NUR FLIEGEN IST SCHÖNER

Moderne Rennjollen, rasante Skiffs und sportliche Katamarane üben dank ihrer enormen Schnelligkeit eine ungeheure Faszination aus. Doch erst wenn der riesige Gennaker gesetzt ist, entfalten derartige Rüsselboote ihr wahres Geschwindigkeitspotenzial.

Dass der Umgang mit diesen asymmetrischen Vorwindsegeln einfacher ist als gedacht, veranschaulicht dieses Buch des renommierten britischen Segel-Journalisten und englischen Meisters im 49er Andy Rice. Es richtet sich an fortgeschrittene Segler, die bislang allerdings noch nicht Boote mit Gennaker gesegelt sind.

Unter Einbeziehung führender Topsegler der verschiedensten Bootsklassen werden Tipps und Tricks zu Technik, Taktik und Trimm aufgezeigt und wie man mit deren Hilfe mehr Speed aus seinem jeweiligen Boot herausholen und somit auch Regatten gewinnen kann.

So schafft es jeder Sportsegler, zukünftig am Kopf der Flotte zu segeln!

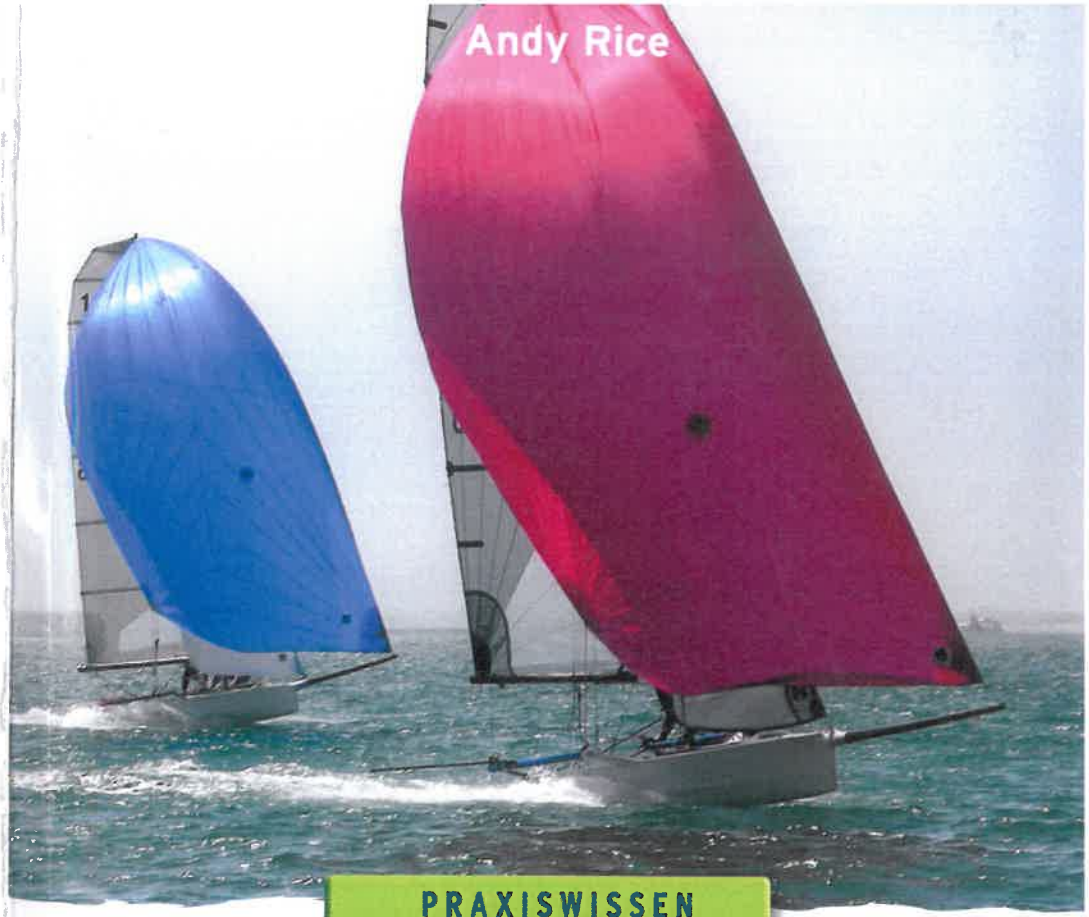
ISBN 978-3-667-10168-6

www.delius-klasing.de

PRAXISWISSEN

GENNAKERSEGELN

Andy Rice



Andy Rice

PRAXISWISSEN

GENNAKERSEGELN

Mehr Speed mit Jollen, Kats und Kielbooten

DELIUS KLASING

PRAXISWISSEN

GENNAKERSEGELN

Mehr Speed mit Jollen, Kats und Kielbooten

Delius Klasing Verlag

Inhalt

6 **Einleitung**
7 Wer wird von diesem Buch profitieren?
7 Asymmetrische Segel + scheinbarer Wind = Schnelligkeit und Spaß

13 **Erste Schritte**
14 Die Auswahl des richtigen Bootes
16 Segeln mit scheinbarem Wind
20 Die richtigen Grundlagen
25 Das erste Mal segeln gehen
28 Sicheres Ablegen und Anlegen

