

International Moth



Die International Moth Klasse ist eine Einhand-Konstruktionsklasse mit hohem Leistungspotential, was in den wenigen einschränkenden Regeln begründet liegt:

maximale Rumpflänge:	3.355m (11 feet)
maximale Breite:	2.25m
maximale Segelfläche:	8.0m ²

Diese Regeln erlauben es, dass die Moth sich zu einem sehr leichten (unter 15kg Rumpfgewicht, unter 30kg segelfertig) und sehr schmalen (unter 400mm Wasserlinienbreite) Boot entwickelt hat, dessen Verhältnis von Geschwindigkeit zu Rumpflänge unschlagbar ist.

Der Weg dorthin dauerte über 60 Jahre. Im Jahre 1928 baute Len Morris in Melbourne eine Gleitjolle von 11 Fuss Länge mit einem 7.5m² Segel. Sie war ein Knickspanter mit sehr flachem, prahmähnlichen Unterwasserschiff (englisch „Scow“). Die Segeleigenschaften müssen für damalige Verhältnisse erstaunlich gewesen sein, so dass zwei weitere Boote gebaut wurden. In den folgenden Jahren entwickelten sich in Europa und Amerika Selbstbauboote ähnlicher Art. Man einigte sich auf einige wenige Vermessungsgrößen und nannte die Klasse „Moth“. Die Unterschiede der australischen und neuseeländischen zu den europäischen und amerikanischen Motten waren deutlich: dort breite Scowrümpfe mit hohen, schmalen Riggs (Vorliedslänge 5.1m) mit durchgelatteten Segeln, hier rundspantige und V-spantige Skiffrümpfe mit unverstagtem 4.5m langen Masten mit niedrigen Dreiecksegeln und einer Baumlänge um 2.7m. Diese Merkmale spiegelten die jeweiligen Reviere wieder: windige Küstengewässer „down under“ und Leichtwindgegenden in den USA und Europa. Die nächsten Jahrzehnte brachten kaum sichtbare Entwicklungen.



Bei der WM 1968 in Cannes folge eine wichtige Neuerung. Ein deutscher Mothsegler hatte sein Boot mit AluAusreitrahmen um gut 30cm verbreitert. Die Teilnehmer waren konsterniert. Nach kontroversen Diskussionen durfte er mitsegeln. Diese Ausreitrahmen wurden bald breiter und breiter. Es musste eine Reglementierung her, damit nicht nur Leichtgewichte auf überdimensional breiten Booten konkurrenzfähig waren. Folglich wurde eine Maximalbreite eingeführt, für die in den meisten Ländern keine Polizeieskorte beim Strassentransport nötig war: 2.25m

Anfang der 70er Jahre erschien der Laser in der Regattajollen-Szene und machte innerhalb weniger Jahre der Moth in den USA den Garaus. In Europa spaltete sich die Klasse 1972, als die Europe (entwickelt 1948) allein durch ihre Verbreitung eine Art Klasse in der Klasse wurde, und die Europe-Eigner nicht mehr willens waren, gegen die neueren Konstruktionen zu verlieren. Gerade in jenem Jahr erhielt die International Moth Class den „A“-Status der International Yacht Racing Unit (Weltsegelverband) als internationale, olympiafähige Klasse. Folgende maximalen Masse wurden nun festgelegt: Länge 3.355m, Breite: 2.250m, Segelfläche 8.0m², Vorliekslänge 5.185m, Mastlänge 6.250m. Damals zählte die Klasse weltweit über 10'000 Einheiten. Einheitliche Segelzeichen wurde der Falter, der das „M“ im Kreis ablöste.

Zu jener Zeit wurde eine Weltmeisterschaft in erster Linie durch die Wetterbedingungen entschieden. Bei Leichtwind hatten die Europäer (vor allem die Schweizer) und bei Starkwind die Australier die Nase vorn, die allgemein die bessere Bootsbeherrschung zeigten. Um diesen Zustand zu beenden, versuchte das englische Duo Cook/Claridge ein wirkliches Allroundboot zu kreieren und entwickelten die Magnum. Das Boot hatte ein Vordeck, ein kleines Achterdeck, und dazwischen ein selbstlenzendes Cockpit, keine Selbstverständlichkeit in jenen Jahren. Aus Sperrholzstreifen zusammengefügt hatte es enge Kimmradien und eine charakteristische Abrisskannte links und rechts vom Gleitboden. Das neue Merkmal, das schon äusserlich ins Auge stach, waren die „Flares“, Flügelansätze, die sich in Deckshöhe vom Bug bis zum Heck erstreckten. Sie sollten ein Unterschneiden des Bugs verhindern, sowie Extraauftrieb bei Krängung liefern und eine vergrösserte Verstagungs- und Rahmenauflegebreite bieten. Zum ersten Mal wurde auch die innere Struktur eindeutig auf die zu erwartende Belastung ausgerichtet. Die erste wirklich moderne Jolle war geboren. Ab 1978 entwickelte sich eine Dominanz der Magnums mit etlichen gewonnenen Welt- und Europameisterschaften.

