

Selig sei das Reglement . . .

Es geht um das Reglement des Modellsegelns. Modellsegler kennen die angeführten Punkte. Hier werden Wünsche ausgesprochen an die segeltechnischen Kommissionen von NAVIGA und von IMYRU. Gleichzeitig soll dem nicht-segelnden Schiffsmodellbauer erklärt werden, worum es geht:

NAVIGA organisiert die Modellsegler als Klasse F 5 innerhalb der großen Gemeinde aller Schiffsmodellbauer.

IMYRU wurde 1936 gegründet, heißt „International Model Yacht Racing Union“, stellt eine Organisation nur für Modellsegler dar und verbindet die Modellsegler Schwedens, Dänemarks, Frankreichs, Hollands, Englands, Australiens, Südafrikas, Amerikas (Aufzählung ist unvollständig).

Die trennenden Punkte in Fragen der Vermessung, der Kennzeichnung und in den Wettfahrtregeln sind, man lese und staune, in ihrer Anzahl weniger, als mancher Marienkäfer auf seinem Rücken spazienträgt. Dennoch wirken sich diese schwarzen Punkte im Miteinander der Modellsegler aus. Speziell die Bestrebungen in neuerer Zeit, über die Grenzen hinweg zusammenzukommen, um sich zu vergleichen, haben die folgend erwähnten Verschiedenheiten in den Reglements mehr und mehr deutlich werden lassen.

Punkt 1: Segelkennzeichen

teilen sich auf in das 25 mm hohe Klassenzeichen, die 75 mm hohen Registriernummern (der Landesverbände) sowie die Nationalitätsbuchstaben, welche vor der Nummer stehen. Diese Buchstaben waren bis vor etwa drei Jahren bei NAVIGA und IMYRU gleich, und zwar richteten sie sich nach der Länderkennzeichnung der internationalen Klassen großer Jachten.

Es war enttäuschend, daß wir NAVIGA-Segler dann mit Autokennzeichen zur See fahren mußten, und entfernte uns von der IMYRU, aber auch von unsern großen Vorbildern, deren gleiche Zeichen im Segel zu führen – darf man das so sagen? – uns ein wenig stolz machte und freute.

Ehrenwerte Herren, Freunde der techni-

schen Kommission NAVIGA, mit jener Regelung wurde die Trennung zwischen den beiden Verbänden betont und vertieft! Gleichzeitig wurde ein Kennzeichensalat geschaffen, den Sie bitte sobald wie möglich beseitigen sollten:

Die Ungarn haben momentan die gleichen Nationalitäts-Buchstaben wie die Holländer, die Österreicher das A wie auch Argentinien, wir haben das D wie auch Dänemark, dies als Beispiele. Selten werden zwar österreichische Modellsegler mit Argentinern zusammentreffen, aber Ungarn, Holländer, Dänen und Deutsche leben auf dem gleichen Kontinent.

Bitte machen Sie die alte Regelung wieder wirksam! Für gemeinsame Regatten ist es notwendig, und ein wenig Tradition kann nicht schaden: „Tradition ist nicht das Sammeln von Asche, sondern das Weiterreichen einer Flamme.“ (Das wurde von einem Franzosen gesagt.) Seit Anbeginn der Modellsegelei haben Modelljachten die gleichen Nationalitätszeichen wie die großen Regattaboote geführt, warum nicht mehr bei NAVIGA?

Punkt 2: Überlappung

Überlappung ist, wenn man „dem Vordermann gewissermaßen auf die Schulter klopfen kann“ – seglerisch: wenn das hintere Boot das Heck des auf parallelem Kurs vor ihm fahrenden Bootes mit seiner Bugspitze schon ein wenig, und sei es nur ein Zentimeter, „überlappt“. Ist die Überlappung „vollzogen“, muß der Vordermann Platz machen, „Raum geben“, damit das hintere Boot ungehindert die Wendemarke (Boje) passieren kann.