30 **Standardmanöver**
31 Wenden
35 Halsen ohne Gennaker
40 Gennaker setzen
53 Gennaker einholen
68 Halsen mit Gennaker
90 Halsen bei Leichtwind

92 **Fortgeschrittene Manöver**
93 Gybe Set
96 Gybe Drop
102 Halbwindsegeln
106 Halber Wind bis am Wind
110 Gute Bootsbeherrschung führt zu guter Taktik

112 **Starkwindsegeln**
113 Starkes Abfallen
115 Extreme Bedingungen
118 Starkwindsegeln ohne den Gennaker
120 Halse unter Starkwindbedingungen
123 Wenden

125 **Desaster vermeiden**
126 Macht einen Plan
126 Seid auf das Unerwartete vorbereitet
129 Der Gennaker als Schleppnetz
130 Verdrehter Kite
132 Die Augen vor dem Wind offenhalten
134 Strafen kassieren
135 Kentern

136 **Sonnenschuss und Kentern**
137 Kentern
138 Warum Kenterungen passieren
141 Okay, Ihr seid also gekentert. Was nun?

157 **Bootsgeschwindigkeit**
158 Nutzt die Kraft (am Ruder)
159 In welchem Modus sollte ich sein?

181 **Regattataktik und Strategie**
182 Um den Kurs kommen
189 Die Luvtonne
194 Gelegenheiten ausnutzen
195 Rollt das Feld auf, und werdet nicht überrollt!
198 Anliegelinien beurteilen
201 Durch das Leetor kommen

208 **Wettfahrtregeln**
209 Kenne Deine Rechte!
209 Leetore
215 Luvboot gegen Leeboot
217 Ausschau halten vor dem Wind
218 Gekentertes Boot
220 Sonnenschuss mit einem Kielboot
221 Gybe Set an der Luvtonne
223 Zwei Segel gegen drei auf einem Halbwindkurs
224 Handicap-Wettfahrten – verschiedene Boote an der gleichen Tonne
225 Bugspriet in Grundstellung
226 Mit durchgelattetem Großsegel halsen, ohne Schiedsrichter zu verärgern

228 **Die letzten fünf Prozent**
229 Eure Ausrüstung verbessern
233 Teamwork und Kommunikation
238 Zielsetzung – macht das, und Ihr werdet Euch stets verbessern!

244 **Anhang**
244 Der Autor
244 Danksagungen

Einleitung

Wer wird von diesem Buch profitieren?

Ich nehme mal an, dass Ihr mit dem Segelsport vertraut und auch schon einige Regatten gesegelt seid. Dieses Buch richtet sich nicht an Anfänger, obwohl es sich auch an Segler wendet, die vielleicht noch nie ein Boot mit asymmetrischem Spinnaker gesegelt sind. Es ist schwer, ein Buch zu schreiben, das alle Rüsselbootsegler anspricht, aber in diesem Buch werdet Ihr entdecken, dass ich eine Reihe von Experten befragt habe, die ein breites Spektrum an Segelbooten mit asymmetrischen Segeln fahren.

Hier werden Tipps gegeben, wie Ihr das meiste rausholt aus:

- kleinen Jollen, wie dem RS200 und RS400,
- Hochleistungs-Skiffs, wie dem 49er und International 14-Footer
- Hochleistungs-Mehrrümpfern, wie Tornado und Formula-18-Katamaran
- Sportbooten, wie Melges 24 und SB 20.

Auch wenn Euer Boot nicht direkt in diesem Buch vorkommt und besprochen wird, hoffe ich, dass Ihr gute Tipps von den Experten bekommt, die wir hier versammelt haben, und dass Ihr einige dieser heißen Tipps auf Euer eigenes »Gennakersegeln« übertragen könnt.

Asymmetrische Segel + scheinbarer Wind = Schnelligkeit und Spaß

Um mit einem asymmetrischen Spinnaker – oder Gennaker – erfolgreich zu segeln, müsst Ihr zunächst verstehen, was der scheinbare Wind ist. Der scheinbare Wind ist der Wind, der durch die Vorwärtsbewegung des Bootes erzeugt wird. Es ist der gleiche Wind, den Ihr fühlt, wenn Ihr die Hand aus dem Autofenster haltet, wenn das Auto sich bewegt oder der Wind in Eurem Gesicht, wenn Ihr Rad fahrt. Es ist ein künstlich geschaffener Wind, den man auch dann fühlen kann, wenn gar kein echter Wind weht.

Die Wirkung des scheinbaren Windes zu verstehen, ist entscheidend für das Segeln mit asymmetrischen Spinnakern, aber es wird Euch auch helfen, Euer Verständnis für alle Arten des Segelns zu verbessern. Es ist leicht zu glauben, dass Ihr auf einem einfachen Einhandboot, wie Optimist, Topper oder Laser, einfach nur vor dem Wind segelt, indem Ihr das Segel weit auffiert und nach Lee geweht werdet, ohne dass es eine Strömung quer über das Segel gibt.

