

## **WM der International I4 in Warnemünde – eine Vorschau**

Es ist ein garantiert spektakuläres Segelereignis: Mitte Juli findet erstmalig in Deutschland die Weltmeisterschaft der International I4 statt. Über 80 Teams aus zehn Ländern werden auf der Ostsee vor Warnemünde versuchen, das radikale Zweimannskiff ohne Kenterung über den Parcours zu bewegen. Den besten unter ihnen wird das auch gelingen... vielen anderen aber nicht, denn der International I4 ist bei Wind und vor allem Welle äußerst schwer zu beherrschen. Erreicht werden Geschwindigkeiten bis zu 25 Knoten, und das bei gerade mal 4,27 Meter Rumpflänge!

### **Das High-Tech-Skiff**

Wie kommt es, dass der International I4 (auch als 14-Footer bekannt) zugleich eine der ältesten und eine der modernsten Jollenklassen der Welt ist? Das Geheimnis ist schnell gelüftet: Es handelt sich um eine Konstruktionsklasse, die seit über hundert Jahren permanent weiter entwickelt wird. Festgelegt sind lediglich wichtige Grenzmaße wie Rumpflänge (14 Fuß), Breite, Am-Wind-Segelfläche und Masthöhe. Die Rumpfformen und vieles anderes mehr sind freigestellt. Kein Wunder, dass Konstrukteure wie Uffa Fox, Dave Ovington, Paul Bieker, Phil Morrison und viele andere immer wieder neue I4-Designs entwarfen, in denen sie die aktuellen Erkenntnisse von Hydro- und Aerodynamik umsetzten. Profitieren konnten davon nicht zuletzt One-Design-Skiffklassen wie der 49er.

Heute weist der International I4 alle High-Tech-Features aus, die ein Skiff schnell machen. Die Rümpfe sind dank Carbon, Nomex, Prepreg usw. extrem leicht und steif. Am Carbonmast mit Doppelsaling werden durchgelattete Folien-Großsegel mit extrem ausgestelltem Segeltop gefahren. Die Selbstwendefock ist ebenfalls durchgelattet und im Achterliek weit ausgestellt. Am 2,74 m langen ausziehbaren Carbon-Bugsprit wird ein asymmetrischer Masttopp-Spinnaker mit bis zu 38 m<sup>2</sup> gefahren. Doppeltrapez und Racks ermöglichen ein großes aufrichtendes Moment, das bei 18,54 m<sup>2</sup> Segelfläche am Wind auch nötig ist. Die bis zu 1,85 m langen High-Aspect-Schwerter aus Carbon weisen ein widerstandsarmes Streckungsverhältnis auf, auf einigen Booten sind die Schwerter sogar anstellbar.

Ein besonders Highlight des I4 ist das verstellbare T-Foil-Ruder. Mittels Querflügeln am Ruder kann am Wind das Heck aus dem Wasser gehoben werden, um so den Rumpfwiderstand und das Nicken des Bootes in der Welle zu minimieren. Raumschots wird das T-Foil auf Abtrieb gestellt und zieht somit den Bug hoch. Dadurch soll der gefürchtete Nosedive – das Einstecken des Buges in einem Wellenberg mit darauf folgendem Überschlag - erschwert werden. Bei steiler Welle ist das allerdings nicht immer gewährleistet... Die auf das T-Foil-Ruder ausgelegten modernen Rumpfdesigns weisen sehr auftriebsarme Bug- und Heckpartien auf und sind ohne Foil kaum noch zu segeln. Anders als die International Moth hat die I4-Klasse sich 2002 dagegen entschieden, Foils an Ruder und Schwert zu erlauben. Dies hätte die Klasse zu radikal verändert, wie mehrere erfolgreiche Flugversuche mit foilenden I4 illustrierten.

### **Die Geschichte des International I4**

Bereits weit vor 1900 gab es in vielen Ländern eine Vielzahl von 14-Fuß-Dinghys, die ursprünglich auf großen Schonern als Beiboote genutzt wurden. Diese Holzjollen dienten damals den Kapitänen und der Besatzung gelegentlich dazu, kleine Regatten auszutragen. Die einzelnen Bootstypen waren dabei stark regional geprägt und wichen in den verschiedenen Ländern deutlich voneinander ab. Jedes Land hatte seine eigene Sichtweise in der Festlegung der Klassenregeln, um die Herstellungskosten erschwinglich zu halten.