Wesentlich ist (bei NAVIGA), daß die Überlappung zwei Bootslängen vor der Boje, bei IMYRU bereits vier Bootslängen vor der Boje vollzogen sein muß!

Diese Regel ist wichtig, und sie ist schwierig in der Anwendung: Bei entsprechendem Wind haben Modelljachten eine ansehnliche Geschwindigkeit; mehrere Boote nähern sich dichtbeieinander der Boje; der Blickwinkel und die manchmal vorhandene Abdeckung durch andere Boote machen eine Entscheidung, ist es Überlappung oder

ist es nicht, dem Segler selbst und auch dem Schiedsrichter schwer. Und dann soll insbesondere der Schiedsrichter auch den Zweibzw. Vierlängenkreis, der ja nur theoretisch existiert, also unsichtbar ist, „im Auge“ haben. Wenn man wenigstens, wie um ein Fußballtor, Kreidekreise um die Bojen streuen könnte ...

Der Vierlängenkreis läßt dem Segler mehr Zeit, der Zweilängenkreis hingegen halbiert das Spannungsfeld.

Es dürfte möglich sein, den Punkt 2 zu vereinheitlichen, indem man sich auf der Mitte trifft und zukünftig gemeinsam einen Dreilängenkreis beachtet.

Zu überlegen wäre vorher, warum ein so großer Verband wie die AMYA den Zweilängenkreis bevorzugt!

AMYA ist die „American Model Yachting Association“ mit circa 100 (!) Modelljacht-Clubs, also alles Segler. Bei AMYA gibt's manches Interessante, vor allem eine bestechend funktionierende Organisation, trotz, und wegen der fünfzehn Modelljacht-Klassen, die man dort kennt. Und AMYA ist IMYRU-Mitglied.

Punkt 3: Bojenberührung

Die Regattasegler erinnern sich bestimmt daran, welche Schwierigkeiten mitunter Lichtverhältnisse, Regen, Wind und Strömung an den äußersten beiden Tor-Bojen verursachen können.

Bei IMYRU geht man mit Bojen vornehm um, gentlemanlike. Man darf die Bojen nicht berühren, nicht mal mit dem Ende des Großsegelbaumes! Um das besser kontrollieren zu können, sind IMYRU-Bojen vertikal-gestreift. Berührung erkennt man daran, daß sie sich drehen.

NAVIGA-Modellsegler sind da flotter: Sie dürfen direkt auf die Boje zurasen, drauflaufen, müssen nur an der richtigen Seite rum – und die Boje dreht und wendet sich fröhlich mit dem sie umrundenden Boot mit. Man nennt sie ja auch „Wendemarke“

...

Gestreifte Bojen sind besonders schick, wenn sie sich drehen wie die Brummkreisel – wir haben das ausprobiert. ▷

A) Es wäre eine mittlere Katastrophe zu nennen, wenn IMYRU auf ihrer vornehmen Sitte beharrt und die Bojen weiterhin schont! Je nach Beleuchtung ist es oft schwer, besonders an den „oberen“ Bojen 'rumzukommen, ohne anzuhaken – das passiert sogar Superseglern. Bedacht werden muß auch, daß Jugendliche mitsegeln, deren oft noch geringere Augenhöhe über der Wasserlinie eine große Rolle spielen kann.

B) Schicksalsfragen werden heutzutage bekanntlich auf Waldspaziergängen erörtert. Und eine Schicksalsfügung wäre es zu nennen, wenn sich die Chefunterhändler von IMYRU und NAVIGA bei einem Waldspaziergang soweit entgegenkämen, daß zukünftig womöglich die Bojen berührt werden müssen!

NAVIGA-Segelfreunde (bevor wir unsern IMYRU-Kollegen vorschlagen, ebenfalls die Brummkreisel-Methode anzuwenden), haben Sie auch schon mal erlebt, daß erstaunlicherweise fairer gesegelt wurde, wenn die Bojen nicht berührt werden durften? Sind Sie nicht auch der Ansicht, es wäre keine Katastrophe, kein Schicksalschlag, wenn man sich der IMYRU-Regel anschliesse?

