

WM 2009 Australien, Lake Macquarie

Technical Report

Autor: Marco Goetz GER 21

Plattformen

Die WM 2009 zeigte deutlich, daß es im Moment nicht das eindeutig überlegene Boot gibt. Auf den Plätzen 1 bis 8 findet sich das gesamte Angebot in folgender Reihenfolge: Geltec Flyer, The Tool, Marström, Geltec Flyer, Nikita, Geltec Flyer, Scheurer G5, Geltec Flyer. Beachtlich die Performance von Nathan Outteridge (Weltmeister 49er) und Tom Slingsby (Weltmeister Laser), die als 11. und 14. auf alten Boyer Mk5 mit aktuellen Masten und Segeln konstant in der Spitze mitfuhren. Als neues Design wurde der Bimare V1 vorgestellt. Das Boot ist sehr gefällig gezeichnet, bei Bauart und Beschlagsausrüstung scheint allerdings die Zeit 1995 stehen geblieben zu sein. Weiterhin gibt es in Australien noch einige, die sich ihr Boot richtig selbst bauen. Brad Collett (10.) hatte m.E. einen sehr sauber gearbeiteten Selbstbau (Bild), der an einen Flyer mit kantigen Rümpfen erinnerte.

Masten und Segel

Wer vermuten würde, daß in australischen Gewässern Scott Andersons Fiberfoam-Masten marktbeherrschend wären, mußte feststellen, daß auch die Saarberg-Masten weit verbreitet sind. Die Kombination Ashby-Segel und Fiberfoam-Mast war vermutlich die meist gefahrene, knapp gefolgt von Brewin-Sails mit zumeist PESA-Masten. Auffällig der „Brewin-Style“: das extrem ausgestellte Großsegel mit extremen Mastfall und starker Mastbiegung (Bild). Landenberger Segel wurden ebenfalls meist mit Fiberfoam-Masten kombiniert. Während sich die Verstellung der Diamond-Spannung (Mastbügel) kontinuierlich ausbreitet, konnte man auf manchen australischen Booten eine sehr fein konstruierte Verstellung der Salingpfeilung entdecken (Bild). Bei Verstärkung der Pfeilung nahm allerdings die Diamondspannung deutlich ab, so daß wir uns über die Wirksamkeit nicht klar wurden. Man konnte allerdings Boote sehen, die bei Starkwind mit sehr viel auch seitlicher Mastbiegung fuhren, vielleicht dies ein Effekt dieser Verstellung. Und dann gab es noch AUS 8, das Boot von Graeme Harbour. Kein Teil blieb hier unbedacht und dies bei höchsten ästhetischen Ansprüchen. Der minimalistische Lümmelbeschlag oder der Uhrhalter in Carbon sollen hier nur als Beispiele dienen (Bilder).

Schwerter

Mit gekrümmten Schwertern traten an die drei Nikitas (Baier, Paasch, Dietz), Andrew Landenberger mit seinem Marström, und Luc du Bois mit seinem Scheurer G5. Luc hatte seinen G5 radikal aufgeschnitten und in einem nach oben offenen, keilförmigen Schacht (Bild) einen Mechanismus eingebaut, mit dem der Neigungswinkel der Schwerter während des Segelns verstellt werden konnte. Ziel dieser Versuchsanordnung war es, an der Kreuz bei leichtem Wind die Schwerter senkrecht stellen zu können, während downwind durch den flachen Winkel vertikaler Lift erzeugt werden sollte. Luc sagte, daß sich in der Praxis kein extremer Unterschied zeigte zwischen flachem und steilem Anstellwinkel. Besonders interessant, daß die flache Schwertstellung der steilen auch bei wenig Wind nicht unterlegen

war, bei mehr Wind allerdings die flache spürbar Auftrieb erzeugte und die Fahrt stabilisierte. Luc's Maschinerie wird also wohl unter der Abteilung „Gute Versuche“ archiviert werden.

Sehr ausgereift sind Design und Anordnung beim Nikita. Bob hatte ganz offensichtlich immer genügend Speed „at hand“ um sich in den manchmal chaotischen Drehungen und Windstärkenänderungen auf die Taktik konzentrieren zu können.

Landenbergers Marström war ebenfalls mit gekrümmten Schwertern unterwegs. Ich selbst habe Andrew raumschots frei auf den Schwertern gleiten gesehen. Dieser Zustand währt zwar nur für kurze Momente, zeigt aber die Stärke des Auftriebs, der bei der weit vorlichen Anordnung der Schwertkästen beim Marström zum zeitweiligen Abheben führt. Andrew weist aus eigener Erfahrung darauf hin, daß die Energie, die benötigt wird, um das Boot aus dem Wasser zu heben, zu hohem Widerstand führt, der erst abnimmt, wenn das Boot frei in der Luft ist. Da dann aber ein Mechanismus fehlt um den Anstellwinkel zu korrigieren, reißt die Strömung ab und das Boot fällt ins Wasser zurück. Die Kunst ist es, mit den fixen Schwertern das Boot so zu fahren, daß es im Wasser bleibt, den Auftrieb also nur zur Stabilisierung und zur Verringerung der benetzten Fläche zu verwenden.

Zusammenfassung

Die Weltmeisterschaft auf dem engen, von stark drehenden und böigen Winden geprägten Revier war sicherlich nicht der Ort um herauszufinden, wer das schnellste Material hat. Definitiv zeigte sich die rein seglerische Stärke der Australier, die zum Teil bereits seit Wochen auf dem Revier trainierten. Man mußte nur Glenn Ashby oder Andrew Landenberger bei 4-5 Bft. downwind im Trapez stehend flyern gesehen haben, um Diskussionen über das richtige Segel etc. etwas zurückzustellen. Entscheidend war die Fähigkeit jederzeit auf die Veränderungen richtig und schnell zu reagieren und das Boot immer am laufen zu halten.