In der Tat ist das die Art, wie die meisten Vereinssegler einen Laser vor dem Wind segeln, aber fragt einmal olympische Standardsegler, wie sie den Laser raumschots steuern. Die segeln immer im Zickzackkurs, also kreuzen vor dem Wind, und immer mit Strömung am Segel. Sie segeln vielleicht eine längere Strecke, aber der wirksamere Druck durch die Strömung auf dem Segel gleicht die zusätzliche Distanz mehr als aus.

Im Gegensatz zu herkömmlichen symmetrischen Spinnakern oder dem Großsegel auf einem Einhandboot kann der asymmetrische Spinnaker nicht ohne die Strömung am Segel

Regatta einer Melges-24-Flotte.

funktionieren. Er ist absolut abhängig vom Wind, der über das Segel streicht. Aber wenn Ihr das einmal verstanden habt, und dass die Kombination des wahren Windes mit dem scheinbaren Wind von der Vorwärtsbewegung erzeugt wird, dann entdeckt Ihr, dass Ihr viel höhere Bootsgeschwindigkeiten erreichen könnt. Einige Skiffs bzw. Gennakerboote und auch Mehrrumpfboote sind in der Lage, mindestens so schnell zu laufen, wie die »wahre« Windgeschwindigkeit, und in extremen Fällen, wie bei den America's-Cup-AC-45-Katamaranen, ist mehr als das Dreifache der wahren Windgeschwindigkeit erreichbar.

Einer der spaßigen Nebeneffekte bei Rüsselbooten ist, dass sie – aus den genannten Gründen – nicht platt vorm Wind segeln können oder es zumindest nur sehr langsam und wenig effektiv tun. Weil man den scheinbaren Wind erhöhen möchte, segelt man vor dem Wind immer im Zickzackkurs. Nun fängt der Raumkurs an, sich ähnlich anzufühlen, wie ein Amwindkurs, von dem doch jeder Segler weiß, dass es unmöglich ist, direkt zur Luvtonne zu segeln. Im gewissen Maße ist es auf einem Gennakerboot dasselbe. Ihr müsst auch vor dem Wind kreuzen, und das ergibt ein taktisch interessanteres und mehr herausforderndes Szenario.

Jedoch ist die Unfähigkeit, mit einem asymmetrischen Segel »platt vorm Laken« zu laufen, nicht immer eine gute Sache. Wenn Ihr zum Beispiel in schmalen Gewässern wie in einem Fluss oder Strom oder in der Nähe eines Ufers gegen die Strömung lauft, dann wollt Ihr nicht nach draußen in die stärkere Strömung segeln müssen. Also gibt es Momente, in denen Ihr die Grenzen eines asymmetrischen Segels spürt; aber meistens – und vor allem auf offenem Wasser – überwiegen die Vorteile eines asymmetrischen gegenüber denen eines symmetrischen Segels. Mit seiner herausragenden Fähigkeit, seinen eigenen Wind zu erzeugen, ermutigt der Gennaker Euch, sich nach Böen und dem stärksten Wind auf dem Wasser umzusehen. In einem Hochleistungsboot kann ein Knoten wahre Windgeschwindigkeit helfen, mehr als zwei Knoten zusätzlicher Geschwindigkeit durchs Wasser zu erzielen.

Den scheinbaren Wind zu nutzen, ist auf Gennakerbooten der Schlüssel zum schnellen Segeln.

Es gibt also sehr gute taktische und strategische Gründe, mit einem Gennakerboot zu segeln. In vielerlei Hinsicht macht es das Segeln schwieriger und anspruchsvoller, aber letztendlich lohnender, wenn Ihr die taktischen und strategischen Regeln beim Gennakersegeln zu schätzen lernt. Einer der anderen Vorteile der asymmetrischen Segel ist, dass ein asymmetrischer Spinnaker bei Weitem einfacher zu setzen, halsen und zu bergen ist, als ein herkömmlicher symmetrischer Spinnaker. Das ist nur ein Grund, warum die Mehrheit der Anfänger- und familienorientierten Boote in den vergangenen zehn Jahren eher mit asymmetrischen Spinnakern als mit irgendetwas anderem ausgestattet wurde.

America's-Cup-AC-45-Katamarane können dreimal so schnell wie der wahre Wind segeln.

Der Autor auf einem Devoti D-1 auf dem Gardasee.

Das Handling eines Gennakers ist unkomplizierter als bei einem herkömmlichen Spinnaker.

Ihr habt ein Bugspriet, manchmal fest, aber ziemlich oft auch einziehbar. Auf vielen modernen Jollen und Katamaranen ist das Gennakerfall über einige Blöcke verbunden, die das Bugspriet zur gleichen Zeit mit herausziehen. So zieht nur eine Person an einer Leine, die in einer Bewegung das Bugspriet ausfährt und das Segel setzt. Vergleicht das mal mit einem Spinnaker, wo auf einem Zweimannboot in der Regel der Steuermann wahrscheinlich mit dem Setzen des Spinnakers bis zum Masttopp beschäftigt ist, während die Crew am Ende des Spibaums die Luvschot, in die Mitte des Rohrs den Toppnanten einpickt und das innere Ende des Spibaums in den Augbügel am Mast einhängt und sich der Spifahrer dann an den richtigen Platz setzt.

