

Technisches Protokoll des 2. Treffens 31.10.2025

Thema:

Besprechung, Kontrollvermessung angepasster Olympiajollen und Informationsaustausch zur Olympiajolle

Ort:

Jachtwerf Van Eijk, Edisonstraat 19, 2811 EM Reeuwijk

Datum:

31.10.2025

Uhrzeit:

09:15 Uhr - 17:00 Uhr

Teilnehmer:

- | | |
|----------------------------|--|
| 1. Herman van Eijk | - Herman van Eijk Jachtbouw |
| 2. J.J. Korpershoek | - Watersportverbond NL |
| 3. Siep Schukken | - 1. Voorzitter IOU Nederland |
| 4. Sven Düsener | - O-Jollen Vermesser DSV |
| 5. Andreas Gluschke | - O-Jollen Vermesser DSV |
| 6. Alexander Kulik | - techn. Obmann IOU - Deutschland |
| 7. Alexander Ducho | - Informationsobmann - IOU - Deutschland |

Protokoll:

- Alexander Kulik

1. Vermessung HvE Boot GER 1537 Typ: MK-II

Vermessungsteilnehmer:

- Herman van Eijk
- J.J. Korpershoek
- Sven Düsener
- Andreas Gluschke

Das Boot wurde in der Werft von HvE überarbeitet. Es wurde noch nicht lackiert und vor dem Treffen noch nicht vermessen.

1. Verwiegung mittels Zugwaage (NL-Waage):

Ergebnis: Das Boot entspricht dem klassenkonformen Bootsgewicht.

2. Vermessung des Kielsprungs:

Die Werft und der Wassersportverband haben im Vorfeld zur Messung des Kielsprungs eine verbesserte und genauere Messvorrichtung gebaut (Aluprofil 120 mm x 30 mm und 5500 mm Länge mit verschraubten Holzaufsätzen), welche entlang des Kiels auf das Boot aufgesetzt wird und den vorgegebenen Maßen entspricht. Alle Parteien befanden das Messinstrument als geeignet und als sehr gute Hilfe zur Vermessung des Kielsprungs.



Ergebnis: Einstimmige Bewertung, dass der Kielsprung an den Spanten 2, 4, 6 und 9 den aktuellen Klassenvorschriften 2018 (Regel: 7.2.4) entspricht.

3. Spantenvermessung

Zur Vermessung wurde der bereits beim ersten Treffen überprüfte Schablonensatz (01/92 – niederländischer Schablonensatz - lizenziert Hr. Reiter 15.05.1992) verwendet. Dieser wurde aufgrund bekannter Instabilität durch die Werft mit genieteten Aluprofilen stabilisiert. Alle Parteien befanden das Messinstrument als geeignet.

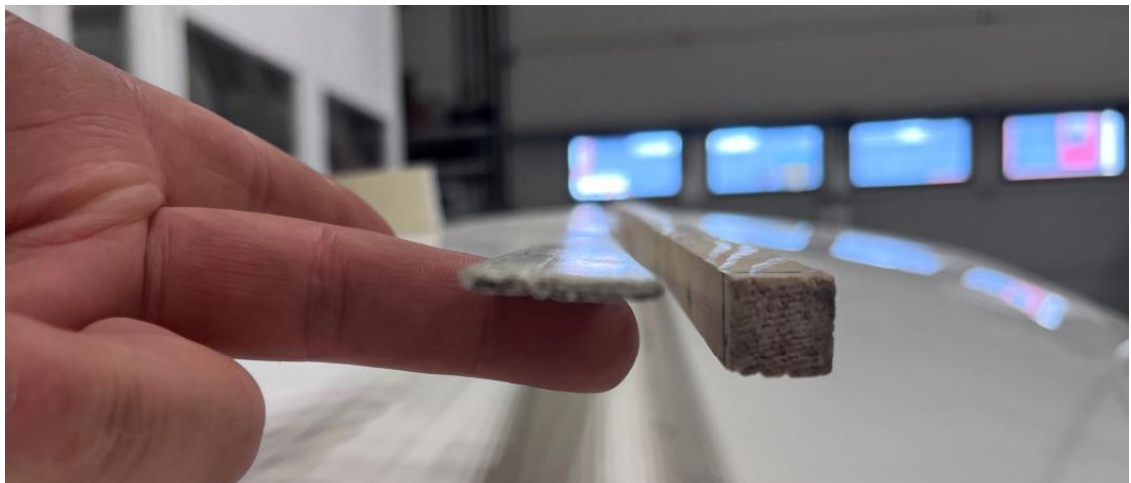


Ergebnis: Einstimmige Bewertung, dass das Boot GER 1537 innerhalb der geltenden Toleranzen an den Spanten 0 - 9 nach Regel 7.2.4 Abs.1 den Klassenvorschriften (2018) entspricht.