Und wegen der Junioren könnte man künftig die „oberen“ Bojen in weniger ehrgeiziger Entfernung vom Ufer verankern; lieber einen Lauf mehr segeln, da die Regattastrecke kürzer würde.

Brand aktuell: „Der Einsatz wurde erfolgreich beendet. Die Feuerwehrmänner hängten die leeren Schläuche zum Trocknen auf. Hilfsbrandmeister Friedlich hatte die Aufsicht und lächelte versonnen; zivil war er Modellsegler. Der Charme dieser Schläuche erinnerte ihn an seine M-Segel; sie hatten schon die brandneue Form ...“ Dies ist ein unheimlich ernstes Thema und leider fast so lang wie die Schläuche:

Punkt 4: Achterliek-Rundung

Achtern = hinten. Liek = das ein Segel umfassende Tau (bei großen Segeln); an Modellsegeln die Außenkante, welche bei synthetischen Tuchen (Nylon, Dacron) heiß geschnitten wird, um die Faden-Enden miteinander zu verschmelzen.

Modellsegler werden manchmal gefragt, die Boote seien doch sehr schnell, was für Motoren da zum Antrieb dienen? Als einzige „Motoren“ haben Modelljachten die Segel!! Bei Punkt 4 geht es um die „gleichmäßige Stärke der Motoren, gewissermaßen um die Hubraumklasse.“ Wären sie nämlich ungleich-stark, ist ein Wettsegeln sinnlos!

Von den Segeln der interessantesten und verbreitetsten Klasse der Modelljachten ist die Rede, der „Internationalen M-Klasse“

oder „Marblehead-Klasse“, benannt nach dem Entstehungsort in Nordamerika, dort vor mehr als 50 Jahren aus der Taufe gehoben. Das Jubiläum wurde in Europa mit einer würdigen Regatta 1982 in Fleetwood, England, gefeiert. Mitunter wird eine dritte Klassen-Bezeichnung angewendet, nämlich „50/800-Klasse.“ Die Boote sind 50 Zoll (127 cm) lang und haben eine Segelfläche von 800 Quadrat Zoll (0,516 m²).

Natürlich verändern sich Konstruktionsklassen fortlaufend, wobei sie sich innerhalb der „Formel“ befinden müssen. Im Gegensatz dazu gestatten Einheits-Klassen keine Änderungen.

Es sind wenige Einzel-Konstruktionen, aber diverse Gruppen von Booten jeweils gleicher Konstruktion, welche die M-Klasse zur Zeit darstellen. Innerhalb dieser Gruppen ist fast nur noch vorwärts zu kommen, indem an den Segeln herumkonstruiert wird. Ergebnis: das bekannt häßliche Segel.

Die Väter der Klassen-Regeln haben nicht ahnen können, daß nach weit mehr als 40 Jahren geschickte Modellsegler immer noch Lücken im Regelwerk entdecken und ausnutzen würden. In diesem Zusammenhang ist die in unserer Zeit oft gestellte Frage berechtigt, ob denn das Machbare gleichfalls das Wünschenswerte sei!

Die alten Schiffbauer und Segelmacher haben Segel am Achterliek nicht nur rund geschnitten (und Latten eingebaut), um möglichst schnell zu sein, sie haben damit auch Linien schaffen wollen, die „dem Auge angenehm“ sind!

Der Schiffbau lebt von solchen geschwungenen Linien, die man Strak nennt (Tätigkeit = straken). Es sind jene Linien, welche den Schiffsmodellbau zunächst schwierig erscheinen lassen, aber dann, wenn man den Bogen 'raus hat, so unvergleichbar schön sind. Schneidet man ein Achterliek gerade, so entsteht schon bei ganz dichtgeholtem Segel der Eindruck, daß das Liek „einfällt“, ein Eindruck, der sich auf rauen Kursen mit gefierten Schooten noch erheblich verstärkt (Abb. 3).