Einige Leute genießen dabei die Herausforderung, und für viele Segler ist das einer der Spaßaspekte als Vorschoter. Einige argumentierten auch, dass es eine Menge Geschick verlangt, wie man aus einem Spinnaker das meiste rausholt.

Die andere Seite ist, dass es viel einfacher zu lernen ist, wie man mit einem Gennaker segelt, weil Ihr gerade mal ein Seil zieht und los gehts. In der Tat fragte mich ein Freund, wie ich genügend Informationen finden will, um ein ganzes Buch zu dem Thema zu füllen. Ja, Ihr zieht – einfach gesagt – an der Gennakerschot, bis das Segel nicht mehr killt. Das ist es! Ende des Buches!

Aber die Realität ist, dass Gennaker als Segel zwar vieles verzeihen, aber meist an Booten angebracht sind, die beim Segeln und im Wettkampf sehr anspruchsvoll sind. Dieses

Buch ist dazu gedacht, Euch dabei zu helfen, Gennaker beim Segeln und in Regatten in den Griff zu bekommen. Im Laufe meiner Recherchen für dieses Thema sprach ich mit einigen der Besten in der Branche. Nach fast 20 Jahren im Segelsport auf WM-Niveau – wie im 49er, International 14er und auf dem SB 20 – dachte ich, ich wüsste das meiste von dem, was es zu wissen gilt, aber der asymmetrische Spinnaker ist eine noch relativ neue Innovation in der Geschichte des Segelns, und wir lernen ständig neue Tricks. Dieses Buch fasst das Beste, was ich bisher gelernt habe, zusammen. Ich hoffe, es gefällt Euch, und dass Ihr gute, solide Tipps findet, die Ihr bei Eurem eigenen Gennakersegeln anwenden könnt.

Andy Rice

PS: Im gesamten Buch verweise ich auf »asymmetrische Spinnaker«, »Gennaker« (halb Genua, halb Spinnaker) und »Kites«. Das ist alles ein- und dasselbe. Ich versuche, den Begriff »Spinnaker« zu vermeiden, da dieser für konventionelle symmetrische Spinnaker reserviert ist.

Erste Schritte

Die Auswahl des richtigen Bootes

Dieses Buch bietet nicht den Rahmen, zu viele Fragen zu stellen, welche Art von Boot Ihr segeln wollt. Da es Gennakerboote in vielen verschiedenen Formen und Größen gibt, ist es schwierig, spezifische Ratschläge zu geben, aber ich möchte sichergehen, dass Ihr Euch über folgende Faktoren Gedanken gemacht habt:

Fähigkeit

Habt Ihr die Fähigkeiten, das Boot kompetent zu segeln? Oder sagen wir mal anders, habt Ihr das Potenzial? Ich kenne Segler, die vom Alter her in den 50er- und 60er-Jahren sind und die ein 18-Fuß- und Musto-Skiff sehr kompetent behandeln – und bei Gennakerbooten kann es kaum härter kommen, als bei diesen.

Ian Renilson ist gut in den 50ern und fährt immer noch Top-10-Platzierungen im Musto-Skiff bei Weltmeisterschaften ein, obwohl er ein ehemaliger Contender-Weltmeister ist. Aber Ian ist, wie die meisten Musto-Skiff-Segler, zunächst oft gekentert und baden gegangen, bevor er ein gewisses Maß an Kompetenz und Sicherheit erreichte. Seid Ihr bereit, das auch zu machen und zu ertragen? Falls ja, großartig! Wenn nicht, dann solltet

Das 18-Fuß-Skiff macht viel Spaß, wenn Ihr wisst, was zu machen ist, aber es wird Euch zu Fall bringen, falls nicht!

Ihr Euch vielleicht nach etwas umsehen, das ein bisschen stabiler und einfacher zu handhaben ist.

Team

Wollt Ihr ein Teamboot segeln? Falls ja, klärt vorher, wie sehr Ihr Euch auf Eure Teamkollegen verlassen könnt und ob sie regelmäßig auftauchen? Es ist besser, sich auf die Ziele und den Zeitplan für das ganze Jahr zu einigen, bevor Ihr viel Geld für ein Boot ausgebt.

Budget

Habt Ihr das Geld nicht nur für das Boot selbst, sondern auch für die Instandhaltung und Wartung? Wenn Ihr ein Boot in Regatten fahrt, wo Euch eine Menge Kenterungen erwarten und die Ausrüstung oft darunter leidet, während Ihr Euch mühsam verbessert, kann es besser sein, diese Lernphase auf einem gut ausgestatteten Gebrauchtboot zu absolvieren. Noch besser ist es, wenn man den Verkäufer dazu bekommen kann, Euch an einem Tag als »Trainer« zu helfen, die Grundlagen in den Griff zu bekommen. Das ist gleichzeitig eine gute Möglichkeit zu überprüfen, ob das Boot, das Ihr kauft, ordnungsgemäß funktioniert und Ihr nicht übers Ohr gehauen werdet.

Um ein Hochleistungsboot gut zu segeln, müssen alle im Team die gleichen Ziele und Ambitionen teilen.

