

Gleiten über das Wasser.
Die Kohlefaseryachten sind
23 Meter lang und wiegen
nur knapp 650 Kilogramm.
Segelfläche am Wind:
235 Quadratmeter.



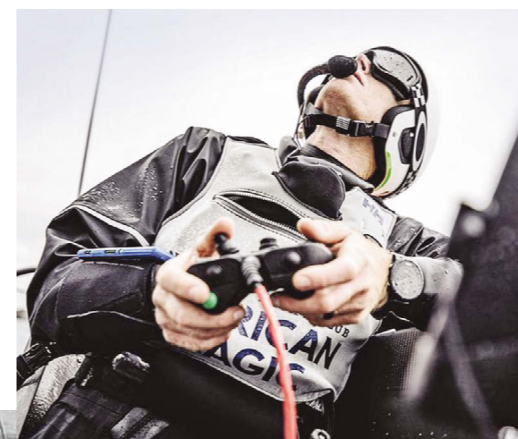
Deutsche Kompetenz beim aktuellen America's Cup

Hasso Hoffmeister von DNV GL wurde zum Regelexperten des America's Cup berufen.

Die Regatten zum 36. America's Cup im nächsten Jahr vor Auckland, Neuseeland, werden auf Grund der neuen über 20

Meter langen Einrumpf-Racer, die auf Foils über das Wasser rasen, spektakulär sein wie selten zuvor. Es gibt fünf Teams, die um die älteste und wichtigste Regatta-Trophäe der Welt wetteifern wollen. Einer der wenigen Deutschen bei der Regattaveranstaltung der Superlative ist der Schiffbauingenieur Hasso Hoffmeister, der zu einem von drei Regelexperten in das Regelkomitee berufen wurde.

In der Yachtbranche bekannt wurde der Schiffbauingenieur Hoffmeister als Mitarbeiter beim Germanischen Lloyd, der unter anderem Regattayachten zertifizierte, Riggs von Superyachten überprüfte und sich als Experte für hochfeste Yachtrümpfe etablierte. Dabei machte er sich auch immer



Fotos: AC 36, Quantum Sails

Herausforderer „American Magic“ wird wie alle neuen AC 75-Racer mit Hilfe von Computern getrimmt. Die Crews schützen sich mit Helmen und Schutzbrillen.



AC75: Das Segeln neu erfunden

Titelverteidiger Emirates Team New Zealand war das erste von den fünf gemeldeten Syndikaten, das sein Schiff für die im März des nächsten Jahres stattfindenden Regatten um den America's Cup vorstellte. Die Wettfahrten um die berühmte silberne Kanne, den America's Cup, werden vor Auckland stattfinden. Dort wurde auch ein 23 Meter langer Monohull der neuen America's Cup Klasse, AC75, präsentiert. Das mit knapp fünf Metern Breite fragil anmutende Gefährt wird wie seine später gebauten Konkurrenten nur auf riesigen Foils über das Wasser rasen. Zur Luv-Seite hin können die Foils als Ausgleichsgewicht nach oben geklappt werden. Spektakuläre Geschwindigkeiten werden durch das geringe Gesamtgewicht von knapp 6,5 Tonnen und einer Segelfläche am Wind von 235 Quadratmetern erreicht. Auf Vor-dem-Wind-Kursen kommt ein 200 Quadratmeter großes Code Zero-Segel zusätzlich zum Einsatz.

Regatten um die berühmte silberne Kanne, die es bereits seit 1851 gibt, müssen heutzutage spektakulär sein, um weltweit Sponsoren und Zuschauer zu begeistern. Mit den neuen AC75-Geschossen wird es vermutlich gelingen. Die foilenden Einrumpf-Racer erreichen hohe Geschwindigkeiten, die bisher nur für auf Tragflächen über das Wasser rasende große Mehrtrumpfboote möglich waren, und sie werden von der elfköpfigen Crew schwer zu bändigen sein, weiß man aufgrund der Computersimulationen. Also genug Spannung für ein großes Interesse weltweit ausgestrahlter Fernsehbilder.

Die neuen America's Cupper sind spektakuläre Einrumpfer, die auf Foils über das Wasser rasen.

Das Segeln wurde sozusagen neu erfunden. Dazu Dan Bernasconi, einer der Konstrukteure und Entwickler der AC75 im Team Emirates New Zealand: „Design und Bau des AC75 enthalten eine große Vielfalt an Innovationen – mehr als bei allen früheren Cuppern.“ Er sprach von einem neuen Konzept mit sehr vielen Herausforderungen.