Bei einem ausgerundeten Achterliek (das Stichmaß kann viel geringer sein, als die üblichen 51 mm) entsteht jener häßliche, dem Auge unangenehme Eindruck nie.

Mit gleicher Absicht stellt man, auch heute noch, auf mehrmastigen Segelschiffen und -booten die Masten nicht parallel zueinander auf, sondern läßt sie oben ein wenig auseinanderstreben. Täte man das nicht, hätte der Betrachter den Eindruck, die Masten treffen sich irgendwo. (Fotografien von Wolkenkratzern sehen so seltsam aus, weil man die schließlich nicht oben breiter bauen kann, als sie unten sind.)

Erkennen wir bei allem Wettkampf-Elan auch die Schönheit, die unser Hobby zu bieten vermag. Jener geniale erste Modellseg-

ler, welcher aus dem sauber gerundeten Segel 1 ein Trapez 2 machte, muß ein wahrer Künstler gewesen sein: Trapez-Künstler. Ihm, der sich den Vorteil 4 durch Ausnützung einer Regel-Lücke verschaffte und schneller war, ihm hat die Lücke am Anfang genützt – und viele, viele andere schlüpfen durch die gleiche Lücke und wurden ebenfalls Trapezler! Die Segelmacher konnten nun ihre Straklatten zersägen und damit den Werkstattöfen heizen, sie brauchten nur noch ein Lineal. Der anfängliche Vorteil ist zwar längst verschwunden, aber es blieb übrig ... ein häßliches Segel!