Flotte vor Ort

Gibt es eine lokale Flotte in einem nahe gelegenen Segelclub oder eine gute Regattaserie, an der Ihr teilnehmen könnt? Während jedes neue Boot zunächst spannend zu segeln ist, nutzt sich der Reiz des Neuen eventuell ab. Aber es sind das Regattasegeln und die Gemeinschaft, die Euch das Interesse erhalten werden. Also denkt ernsthaft über diesen Faktor nach, bevor Ihr entscheidet, welches Boot Ihr segeln wollt.

Segeln mit scheinbarem Wind

Hochlaufen zum Runtersegeln

Eines der schwierigsten Dinge, die Ihr in Euren Kopf hineinbekommen müsst, wenn Ihr das asymmetrische Segeln zum ersten Mal entdeckt, ist der Gedanke, dass Ihr zunächst einmal anluven müsst, wenn Ihr mit dem Wind segeln wollt. Wenn Ihr in Gleitbedingungen wollt, dass der Bug so tief wie möglich in Windrichtung zeigt und Ihr die bestmögliche Geschwindigkeit bis zur nächsten Bahnmarke am unteren Ende des Kurses erzielen möchtet, dann ist der beste Weg, zunächst so tief wie möglich zu steuern. Sofern Ihr das

Um scheinbaren Wind zu bekommen, müsst Ihr anluven, um Geschwindigkeit aufzubauen.

jedoch macht, segelt Ihr nicht mit dem scheinbaren Wind, sondern wabert nur mit der Brise vor dem Wind, und der Gennaker wird hinter Großsegel und Fock gefangen sein und nie eine Chance haben, sich richtig zu füllen. Wenn das also neu für Euch ist, dann ist das Erste, was Ihr machen müsst, höher zu steuern, als Ihr vielleicht denkt, dass es nötig ist. Nur so bringt Ihr die Luft dazu, vom Vorliek zum Achterliek über den Gennaker zu strömen und Unterdruck aufzubauen.

Sobald Ihr das macht, wird der scheinbare Wind Wirkung zeigen und anfangen, sich aufzubauen. Da der scheinbare Wind zunimmt, bewegt er sich auch nach vorn und Ihr müsst an der Gennaker- und an der Großschot ziehen, um das zu kompensieren. Wenn es dann noch windig ist, müsst Ihr so stark wie möglich ausreiten, um dem Kraftzuwachs entgegenzuwirken.

Bei starkem Wind werdet Ihr sehen, dass die, die am härtesten ausreiten, tatsächlich am Ende diejenigen sind, die am tiefsten in Richtung Leetonne segeln. Zunächst erscheint das nicht sinnvoll, denn in den meisten Fällen sitzt Ihr beim Segeln in einem Boot, um tiefer zu segeln. Das gilt aber nicht in einem Gennakerboot, wenn Ihr die Kraft des scheinbaren Windes auf Eurer Seite habt.

Melges 24, die in Nicht-Gleitbedingungen versuchen, extrem tief zu laufen.

Wie tief könnt Ihr segeln?

Bei leichten bis mittleren Winden, wenn nicht genug Wind vorhanden ist, um das Boot ins Gleiten zu bekommen, geht es darum, so tief wie möglich zu segeln, bevor man einen massiven Strömungsabriss an den Segeln erlebt. Für »Nicht-Gennakerboote« mag es eine Alternative sein, platt vor dem Wind zur Leetonne zu segeln. Das ist aber niemals eine Option auf Rüsselbooten. Ihr müsst immer in Zickzackkursen vor dem Wind segeln, und bei leichten bis mittleren Bedingungen besteht der Trick darin, herauszufinden, wie tief man segeln kann.

Auf Kielbooten hat man manchmal elektronische GPS-Geräte, die man benutzen kann, um seine Zielgeschwindigkeit (VMG) zu bestimmen. Auf einer Jolle oder auf einem kleinen Mehrrumpfboot habt Ihr diesen Luxus nicht. Also müsst Ihr ein Gefühl dafür entwickeln, wann das Boot mit bestmöglicher Geschwindigkeit läuft. Oft lässt sich das erst herausfinden, wenn man anfängt, auf anderen Booten Rennen zu segeln, bei denen man sich mit den Gegnern in seiner Nähe direkt vergleichen kann. In Grenzbedingungen zum Gleiten werdet Ihr feststellen, dass es einige gibt, die für eine höhere Geschwindigkeit gern höher segeln und den längeren Weg in Kauf nehmen, während diejenigen, die gern wirklich tief segeln und langsamer unterwegs sind, dafür jedoch eine kürzere Strecke bis zur nächsten Bahnmarke segeln.

Zwei International 14-Footer segeln auf sehr unterschiedliche Art und Weise.

Beide Extreme haben Ihre Berechtigung, und manchmal lohnt es sich, ein bisschen von beidem zu machen. Meistens wird es von der Taktik abhängen, ob Ihr Euch für einen hohen, mittleren oder tiefen Kurs entscheidet, und davon, wo die anderen Boote um Euch herum sind, und welchen Kurs Ihr dann segeln wollt. Eure Entscheidung wird aber auch davon abhängig sein, wo Ihr die beste Brise vermutet. Manchmal, wenn Ihr in einem schönen, aber schmalen Windstrich seid, zahlt es sich aus, tief zu segeln, um so lange wie möglich in ihm zu bleiben. Die Versuchung kann sein, anzuluven, um ins Gleiten zu kommen und wirklich schnell zu segeln – nur besteht dann auch die Gefahr, den Windstrich zu verlassen.