4. Strakverhalten

Es wurden zwei verschiedene Straklatten (DSV, Herman van Eijk) in Anwendung gebracht (DSV: 2200 mm lange Fichtenholzlatte 15 mm x 15 mm; HvE ca. 2000 mm GFK-Latte ca. 25 mm x 2,5 mm). Die Ergebnisse waren dementsprechend unterschiedlich. In der Diskussion zwischen den Vermessern (DSV) und dem Watersportverbond NL konnte wieder keine Einigung über die Anwendung (u.a. Druckpunkte) und insbesondere über die geeignete Straklatte und somit über die Feststellung von Hohlstellen am Boot erzielt werden.

Eine verbindliche Messmittelbeschreibung zur Herstellung und Nutzung geeigneter Straklatten ist weiterhin nicht vorhanden.



Ergebnis: Die letztendlich verwendete Straklatte des DSV ergab eine Abweichung im Strakverhalten von bis zu 1,2 mm im hinteren Bereich (Kimm) des Bootes (Spant 0 - 2). Die Gegenprobe mit der GFK – Straklatte ergab keine Abweichung.

Aufgrund der durch den DSV (techn. Ausschuss) genehmigten Änderung der Klassenvorschrift (Anhebung der Toleranzgrenze von 1 mm auf 3 mm bzgl. der hohlen Stellen in der Klassenvorschrift (Regel 7.2.4 Abs. 3 Klassenvorschrift (2018))) mit Gültigkeit vom 04.08.2025 bis zum 31.12.2025 ist das Boot als Klassenkonform zu bewerten.

5. Schwingtest

Der Schwingtest wurde mittels des niederländischen und deutschen Swing-Equipments durchgeführt.



Ergebnis: Das Boot hat den Schwingtest mit Ausgleichsgewichten bestanden.

2. Vermessung HvE Boot GER 1546 Typ: MK-II

Vermessungsteilnehmer:

- Herman van Eijk
- J.J. Korpershoek
- Sven Düsener
- Andreas Gluschke

Das Boot wurde in der Werft von HvE überarbeitet. Es wurde bereits lackiert, aber vor dem Treffen noch nicht vermessen.

1. Verwiegung mittels Zugwaage (NL-Waage):

Ergebnis: Das Boot entspricht dem klassenkonformen Bootsgewicht.

2. Vermessung des Kielsprungs:

Es kam hier ebenfalls die neue Messvorrichtung zur Anwendung.

Ergebnis: Einstimmige Bewertung, dass der Kielsprung an den Spanten 2, 4, 6 und 9 den aktuellen Klassenvorschriften 2018 (Regel: 7.2.4) entspricht.

3. Spantenvermessung

Zur Vermessung der niederländische Schablonensatz (01/92 – niederländischer Schablonensatz - lizenziert Hr. Reiter 15.05.1992) verwendet.

Ergebnis: Einstimmige Bewertung, dass das Boot GER 1546 innerhalb der geltenden Toleranzen an den Spanten 0 - 9 nach Regel 7.2.4 Abs.1 den Klassenvorschriften (2018) entspricht.

4. Strakverhalten

Es wurden hier ebenfalls die zwei verschiedene Straklatten (DSV, Herman van Eijk) in Anwendung gebracht. Die Ergebnisse waren dementsprechend wieder unterschiedlich.

Ergebnis: Die verwendete Straklatte des DSV ergab punktuell eine Abweichung im Strakverhalten von bis zu 2,5 mm im hinteren Bereich (Kimm) zwischen Spant 0 und Spant 2 des Bootes. Die Gegenprobe mit der GFK – Straklatte (HvE) ergab eine Abweichung von mind. 1,5 mm. Des Weiteren wurde eine Messmethode (demonstriert von J.J) mit einem 300 mm Stahllineal angewendet. Auch hier sind hohle Stellen nachweisbar. Aufgrund der durch den DSV (techn. Ausschuss) genehmigten Änderung der Klassenvorschrift (Anhebung der

Toleranzgrenze von 1 mm auf 3 mm bzgl. der hohlen Stellen in der Klassenvorschrift (Regel 7.2.4 Abs. 3 Klassenvorschrift (2018))) mit Gültigkeit vom 04.08.2025 bis zum 31.12.2025 ist das Boot als Klassenkonform zu bewerten.

5. Schwingtest

Der Schwingtest wurde mittels des niederländischen und deutschen Swing-Equipments durchgeführt.

Ergebnis: Das Boot hat den Schwingtest mit Ausgleichsgewichten bestanden.

3. Abschlussdiskussion

1. Überarbeitete Boote:

Die Kontrolle (Nachvermessung) der Boote ergab, dass diese durch die Werft HvE ordnungsgemäß im Rahmen der geltenden Klassenvorschriften nachgearbeitet wurden und in den überprüften Punkten Klassenkonform sind.

