslegung der Segel- und Vermessungsregel der Klasse M – Liekrundung

Da in der vergangenen Segelsaison bei international besuchten Freundschaftsregatten mehrfach Unklarheiten bezüglich der Auslegung der Vermessungsregel der Liekrundungen der Klasse M auftraten, sieht sich die Sportkommission veranlaßt, folgende Klarstellung zu veröffentlichen:

Der betreffende Absatz der Regel lautet:

„Die Rundungen des Achterlieks und des Fußlieks werden nicht zur Segelfläche zugerechnet, wenn sich die Rundung über die gesamte Länge des Lieks gleichmäßig ausstreckt, und eine Form hat, die der einer an 3 Punkten gehaltenen (aber nicht eingespannten) Latte entspricht. Alle Flächen, die durch anders geformte Liekrundungen entstehen, werden voll der Segelfläche zugerechnet.“

Auslegung der Regel:

Die Form der Rundung ist primär und eindeutig durch eine Latte bestimmt, die an 3 Punkten – nicht eingespannt – gehalten wird. Es ist dabei nicht festgelegt, wo diese Haltepunkte liegen müssen. Daher ist es zulässig, diese Punkte eng beieinander oder auch weit außerhalb des tatsächlichen Segels anzunehmen. Da es keine einengende Bestimmung in der Regel gibt, bleibt die Festlegung dieser Punkte jedem Modellbauer überlassen.

Als Latte kann jeder aus einem homogenen

Material bestehender, gleichmäßig starker Stab verwendet werden. Dabei ist die Stärke der Latte belanglos, da sie auf die entstehende Krümmungsform keinen Einfluß hat. Eine größere Stärke erhöht höchstens die Biegefestigkeit der Latte, und dies könnte bei sehr eng beieinander gewählten Festhaltepunkten zum Bruch der Latte führen. Daher ist in diesem Fall die Verwendung einer eher dünnen (event. aus Kunststoff bestehenden) Latte zu empfehlen.

Es steht in der Regel keinerlei Einschränkung betreffend die Stärke der Latte!

Eine Kegelschnittslinie ist in der darstellenden Geometrie eine eindeutig definierte Kurve, die sicherlich als „gleichmäßige Rundung“ angesprochen werden muß. Da eine Hyperbel auch eine Kegelschnittslinie ist, deren Äste (im Unendlichen) in eine Gerade übergehen, ist es vertretbar, Kurvenformen der Liekrundung, die an ihren Enden in Gerade übergehen, als gleichmäßige Rundung zu bezeichnen.

Wenn also alle 3 Haltepunkte der Latte irgendwo zwischen Kopfbrett und Schothorn angenommen werden, so ergeben die ungehaltenen Enden der Latte, da kein Verformungsdruck mehr auf sie wirkt, automatisch eine Gerade. Da dadurch eine Form entsteht, die näherungsweise der einer Hyperbel (= Kegelschnittslinie) entspricht, ist eine derartig bestimmte Form der Liekrundung nach den derzeit gültigen Regattaregeln 81 der NAVIGA zulässig.

Schlußfolgerungen und Beispiele:

Bei der Weltmeisterschaft 1984 in Wien und bei allen zukünftigen Meisterschaften werden die Segel nach dieser Regelauslegung vermessen.

Es wird jedoch bei der WM 84 in Wien und allen künftigen Regatten verstärkt darauf zu achten sein, daß der Überhang, der durch die Liekrundung entsteht, tatsächlich nur durch die erlaubten Segellatten versteift wird und nicht sogenannte Segelverstärkungen als Aussteifung verwendet werden.

Abschließend möchte ich noch ein paar Bemerkungen zum erzielten Flächenzuwachs durch die Liekrundung machen:

1. Wenn die drei Haltepunkte möglichst eng beieinander angenommen werden, dann entsteht als Zuwachs zur Segelfläche durch die Liekrundung eine annähernd einem Dreieck entsprechende Fläche. Diese Fläche, die bei der Vermessung der Segelfläche jedoch nicht extra berechnet wird, erreicht daher eine Größe von ca. $C \times h \times 1/2$ (Dreieckfläche). (Zeichnung 2)
2. Wenn die drei Haltepunkte weiter auseinander angenommen werden, dann entsteht eine Fläche, die annäherungsweise nach der Formel $C \times h \times 2/3$ zu berechnen ist. (Zeichnung 3)

Allein aus dieser Gegenüberstellung läßt sich schon erkennen, daß man bei der Liekrundungsform laut Punkt 1. einen geringeren Zuwachs an Segelfläche erzielt, als bei der Liekrundungsform laut Punkt 2. Der Vorteil liegt einzig und allein darin, daß man bei sehr hohem und daher entsprechend schlankem Segel im oberen Bereich noch mehr Segeltiefe erzielen kann und das Segel nicht auf einen keinen Vortrieb mehr bringenden Spitz ausläuft. (Zeichnung 4)

Hans Kukula, Leiter der Sportkommission Segel