Somit ist es wirklich wichtig, dass man mit all diesen unterschiedlichen Anforderungen zurechtkommt und entsprechend segeln kann. Das Thema wird im Kapitel 7, Bootsgeschwindigkeit, noch näher beschrieben. Es ist auch wichtig zu wissen, für welche Taktik man sich in den gegebenen Situationen auf dem Regattakurs entscheidet, was im Kapitel 8, Regattataktik und -strategie, behandelt wird.

Gennakerboote in den Griff bekommen

Die ehemalige ISAF-Jugend-Weltmeisterin im 29er, Frances Peters, blickt auf Ihren Umstieg von herkömmlichen Jollen auf Gennakerboote zurück:

»Zunächst war es eine große Umstellung, weil man plötzlich große Winkel, also im Zickzack, vor dem Wind segelt. Es gibt so viel mehr zu gewinnen und zu verlieren, und es erforderte ein großes Umdenken. Außerdem musste man anfangen, alles aus einer neuen Perspektive zu sehen. Am Wind beobachtet man den Druck (den Wind), wie er einfällt und um entsprechend auf der Kreuz zu segeln. Um vor dem Wind zu segeln, muss man nun anfangen, auf ähnliche Art und Weise zu denken. Aber es ist eine andere Perspektive mit der Windrichtung, weil Ihr eigentlich vom Druck wegsegelt. Also müsst Ihr aufpassen, ob der Wind seine Richtung ändert und dann versuchen, einen Weg zu finden, im Wind zu bleiben, während er schralt. Genauso ignoriert man die Dreher auf dem Vorwindkurs leicht. Ihr solltet also versuchen, ihnen mehr Aufmerksamkeit zu schenken.

Ich habe herausgefunden, dass es mir bei meinem Segeln wirklich geholfen hat, wenn man etwas Erfahrung im Gennakersegeln hat und auf ein Boot mit oder auch ganz ohne konventionellen Spinnaker umsteigt. Ich habe in der Tat sehr viel mehr darüber nachgedacht, was um mich herum vorgeht, und es gibt vor dem Wind – und genauso am Wind – so viel zu gewinnen, aber auch zu verlieren. Vor dem Segeln mit Gennaker habe ich gedacht, dass Platzierungen nicht wirklich vor dem Wind gewonnen oder verloren werden und es nicht viel Unterschied machen würde, welchen Weg man nahm. Aber wenn Ihr anfangt, auf Gennakerbooten zu segeln, dann merkt Ihr, dass um Euch herum so viel mehr geschieht. Es verdeutlicht die Windunterschiede und Dreher auf dem Kurs, und obwohl das bei anderen Segelklassen nicht so offensichtlich ist, trifft es dennoch auch dort zu. Gennakerboote zu segeln, macht einem viel bewusster, welche Optionen es vor dem Wind gibt.«

Die richtigen Grundlagen

Wie ist Euer Boot ausgerüstet: mit Tasche oder Trompete?

Segelt Ihr ein Boot mit einer Gennakertrompete, ist es auf einem Zweimannboot tendenziell der Vorschoter, der das ganze Segelsetzen durchführt. Die Hauptaufgabe des Steuermanns ist es, das Boot so zu steuern, dass es aufrecht und stabil ist und der Crew ermöglicht, den Gennaker zu setzen, ohne dass diese sich Gedanken machen muss, auch noch dabei zu helfen, das Boot waagrecht zu halten.

Auf einem Boot mit einer Gennakertrompete solltet Ihr eventuell die Aufgaben beim Gennakersetzen aufteilen, da mehr Leinen zu ziehen sind. Im Laser 5000 zum Beispiel wäre der typische Ablauf, dass der Steuermann das Gennakerfall zieht, während die Besatzung das Bugspriet raus und die Tackleine (Halsleine) zieht. Es gilt also, die Arbeitsabläufe so aufzuteilen, dass Ihr Euren Gennaker binnen kürzester Zeit nach der Wendemarke in Luv zum Stehen bekommt.

Trotz seiner enormen Größe wird der Gennaker auf einem 18-Fuß-Skiff aus einer Tasche gesetzt und wieder geborgen.

In einem Boot mit drei oder mehr Leuten Besatzung, wie auf der Melges 24 oder beim SB 20, könnt Ihr dann die Arbeitslast noch mehr aufteilen. Im Falle eines Dreimannbootes, wie dem SB 20, wäre der typische Ablauf folgendermaßen:

- Der Steuermann steuert weiter und übernimmt dabei die Großschot vom Mittschiffsmann.
- Der Vorschiffsmann geht nach Lee, um den Gennaker durch Öffnen der Tasche vorzubereiten. Er zieht dann das Bugspriet raus. Auf Zuruf des Steuermannes setzt er den Gennaker und belegt diesen.
- Während der Vorschiffsmann den Gennaker setzt, zieht der Mittschiffsmann an der Tackleine, bis sie das Ende des Bugspriets erreicht. Er bewegt sich dann direkt zur Gennakerschot (übernimmt sie vom Steuermann, falls er sie bereits in der Hand hat) und stellt den Gennaker ein, während der Vorschiffsmann die Fock trimmt und das Cockpit klariert, vor allem das Gennakerfall.