1898 wurde die erste Australische Meisterschaft im 14-Foot-Dinghy ausgetragen. 1928 wurde dem I4-Footer als erster Klasse überhaupt vom Segelweltverband der Status „Internationale Klasse“ zuerkannt, nachdem man sich in Europa und Nordamerika auf ein gemeinsames Regelwerk geeinigt hatte. Zu dieser Zeit entwarf der legendäre britische Konstrukteur Uffa Fox mehrere I4-Designs, die konsequent auf Gleitfahrt ausgelegt waren und für die damalige Zeit unvorstellbare Geschwindigkeiten erreichten. Fox war auch der erste, der auf einem I4 eine Ausreithilfe einsetzte, die später unter dem Namen „Trapez“ weltberühmt wurde.

1996 wurden die bislang voneinander abweichenden Regeln der australisch-neuseeländischen Flotte und der europäisch-nordamerikanischen Flotte vereinheitlicht. Damit war der Weg endgültig frei für die heutigen High-Tech-Skiffs. Durchgesetzt haben sich nach 1996 weltweit Designs von Paul Bieker (Bieker 2 bis 5) sowie Phil Morrison (Morrison 10 bis 14).

Deutsche Mannschaften bezogen ihre Boote früher meistens gebraucht aus England oder Australien. Seit 2005 baut jedoch die High-Tech-Schmiede *Speedwave* (Rudi & Eberhard Magg) am Bodensee absolut konkurrenzfähige Bieker 5-Rümpfe. Nach langen Jahren des Hinterherhinkens ist die deutsche Flotte derzeit mehrheitlich auf dem neuesten technischen Stand.

## **Die WM in Warnemünde**

Die Individual-Weltmeisterschaft findet vom 12. bis 20. Juli 2008 direkt im Anschluss an die Warnemünder Woche statt. Geplant ist nur eine Wettfahrt pro Tag, denn bei I4-WMs wird traditionell ein langer Kurs mit bis zu 21 sm gesegelt. Er umfasst neben zwei Up and Downs auch ein Dreieck, was insbesondere bei viel Wind eine heikle Angelegenheit ist. Denn Two-Sail-Reaches, die oftmals nötig sind, um die Raumtonne noch anlegen zu können, gehören zum seglerisch Schwierigsten überhaupt. Kenterungen und Nosedives sind vorprogrammiert. Eine weitere Besonderheit der I4-WMs ist, dass nicht in Gruppen gesegelt wird, was für großes Gedrängel an der Startlinie und an den Tonnen sorgt.

Die WM in Warnemünde ist die erste der I4 in Deutschland überhaupt. Schon seit einigen Jahren hatte die deutsche KV sich darum beworben. Doch gegen Austragungsorte wie Bermuda, Perth, Japan, Auckland und zuletzt Long Beach war schwer anzukommen. Letztlich ließ sich der World Council jedoch von den Vorzügen des besten deutschen Segelreviers überzeugen: Beer, Beaches & Breeze!

Durchgeführt wird die WM von einem erfahrenen Team aus drei Segelvereinen (Berliner Yacht Club, Joersfelder Segel-Club, Warnemünder Segel-Club) und der deutschen Int 14 Klassenvereinigung.

## **Die Favoriten**

Von den bis Mitte Juni gemeldeten 81 Teams kommt rund ein Dutzend als Titelaspiranten in Betracht. Topfavoriten sind die Weltmeister von 2005, der australische Segelmacher Lindsay Irwin und sein Vorschoter Andrew Perry. Zum engeren Kreis gehören zahlreiche britische Teams: Douglas Pattison & Damian Ash (EM-Erste 2007), Andy & Tom Partington (EM-Zweite 2007), Archie Massey & Matt Noble (Ersterer Platz 1 beim Prince of Wales-Cup 2006) und James Fawcett & George Nurton (zweifacher EM-Gewinner). Für Podiumsplatzierungen in Betracht kommen Jarrod Simpson & Grant Rollerson (mit dem Boot des WM-Dritten 2006), Mike Lennon & Andy Rice (Hyde-Segelmacher und Multi-Champions). Bei den US-amerikanischen Teilnehmern favorisiert sind Paul Galvez & Guillermo de la Barra (mit dem Weltmeisterboot von 2006).

