

# Les Voiles de Saint Tropez 2006

## Teil 3: Sind wir so vermessen?

Liebe Segelfreude, weiter geht's mit den Bildern von den Voiles de St. Tropez. Heute unter dem Thema "Sind wir so vermessen?". Was ist gemeint?

Wenn Segelyachten gegeneinander segeln, so bedarf es verständlicherweise klarer Regeln, wie die Boote auszusehen haben, wie groß sie sind, welche Segelfläche sie haben usw. Wir kennen das zum Beispiel vom America's Cup oder aber von Regatten mit Einheitsyachten.

Aber gerade im Luxus-Yachtbau gibt es eine Fülle von Eigenkonstruktionen, die eine einheitliche Beurteilung kaum erlauben. So werden die teilnehmenden Boote, soweit es sich eben nicht um Einheitsklassen handelt, deren Maße man genau kennt, vor einer Regatta von den Verantwortlichen genau vermessen. Die Ergebnisse fließen in relativ komplizierte Formeln ein, aus denen dann am Ende unter Berücksichtigung aller relevanten Parameter ein Korrektur-Faktor errechnet wird. Mit dieser Zahl wird die tatsächlich gesegelte Zeit multipliziert, und heraus kommt eine einigermaßen gerechte, "neutrale" Zeit, die eine Platzierung der Yacht erlaubt.

Natürlich geht das immer noch nur näherungsweise, denn man braucht sich nur unsicheres Wetter vorzustellen, und eine schnelle Yacht fährt bei Flaute los und wird bei auffrischendem Wind von einer langsam überholt - auch nach berechneter Zeit...

Aber immerhin, man versucht, allen so gerecht wie möglich zu werden.

Vermessen wird natürlich nach Möglichkeit nur "einmal im Leben", denn es ist ziemlich aufwändig. Also in St. Tropez nur Yachten, die dort noch nicht an Regatten teilgenommen haben.

Heute kümmern wir uns also um diese Yacht hier:

Es ist die Tiziana, registriert in Valletta auf Malta, gehört einem deutschen Eigner (leider nicht erkannt, wer es ist), ist 1963 bei Abeking & Rasmussen in Deutschland gebaut, 36 Meter lang, 7,40 m breit und hat einen Tiefgang von 3,20 m.



Die Leute in den Shirts kennen wir ja schon.

Dieser Herr hier hat eine Konstruktion in der Hand, die wie ein gefalteter Schrubber aussieht, ist es fast auch. Das Teil lässt sich in drei Teile auseinanderfalten und hat eine Meterskala aufgeklebt.

Zunächst wird die Wasserlinie gemessen, das ist die Linie des Rumpfes in Schiffslängsachse gemessen, die zwischen den beiden Eintauchpunkten liegt. Das ist natürlich nicht ganz einfach bei solchen Yachten, die lange Überhänge haben, und wenn, wie bei unserem Fall, akribische Leute am Werk sind, schon eine kleine Aktion.



Auf dem ersten Bild sehen wir, wie der 'Schrubber' vorsichtig bis zum entscheidenden Punkt 'eingeschwommen' wird, die Dame oben am Bug lässt ein Lot herab, und die Jungs unten lesen vom wackeligen Schlauchboot ab. Aufschreiben nicht vergessen, sonst muss man noch mal ran!





Derweil räkeln sich die Eigner beim morgendlichen Frühstück, bloß nichts anmerken lassen, dass die Offiziellen lästig sind.

Weiter geht's.

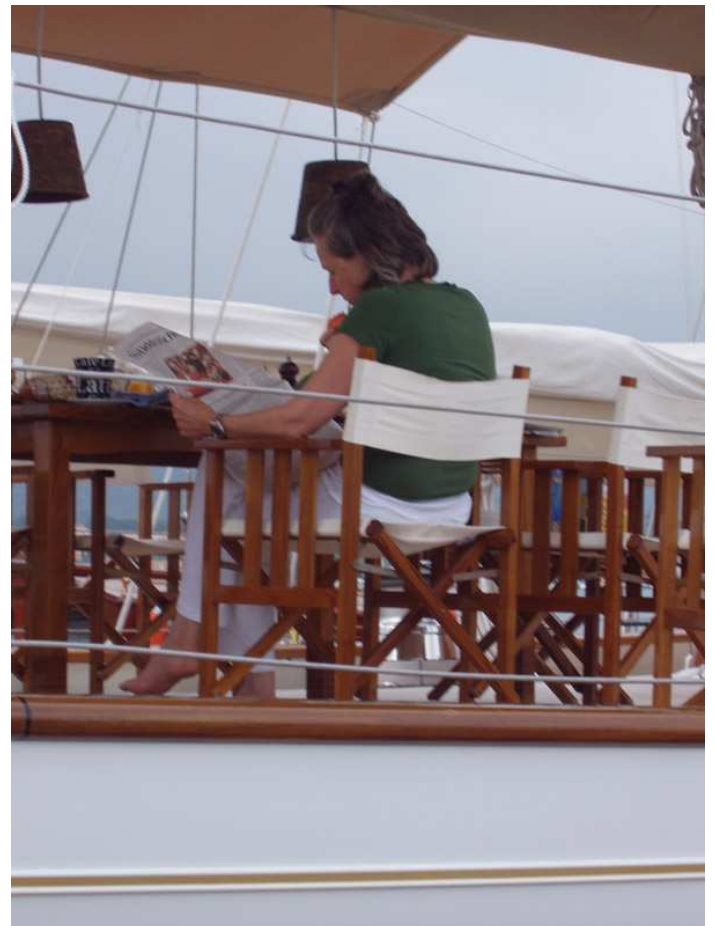
Natürlich muss auch die gesamte Schiffslänge gemessen werden, also zieht und zerrt und zupft man das Maßband von vorne nach hinten, notfalls müssen ein paar Kissen und Polster zur Seite genommen werden, aber auch die Crew demonstriert Gelassenheit und ist so vermessen, den schönen Dingen des Lebens hinterher zu blicken.



Und natürlich kommt auch das Heck dran, ziemlicher Heckmeck.



Aber dann endlich, nach gut einer Stunde, geschafft! Jetzt darf man richtig bei der Regatta mitsegeln! Darauf erst noch mal einen guten Schluck Kaffee, Orangensaft, oder vielleicht doch lieber Champagner?



Aha, was liest man denn da? Und die Dame? Klar, Submariner!



Und dann schließlich kommt des Eigners große Stunde! :Er darf ablegen. Was heißt darf, er will es natürlich, ein bisschen Show muss sein, und weiche Knie? Bestimmt. Aber vorher wird natürlich alles von seiner Crew vorbereitet, Gangway eingeholt, Fender und Leinen zum Verstauen vorbereitet, Beiboot in die Garage usw.

Und der Kapitän macht sich schon mal Gedanken, wie man am geschicktesten ablegt. Naja, so ein Problem ist das nicht, mit Bug- und Heckstrahlruder, die einzeln mehr PS haben als manche mittelgroße Yacht, schiebt man das Boot notfalls quer durchs Hafenbecken. Dennoch: Weit weg traut sich der Käpt'n nicht von seinem Herrn.



Wird natürlich, wie immer, fortgesetzt.