Auch in Australien taten sich grosse Dinge. Waren die Open Meetings bis dato von den Scows dominiert, begannen einige junge Segler sich für Skiffs zu interessieren. Die Boote, die zu jener Zeit aktuell waren, waren Scows aus Schaumsandwich mit einigen Kevlarverstärkungen am Glasrumpf, gebaut in Vakuum-Technik. Nach wie vor hatten die wenigen Skiffs bei Wind keine Chance gegen die exzellenten Scows. Mit der Zeit blieben die Top-Skiffsegler aber auch bei australischem Starkwind oben und bald gab es eine Zweiklassenstruktur, bei der die Skiffs als eindeutige



Sieger hervorgingen. 1986 schliesslich gewann Steve Shimeld als erster Australier auf einem Skiff die WM.

Als 1989 der Brite Andrew Paterson mit seiner selbstkonstruierten und selbstgebauten „Axeman“ auf den Regattabahnen erschien,

wussten die meisten sicher nicht, dass eine neue Ära angebrochen war. Nachdem er anfangs eher enttäuschende Vorstellungen bot, steigerte sich das Gespann aber gegen Ende der Saison, um mit einem 3. Platz bei den Nationals eine hervorragende Platzierung einzufahren. Der extrem schmale Knickspant-Rumpf schien selbst den Experten zu kippelig und tatsächlich war Andy auch der Erste, der Schaum als Auftriebshilfe unter den Trampolinen nutzte. Zur Überraschung aller war der Rumpf aber trotzdem relativ einfach zu beherrschen. Nach dieser Erfahrung sahen sich die anderen Konstrukteure in England, Schweden, Deutschland und Australien genötigt, mit schmalen Rümpfen zu kontern und bald sollte sich zeigen, dass Schaum im Flügel einen Innovationsschub auslöste. Es wurden eine Reihe Skiffs entwickelt, deren verbindendes Merkmal die geringe Wasserlinienbreite war, die sich auf etwa 350mm einpendelte. Die Hecks wurden immer schmaler, so dass die erfolgreichsten europäischen Motten der 90er Jahre mit einem „pintail“ versehen waren. In Australien blieb man bei einem Heckspiegel, da dieser sich bei Welle als vorteilhaft herausgestellt hatte.

Die Jahre 93 und 94 wurden international von den „Skippies“ dominiert: ein schmaler Rumpf fast ohne Flares und mit oben einfallenden Spanten ergab zusammen mit den kleinen horizontalen Flügeln unter dem Heck ein kurios anmutendes Boot. Die professionelle Bauweise unter Verwendung von Kohle- und Kevlarfasern in Verbindung mit Vakuum-Technik in einer Negativform und Tempern ermöglichte ein extrem niedriges Gewicht. Bei der Euro 1994 in der Schweiz waren vier Skippies unter den ersten fünf Schiffen.

Die Weltmeisterschaft 1994/95 in Australien wurde wiederum von einem australischen Axeman-Derivat gewonnen. Einziges neues Detail war ein Segel mit Masttasche. Dies scheint einen Hinweis auf die Entwicklung der Motte in den nächsten Jahren zu geben. Seitdem bei den Rümpfen nach stürmischer Entwicklung relative Ruhe eingeleitet ist, richtet sich der Entwicklerblick wieder nach oben zu Segel und Rigg, bei denen es offensichtlich noch einiges an Potential zu entdecken gibt.



Länder mit Moth-Klassenvereinigungen

Australien, Deutschland, England, Holland, Japan, Neuseeland,
Schweden, Schweiz, USA

Quelle: Programm zur Weltmeisterschaft 1996 vom Ratzeburger Segler-Verein e.V.