Doch auch einige deutsche Teams sind für Podiumsplatzierungen gut. Beste deutsche Mannschaft sind Olli Voss & Jens Holscher (vielfache Gewinner der German Open, zuletzt 2007, sowie Topplatzierungen bei verschiedenen EMs). Voss & Holscher trainieren bereits seit Wochen intensiv auf dem WM-Revier. Ebenfalls aus Hamburg/ Kiel kommen Axel Reinsch & Felix Weidling (ersterer erreichte Platz 4 bei der EM 2007). Zuzutrauen sind Podiumsplatzierungen auch zwei Teams aus Süddeutschland: Stefan Ritsche & Dominik Entzminger (Gewinner der German Open 2006) sowie Stephan Heim & Beni Blanasch (ersterer ist zweifacher German-Open-Gewinner).

Nicht am Start sind die drei Erstplatzierten der letzten WM 2006: Howie Hamlin & Euan McNichol, Tina & Trevor Bayliss sowie Shark Kahn & Paul Allen. Diese drei Mannschaften hatten als „Team Pegasus“ in Long Beach ein professionelles Bootsentwicklungs- und Trainingsprogramm absolviert. Voraussichtlich nicht am Start ist auch Ex-Weltmeister Rob Greenhalgh, der als Profiskipper bei den V40-Extreme-Katamaranen sowie beim Volvo Ocean Race gebunden ist.

### **Die Team-WM**

Zu den vielen außergewöhnlichen und liebevoll gepflegten Traditionen der International I4 gehört die Team-WM, die im Rahmen der Warnemünder Woche direkt vor der Individual-WM am 10. und 11. Juli ausgetragen wird. Das Format ähnelt einem Matchrace, nur dass Teams von jeweils vier Booten gegeneinander antreten. Die Regeln sind so gestaltet, dass nicht unbedingt das Team mit dem ersten Boot im Ziel gewinnt, sondern jenes, das den letzten Platz vermeiden konnte. Dies erfordert besondere Taktiken, wie das gezielte Zurücksegeln von einzelnen Booten des gegnerischen Teams. Teamracing setzt exzellente Bootsbeherrschung, profunde Regelkenntnis und jederzeitigen Überblick über das gesamte Renngeschehen voraus.

In Warnemünde antreten werden Teams aus Australien Deutschland, Großbritannien und Japan. Organisiert wird die Team-WM vom Warnemünder Segel-Club und vom ASV Rostock.

### **Die Vorschotergewerkschaft**

Die I4-Klasse hat, was die Vorschoter vieler anderer Klassen ebenfalls gerne hätten: Eine Crew's Union. Hintergrund ist, dass die Vorschoter im I4 mindestens so wichtig für den Erfolg sind wie die Steuerleute. Sie fahren an der Kreuz das Großsegel und raumschots den Spi, sie setzen und bergen den Spi. Auf einigen Booten sind die Vorschoter hauptverantwortlich für Trimm und Taktik. Nicht selten sind sie auch Bootseigner. Kein Wunder, dass die I4-Vorschoter ein großes Selbstbewusstsein haben.

In die internationale Crew's Union werden nur die besten Vorschoter aufgenommen. Ihre Mitglieder müssen an jedem Freitag eine Krawatte mit Anker tragen. Wer ohne erwischt wird, muss Bier ausgeben. Viel Bier! Traditionell veranstaltet die Crew's Union bei der WM einen bunten, feucht-fröhlichen Abend. Hier werden alle Steuerleute öffentlich bestraft, die durch unbo(o)tmäßiges Verhalten auffielen. Man kann gespannt sein, was sich die Crew's Union in Warnemünde ausdenken wird!

*Christian Stock  
(Deutsche International I4 Klassenvereinigung)*