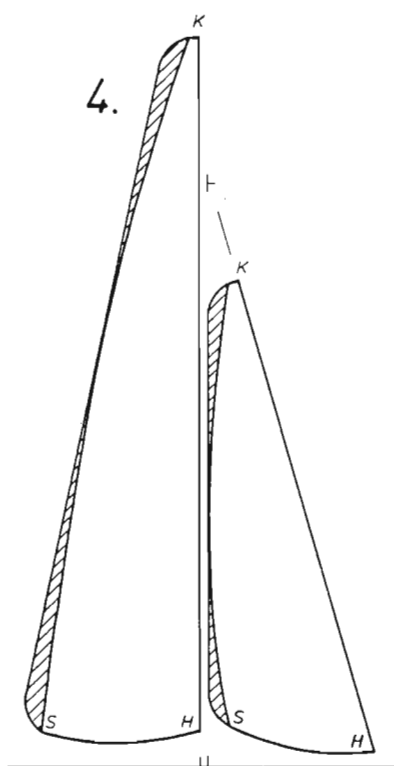
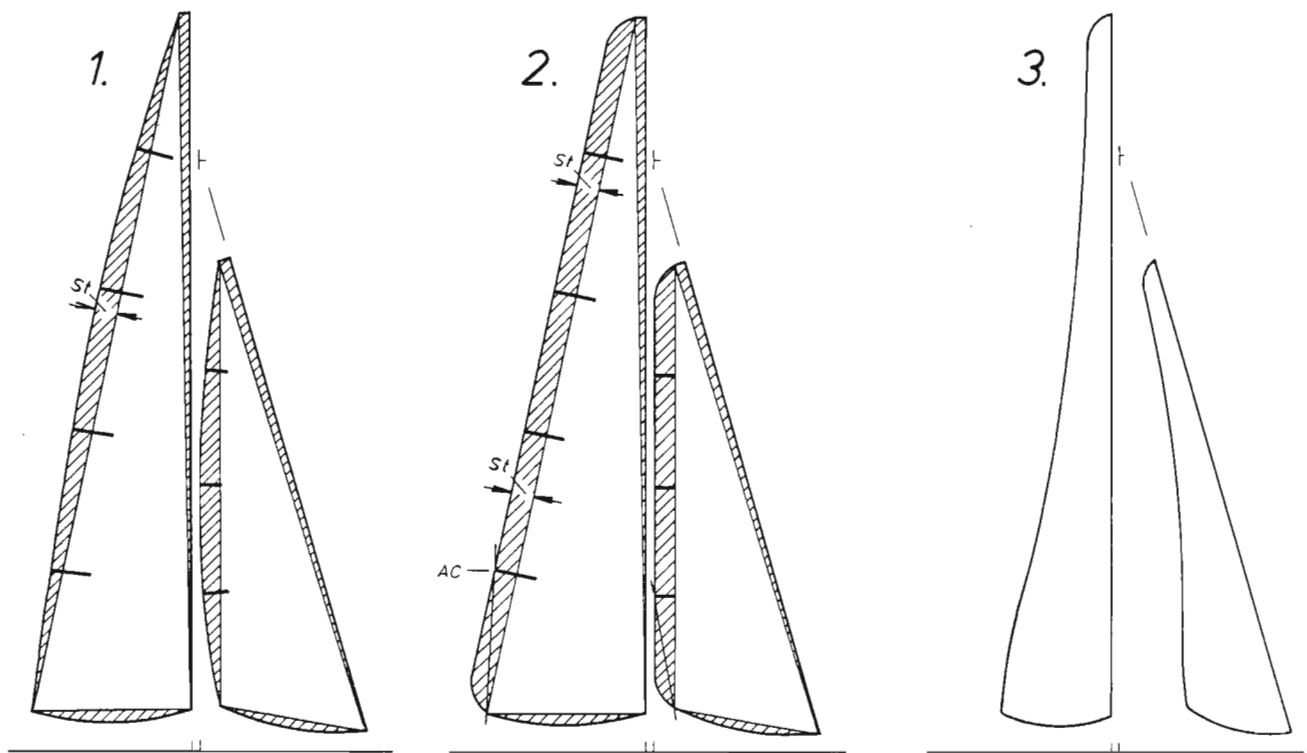
Im „Nebi“, der schweizerischen Zeitschrift „Nebelspalter“ stand einmal zu lesen: „Selig sei das Reglement, das im Schreibtisch friedlich pennt!“ NAVIGA holte 1981 das Reglement aus dem Schreibtisch, gab Gegenruder, versuchte das Trapez auszu-maßnahmen und erreichte immerhin, daß die vorliegenden Zeilen noch die beiden Regelauslegungen miteinander vergleichen können. Die Maximal-Höhe der Riggs (Deck bis Oberkante Großsegel) wurde begrenzt, und es wurde die „gleichmäßige Rundung über die gesamte Länge des Lieks“ festgeschrieben. Oder doch nicht-so-ganz-festgeschrieben? Es gab wieder neue Trapez-Ingenieure: Diese wollten im oberen Bereich des Großsegels die Vergrößerung der Fläche – das erhöhte Krängungsmoment spielt bei den durchschnittlich lahmen Windverhältnissen im europäischen Binnenland kaum eine Rolle.

Aber: „Rundung über die gesamte Länge des Lieks gleichmäßig“, lautet der Schwerpunkt der Regel! Er wurde bei der neuerlichen Achterliek-Schneiderei mißachtet!!