Bzgl. des Strakverhaltens sind die Boote durch die Änderung der Klassenvorschrift vom 04.08.2025 Klassenkonform. Hier besteht sicher noch Verbesserungspotenzial für die folgenden zu reparierenden Boote. Die IOU - NL hat diesen Aspekt aufgenommen und wird auf eine Verbesserung in Zusammenarbeit mit der Werft hinwirken.

2. Straklatten, Strakverhalten:

Da bis dato keine Vorgabe in den Klassenvorschriften über eine geeignete Straklatte enthalten ist, wird es auch in Zukunft Diskussion zu diesem Thema geben. Alle Parteien sind sich einig, dass bis zum 31.12.2025 eine Lösung erarbeitet werden muss (vgl. Punkt 5. Abschlussdiskussion Nr. 5 Treffen vom 02.07.2025).

1. Festlegung geeignete Straklatte:

Hierzu gibt es den Vorschlag einer 2200 mm langen aus homogenem Material (GFK) in den Maßen 20mm x 15mm gefertigten Latte, welche für alle Vermessungen anzuwenden ist.

2. Das Messverfahren sollte präzisiert und genauer beschrieben werden in den Klassenvorschriften.

3. Die Vermessung sollte nur noch in Längsrichtung zum Boot erfolgen, insbesondere um keine zusätzliche kürzere und mit einem anderen Biegeverhalten versehende Straklatte verwenden zu müssen.

Die Details zu den drei Punkten sollen zwischen den Watersportverbond NL (J.J Korpershoek) und der Technik -Abteilung des DSV ausgearbeitet werden.

3. Änderung Klassenvorschrift - hohle Stellen:

Eines der größeren Probleme der O-Jollen stellt die enge Begrenzung der Toleranz von Abweichungen bei den Rümpfen vieler Boote dar. Es ist anzunehmen, dass dies auch Boote bzw. Bootstypen anderer Bootswerften betrifft. Insbesondere kann das Problem bei älteren Booten vermutet werden. Dahingehend wurde beim letzten Treffen eine Anhebung der Toleranzgrenze auf 3 mm von allen gefordert und auf Antrag der IOU-D durch den DSV bis 31.12.2025 befristet genehmigt (Regel 7.2.4 Abs. 3 Klassenvorschrift (2018)).

Die anwesenden Parteien sind sich einig, dass eine Fortführung der Anhebung der Toleranzgrenze auch nach dem 31.12.2025 erforderlich ist. Im Raum steht eine dauerhafte Anhebung der Toleranzgrenze auf 3 mm. Der im Termin konsultierte DSV ist für eine Diskussion zu der Änderung der Klassenvorschrift offen.

Das Thema sollte von der IOU-D zusammen mit dem DSV besprochen und eine Lösung bis Jahresende 2025 herbeigeführt werden.

4. Änderung Klassenvorschrift - Messbriefe:

Der Watersportverband NL befürwortet eine zeitlich befristete und mit Ausnahmefällen (z.B. IDM) versehene Änderung (Nichtanwendung der Regel) der Klassenvorschrift in der Regel 4.1 (Registrierung, Messbrief).

D.h. das für den festgelegten Zeitraum - mit Ausnahme von einzelnen in der Klassenvorschrift festzulegenden Ranglisteregatten - O-Jollen auch ohne Messbrief am Regattageschehen teilnehmen können - ohne dass die Entscheidung bei den Veranstaltern/Ausrichtern von Ranglistenregatten liegt (vgl. 2. Umlaufbeschluss 2025). Dies wäre verwaltungstechnisch ein vereinfachtes Verfahren.

Die IOU-D (TO und Info-Obmann) hat sich gegen den Vorschlag ausgesprochen und auf den Delegiertenbeschluss der befristeten Genehmigung bis 31.12.2025 verwiesen. Eine weiterführende Regelung für 2026 ff. entscheidet die Delegiertenversammlung der IOU-D.

5. Klassenvorschrift – World Sailing Format:

Der Wassersportverband NL und der DSV hatten bereits auf der IDM 2025 vereinbart, ein Verfahren zur Überführung der Klassenvorschriften in ein World-Sailing Format (wie vielen andere Bootsklassen) einzuleiten. Dahingehend soll der Klassenvorschrift aktualisiert werden und „Grauzonen“ und „Verständnisprobleme“ bereinigt werden, um zukünftige Auslegungsdiskussionen zu vermeiden. Der Vorstand (hier TO und Info-Obmann) der IOU-D befürwortet ebenfalls das Verfahren.

Es wurde vereinbart, dass der Wassersportverband NL einen ersten Teilentwurf zusendet. Das weiterführende Verfahren sollte dann mit allen Beteiligten geführt werden.

01.11.2025

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Alexander Kulik'.

Protokoll: Alexander Kulik – techn. Obmann IOU - D