Gennaker anschlagen

Wenn Ihr den Gennaker anschlagt, dann stellt sicher, dass Ihr es richtig macht, bevor Ihr aufs Wasser geht! Ich kann Euch garantieren, dass Ihr diesen einfachen Rat irgendwann

Habt einen festgelegten Ablauf für das Auftakeln des Bootes, und Ihr werdet Missgeschicke auf dem Wasser vermeiden.

im Laufe Eurer Rüsselbootkarriere vergesst. Einige Lektionen müsst Ihr selbst lernen. Und glaubt mir, es gibt nur wenig peinlichere oder nervigere Dinge, als auf dem Wasser den Gennaker neu anschlagen zu müssen. Es ist nicht leicht und führt außerdem oft zu einer Kenterung.

Falls Ihr aus Taschen setzt, wie beim B14 oder einem 18-Fuß-Skiff, dann ist das Mindeste, was Ihr tun müsst, drei Ecken an die richtigen Leinen zu knoten. Um das jedoch zu vereinfachen und zur Vermeidung von dummen Fehlern, schreibt zur Sicherheit »Tack« (Hals), »Schothorn« und »Kopf« auf die richtigen Ecken. Und ich würde sie auch in dieser Reihenfolge anschlagen, obwohl das nicht entscheidend ist. Ein Grund dafür ist aber, dass der Gennaker Euch beim Aufriggen an einem windigen Tag durch den Jollenpark weht und Euer Boot möglicherweise umwirft. Das wollt Ihr sicher nicht! Die Begriffe auf die Ecken geschrieben zu haben, bedeutet, dass Ihr den Gennaker in die Tasche gestopft lassen und immer noch die Ecken anschlagen könnt, ohne dass zu viel vom Segel dem Wind ausgesetzt ist.

Wenn Ihr ihn jetzt aus einer Trompete hochzieht, was auf den meisten Gennakerjollen und kleinen Katamaranen der Normalfall ist, dann habt Ihr eine zusätzliche Fehlerquelle durch die Bergeleine, die aber lediglich das andere Ende des Falls ist, weil es eine Endlosleine ist. Die Bergeleine vertörnt sich, schlägt Kinken, und dass etwas schiefläuft, wird noch wahrscheinlicher, wenn Ihr bei Eurer Takelprozedur nicht sorgfältig seid. Deshalb wird es auf dem Wasser auch viel schwieriger, den Gennaker neu anzuschlagen, wenn Ihr etwas falsch gemacht habt. Also, ein besonders wichtiger Grund, vorher sicherzustellen, dass Ihr auf einem Boot mit einer Gennakertrompete alles korrekt angeschlagen habt.

Es gibt verschiedene Wege, einen Gennaker anzuschlagen. Meine Lieblingsmethode am Beispiel eines International 14-Footers oder beim 49er sieht folgendermaßen aus:

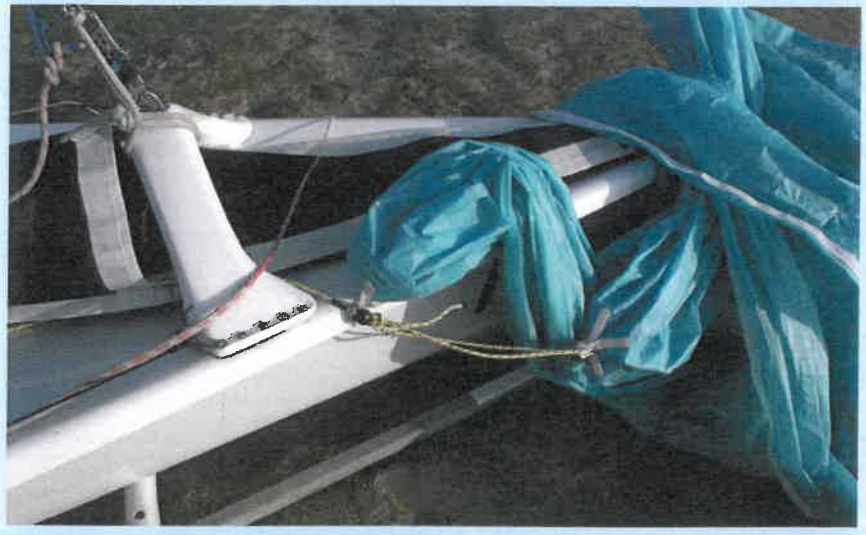
- Bindet zuerst die Tackleine fest, während das Bugspriet reingezogen ist.
- Führt die Gennakerschoten durch das Schothorn und auf dem Boot die Backbordschot durch den Ratschblock auf der Backbordseite.
- Zieht das Unterliek des Segels dicht, damit Ihr wisst, dass nichts verdreht ist. Beim 14er mache ich das auf der Backbordseite, denn das ist die Seite, von der aus der Gennaker gesetzt wird.
- Nehmt die Bergeleine (die bereits durch den Gennakerschlauch läuft) und führt sie unter dem Unterliek des Segels hindurch, dann zum unteren Patch nahe des Fußes.
- Je nachdem, ob Ihr ein Ein-, Zwei- oder Drei-Patch-Bergesystem an Eurem Kite habt, stellt sicher, dass das Fall durch alle Patches richtig läuft. Dann knotet die Bergeleine bis zum obersten Patch fest.
- Nehmt, ausgehend vom Schothorn, die andere Gennakerschot, die um die Steuerbordseite des Bootes läuft, und führt Sie an der Seite des Bootes innerhalb des Gennakers entlang, und stellt sicher, dass sie über die Bergeleine, um das Vorstag herum und dann zurück auf der anderen Seite des Bootes durch den Ratschblock geführt ist.
- Knotet Eure Gennakerschoten in der Mitte des Cockpits zusammen.
- Knotet das Fall an den Kopf des Gennakers.