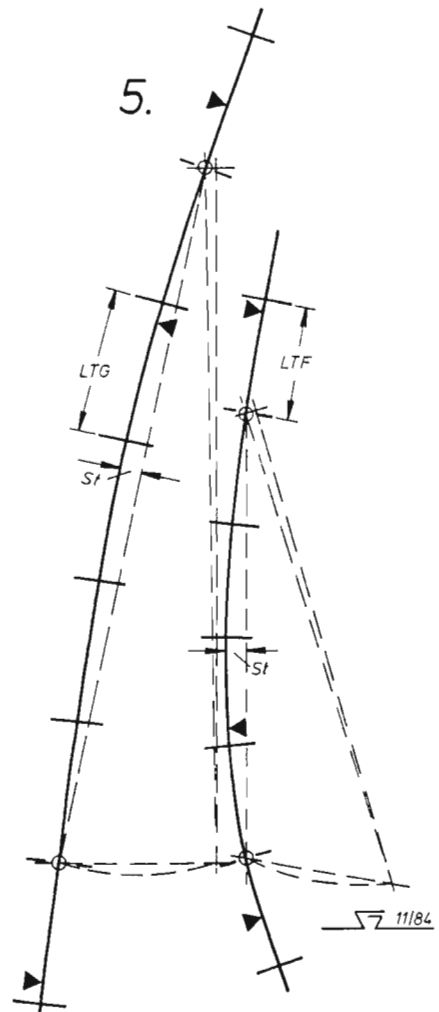
Wenn sich im oberen Bereich des Großsegels eine Kurve im Achterliek befindet (logischerweise zwar von drei Strakpunkten eingefäßt), aber ein großer Teil des Achterlieks eine Gerade bildet, dann ist das Gesamtergebnis durchaus keine „sich über die gesamte Länge des Lieks gleichmäßig ausstreckende Rundung.“

Selbstverständlich will eine Konstruktionsklasse Fortschritt ermöglichen. Doch darf man es gewiß als Pflicht und Aufgabe eines Verbandes ansehen, über die Einhaltung und genaueste Beachtung der Regeln, auch der Bau-Vorschriften zu wachen, anstatt Auswüchse längere Zeit zu dulden, um sie dann festzuschreiben, nachdem sie einzelnen möglicherweise Vorteile brachten.

Zwischendurch für den Nicht-Segler zur Erklärung: Allgemein gestatten die Bauvorschriften der M-Klasse, daß die „vermessene“ Segelfläche (weiße Fläche in Abb. 1 und 2) von „nicht-vermessenen“ Zugaben gewissermaßen eingerahmt sein darf (den schraffierten Rändern.) Es war für das Achterliek nur ein Stichmaß von 2 Zoll (51 mm) angegeben, und es war ohne alle weiteren Erklärungen üblich, daß hieraus ein Strak wurde! Abbildung 1 zeigt das



K = Segel- Kopf
 H = Segel- Hals
 S = Schoothorn
 AC = Aussel's Corner
 St = Stichmaß (51 mm)
 LTG = Lattenteilung
 Großsegel
 LTF = Lattenteilung
 Focksegel



1. Segelriß nach NAVIGA 81
2. Segelriß nach IMYRU
3. IMYRU-Segel bei "halbem Wind" (Umriss nach einem Foto gez.)
4. Mehrfläche des Risses 2 (schraffiert) gegenüber Riß 1 (weiß)
5. Vorschlag zur Konstruktion der Achterlieks-Rundung.

11/84

Segelpaar, wie es die NAVIGA neute noch vorschreibt. Die Striche deuten Segellatten an, die den Stand des Achterlieks unterstützen sollen und das Liek in fünf bzw. beim Focksegel in vier etwa gleichmäßige Abstände einteilen. Im Großsegel beträgt die Lattenlänge 101 mm, im Focksegel 51 mm.

Übrigens sind auch die NAVIGA-Segeltapeze, wenn man die 19-mm-Gerade am Segelkopf genaunimmt. Diese kurze Gerade ist notwendig, damit man die „Segelspitze“ überhaupt unter die Nähmaschine bekommt; das NAVIGA-Segel behält aber den Charakter eines Dreiecks.