An der Entstehung des neuseeländischen Cuppers haben beispielsweise 30 Designer und bis zu 42 Bootsbauer mitgewirkt. Es hat rund 100.000 Arbeitsstunden gebraucht und man hat jede Menge Rechnerkapazität benötigt, bis der auf den Namen „Te Aihe“ (Delfin) getaufte Racer vom Stapel laufen konnte. Im Bau befindet sich allerdings schon die nächste AC75, die eine Weiterentwicklung aus den Segelerfahrungen der Baunummer eins sein wird. Neuseeland als Cup-Gewinner 2017 konnte ein neues Bootskonzept für die 36. Auflage der America's Cup Wettfahrten vorstellen und hatte nicht viel Zeit dafür. Dass es gelungen ist, zeigten die beeindruckenden Probefahrten der „Te Aihe“.

Die Konkurrenten vom Emirates Team New Zealand sind die Syndikate Luna Rossa Prada Pirelli aus Italien, Ineos Team UK aus Großbritannien und zwei Teams aus den USA, Stars and Stripes sowie American Magic.

Wie den Italienern, bei denen der Bau der AC75 „Luna Rossa“ fast zwei Jahre dauerte, geht es

auch den anderen Syndikaten. Der Racer aus Italien wurde auf der Persica-Werft gebaut. 90 Experten waren damit rund 78.000 Arbeitsstunden beschäftigt. Der Rumpf entstand aus 7.000 Quadratmetern Kohlefasern und 400 Quadratmetern Aluminium-Wabenstruktur. Ähnlich wie beim neuseeländischen Schiff wiegen die Foils jeweils 500 Kilogramm und sind für Lasten bis zu 27 Tonnen ausgelegt.

Man kann auf die Regatten der rasenden Kohlefasergeschosse gespannt sein.

wieder einen Namen für die Entwicklung von Richtlinien wie beispielsweise die GL-Richtlinie für das strukturelle Design von Rennyachten.

Nach dem Zusammenschluss von Germanischem Lloyd und der norwegischen Klassifizierungsgesellschaft Norske Veritas zum DNV GL ist Hoffmeister Experte für die Bewertung von Schiffsstrukturen, Yachten und Riggs und hat weitere Normen und Richtlinien erarbeitet. In Sachen America's Cup trat er als Rigg-Designer des United Internet Team Germany während des 32. America's Cup in Erscheinung.

So viel Fachwissen brachte vermutlich das Organisationskomitee des aktuellen America's Cup auf den Plan. Hoffmeister wurde zu einem von drei Regelexperten berufen.

Die bootswirtschaft sprach mit Hasso Hoffmeister über seinen neuen Job.

bootswirtschaft: Wie kam es zur Berufung?

Hoffmeister: Ich wurde vom Organisationskomitee angerufen und gefragt, ob ich Regelexperte werden will.

bootswirtschaft: Wer sind ihre beiden Kollegen?

Hoffmeister: Meine Kollegen im Rules Committee sind die international anerkannten Segelexperten Stan Honey aus den USA und der Spanier Carlos de Beltran.

bootswirtschaft: Sie sind im Komitee so etwas wie Schiedsrichter? Was sind genau die Aufgaben der Regelexperten?

Hoffmeister: Wir sollen dafür sorgen, dass das Regelwerk nicht von den Regattateams unterschiedlich interpretiert wird. Das Regelwerk umfasst 70 Seiten und lässt durchaus Interpretationsmöglichkeiten zu. Es wurde vor dem Bau der Boote geschrieben. Wir Regelexperten sollen dafür sorgen, dass das Regelwerk eine einheitliche Anwendung findet.

bootswirtschaft: Müssen Sie dafür viel unterwegs sein?

Hoffmeister: Nein, es ist sozusagen ein Job im home office. Wir drei stimmen uns bei Fragen der Teams ab und die Fragen und Antworten werden anonymisiert allen Teams zur Verfügung gestellt, um eine Gleichbehandlung zu gewährleisten.

bootswirtschaft: Da haben Sie ja viel Insiderwissen über die baulichen Geheimnisse der Teams. Welches Team hat dann die größten Chancen?

Hoffmeister: Das Ganze läuft sozusagen im Verborgenen ab. Wir Regelexperten sind zum Schweigen verpflichtet und kümmern uns immer nur direkt um die Fragen der Teams. Ich kenne die Boote auch gar nicht im Einzelnen und kann auch nichts über sie sagen.

bootswirtschaft: Fühlen Sie sich geehrt über das Jobangebot vom Organisationskomitee?

Hoffmeister: Ja, das ist eine enorme Anerkennung für mich und ein Höhepunkt in meinem Berufsleben.



Polyform
US

Fenders + Buoys

UNVERWECHSELBAR
POLYFORM

Seit 41 Jahren in den USA



FEATURE: F-8 FENDER
COLOR: White
Brazil

LINDEMANN®
Partner der Profis

www.lindemann-kg.de