Bei IMYRU (Abb. 2) ist gestattet, daß das Achterliek eine Gerade bildet, unter Ausnutzung der 51 mm über die gesamte Länge, oben und unten wird abgerundet. Grundform: Trapez. Klar, daß hierbei etwas mehr Fläche entsteht und bei gleicher Vermessung (die weißen Flächen sind mit dem Segelpaar 1 völlig identisch) etwas mehr „power.“

Dem aufmerksamen Nichtsegler wird bereits aufgefallen sein, daß zwar beim Großsegel 2 die Latten zur Hälfte ins (von den Aufhängepunkten an den Ecken) unterstützte weiße Feld hineinragen, beim Focksegel 2 aber im schraffierten Zugabebereich verschwanden und damit sinnlos wurden.

Bei unsern Antipoden in Australien ist es unter Modellseglern weit verbreitet, von der hinteren unteren Ecke bis zur unteren Latte einen geraden Schnitt zu führen. Damit bildet sich eine scharfe Ecke „A–C“ (Aussi's Corner). Todsich, aber ein Ausweis dafür, daß die Überstände zu den Ecken hin schwer zum Stehen zu bringen sind.

Weil das so ist, und das weiß man auch in „good-old-Europe“, sieht man hier manchmal Verstärkungen im Segel, die man eigentlich lieber „Versteifungen“ nennen mag.

Die Formel schreibt vor: „Nur Segelmateriale (z.B. verdoppeltes Segeltuch) darf als Kopf-, Hals- und Schootverstärkung gebraucht werden. Diese Verstärkungen dürfen nicht als „Versteifung“ des Segels verwendet werden.“

„Verstärkungen“–Künstlern kann hier ein wichtiger Tip gegeben werden: Auf Großseglern wie „Gorch Fock“ wird ein tolles Doppel-Tuch gefahren, „Racing“, mit einem Quadratmetergewicht von 500 und 600 Gramm. Das ist ja „nur“ Segeltuch und daher prädestiniert für Eck-Verstärkungen – es merkt ja keiner ... Hier wird es künftig in der Formel etwa lauten müssen: „Segelmateriale gleichen Tuchgewichts“ und „daß die Verstärkungen aus maximal 5 Lagen Segeltuch bestehen dürfen“.

Der Abschnitt „Segellatten“ verdiente eine Ergänzung: „Werden weniger als die

erlaubten vier bzw. drei Segellatten angewendet, müssen die zur Verwendung kommenden sich dennoch an den vorgeschriebenen Teilungspunkten befinden.“

Verehrte Herren der Segel-Kommissionen, haben Sie bitte auch ein Auge auf das „Auge im Kopf des Segels“. Es ist nirgends festgelegt, in welcher Entfernung hinter dem Vorliek das Auge zu sitzen habe, aber es ist von einer „Geraden durch die Mitte des Auges“ die Rede. Bemaßen Sie das Auge! Am besten, Sie nehmen es ganz heraus, es ist ohnehin ein Rudiment. Beim Segel interessieren die Stoffkanten, welche die Fläche begrenzen, nicht die Augen. Oberer Abschluß jedes Segels ist die rechtwinklig zum jeweiligen Vorliek verlaufende 19-mm-Gerade.

Dem Segler sollte es freigestellt bleiben, ob er eine Kausch (Auge) einbaut oder ein Kopfbrett verwendet. Hier fehlt ein weiteres Maß: „Die maximale Höhe des Kopfbrettes darf, wie seine Grundlinie, max. 19 mm betragen.“

Legen Sie fest, wie in aller Welt das Achterliek der M-Segel zu konstruieren sei (Vorschlag: Abb. 5): „Die äußeren Strakpunkte dürfen sich nicht innerhalb des Segels, sondern müssen sich in einem Maßbereich außerhalb des Segels befinden, der maximal einer Latten-Teilung LT entspricht; der innere Strakpunkt muß sich beim Großsegel zwischen den oberen beiden, beim Focksegel zwischen den unteren beiden Latten-Linien befinden, und zwar auch dann, wenn das Segel ohne Latten gefahren werden soll. Der Strak verbindet den Endpunkt der Fußlinie am Schoothorn mit dem Endpunkt der 19-mm Linie am Segelkopf und darf die gedachte Linie 51 mm (Stichmaß St) hinter der Verbindungsgeraden der genannten Endpunkte an einem Punkte (oder „punktförmig“) berühren.“

Die IMYRU-Bauvorschrift kennt einen bei NAVIGA noch nicht vorkommenden Begriff „width“ für die „Weite“ des Segels (den eingearbeiteten Bauch), gemessen in der Mitte des Segels. Bei AMYA hat man 1984 zwei weitere Meßlinien für die Weite hinzugenommen, auf $\frac{1}{4}$ und $\frac{3}{4}$ der Segelhöhe. Man hat dort gleichzeitig verbandsinterne Vermessungsrichtlinien wirksam gemacht, welche keine Klassenvorschrift ersetzen wollen, aber man hofft, „Einfallsreichtum und Schöpfungswillen innerhalb der Vermessungs-Aktivitäten zu minimieren“, woran man erkennt, dort hat man dieselben Sorgen.

Trapez-Künstler ist offensichtlich ein so beliebter Job geworden, daß man den bereits vorhandenen sofortiges Berufsverbot verordnen und keine neuen heranwachsen lassen sollte, auf daß die Marblehead-Klasse auch weitere 50 Jahre existieren kann! Das Trapez ist ein Irrweg!

Nun wird es Modellsegler geben, die dies alles für rückschrittlich halten: „Segel in

möglichst gestreckter Tragflächenform;“ „Mehrfäche oben zieht besser“ (hört man sie förmlich rufen) und so weiter . . .

Es bleibt dem persönlichen Geschmack vorbehalten, Segel nach Abbildungen 2 und 3 als einen „Fortschritt“ zu empfinden. Genaugut, wie wir alle die Mehrfläche nach Abb. 4 nutzen und ein häßliches Segel fahren müßten, könnten wir gemeinsam auch zum Ästhetisch-Vernünftigen zurückkehren!

Daß das häßliche Segel „schneller“ ist, hat nur solange einen Sinn, als man damit allein segelt, bestenfalls als einer von wenigen.

So fällt Ihnen, verehrte Herren von IMYRU und NAVIGA, und zwar allen Ernstes, eine gleichermaßen kulturell wie modellsportlich wichtige Aufgabe zu: die Segelform zu retten und sie gleichzeitig wieder zu vereinheitlichen! Sowohl bei NAVIGA- als auch bei IMYRU-Modellseglern gibt es Stimmen gegen die häßlichere Regel-Auslegung!

Aus den Erfahrungen der letzten Jahre liegen bei den Verbänden, IMYRU wie NAVIGA, so viele Erkenntnisse vor, daß es ein leichtes sein muß, gemeinsam ein lückenloses Reglement zu verfassen, welches zukünftig ein „Tuning der Motoren“ verhindert.

Ein Wunschzettel an NAVIGA und IMYRU wäre unvollständig ohne den

Punkt 5

Bei allem Engagement, mit welchem das Regelwerk des Modellsegelns behandelt sein muß, bedenke man bitte:

Im Grunde ist und bleibt Modellsegeln ein Spiel, ein schönes, interessantes, ziemlich anspruchsvolles Spiel, das Freude bringen soll, Erholung und Ablenkung vom Alltagsgeschehen und welches mit seiner Möglichkeit zum direkten Wettbewerb, den Regatten, alle Ausübenden umschließt und verbindet!

Versuchen Sie bitte jeden Moment daran zu denken, daß alles „Trennende“ beseitigt wird, das „Verbindende“ im Vordergrund zu stehen habe! Politische Fragen können nicht am Segelsee gelöst werden.

Ich glaube, alle Modellsegler der Welt würden unterschreiben:

„Wir wollen den Namen jedes Menschen achten,
wir sollen die Flagge jeder Nation achten,
wir wollen die Hymne jeder Nation ehren.“

Unter diesem Motto wird es gewiß zukünftig möglich sein, wirkliche Weltmeisterschaften auszutragen. ■