Der Grund, das Fall zuletzt anzuschlagen, ist folgender: Wenn der Wind das Segel erwischt, während Ihr es anschlagt, kann es sich füllen und von der Mastspitze auswehen, während Ihr an Land seid. Das Boot könnte eventuell umgeworfen werden und Schäden verursachen. Also ist das Gennakerfall immer das letzte Teil, das befestigt wird, und dann könnt Ihr den Kite ganz in den Gennakerschlauch ziehen. Das sollte gewährleisten, dass Ihr keine Verdreher habt. Wenn es windig ist, könnt Ihr den Großteil des Segels in den Schlauch ziehen, bevor Ihr das Fall anschlagt.

Weht der Wind schwach und Ihr seid sicher, dass er keinen Schaden am Boot verursachen wird, dann nutzt diese Gelegenheit und überprüft Eure Takelage doppelt. Zieht

Hinzufügen eines Distanzknotens auf der Bergeleine

Wenn Ihr einen Gennaker mit zwei oder drei Patches habt, kann sich das Segel an der Mündung der Gennakertrompete bündeln, während Ihr es beim Bergen zurück in das Boot zieht. Das kann manchmal zu zusätzlicher Reibung und mehr Mühe für die Mannschaft an einem entscheidenden Punkt der Regatta führen. Eine Möglichkeit, das zu vermeiden, ist es, die Bergeleine durch einen Plastikball zu führen, der sich zwischen zwei der Patches befindet. Macht Ihr einen Achtknoten oder einen langen Palstek und erreicht so eine Lücke von ca. 10 Zentimetern zwischen den Patches, dann hilft das, den Bündelungseffekt zu vermeiden, wenn Ihr den Kite wieder in den Gennakerschlauch zurückzieht.



Die gelbe Bergeleine ist mit einem langen Palstek verbunden, um die Patches auseinanderzuhalten, wenn sie in den Gennakerschlauch laufen.

den Gennaker bis zum Masttopp hinauf und stellt sicher, dass alle Schoten sauber laufen. Weht der Wind stark, kann es sein, dass Ihr keine Gelegenheit habt, das zu tun. Das bedeutet aber, dass Ihr sofort auf der Regattabahn so früh wie möglich vor dem Start des Rennens überprüfen solltet, ob Ihr den Gennaker richtig angeschlagen habt. Es sei denn, es ist wirklich sehr windig. Falls Ihr doch zufällig einen Fehler gemacht habt, nehmt Euch die größtmögliche Zeit, um das in Ordnung zu bringen. Trotzdem viel Glück!

Gesundheit und Sicherheit

Es gibt einiges an Sicherheitsausrüstung und Kleidung, die Ihr besonders dann mitnehmen solltet, wenn Ihr zum ersten Mal ein Hochleistungsboot segelt. Nehmt ein oder besser sogar zwei Messer mit. Ich habe eins mit einem Schlüsselband an meine Auftriebshilfe gebunden. Und ich habe ein Tauchermesser am achteren Holm des Musto-Skiffs befestigt. Es passiert nicht oft, aber alle paar Jahre hört man von Seglern, die sich in der Takelage verheddert haben oder unter dem Boot gefangen waren. Und so makaber das klingen mag, aber dann könnte ein Messer den Unterschied ausgemacht haben, ob sie noch leben oder ertrunken sind.

Messer: Nehmt ein oder zwei Messer mit und spült sie nach jedem Törn mit frischem Wasser, damit sie nicht rosten, scharf bleiben und bereit sind, wenn Ihr sie braucht.
Ersatzteile: Nehmt einen Schlüsselschäkel, einige Ersatzschäkel und einen Ersatztampen mit. Ihr werdet überrascht sein, wie oft man sie braucht und wie viel einfacher das Leben wird, wenn man sie parat hat.
Tragt Handschuhe: Wenn Ihr ein Rüsselboot richtig segelt, dann zieht Ihr die ganze Zeit an Schoten, und das kann Eure Hände wirklich schnell in Mitleidenschaft ziehen. Steuert Ihr einen 49er oder ein anderes Skiff, auf dem die Crew am Wind die Großschot übernimmt, könntet Ihr auch ohne Handschuhe auskommen. Aber so ziemlich jeder andere »Job« auf einem Gennakerboot erfordert Handschuhe.
Helme: Ich habe noch nie einen getragen, aber ich habe, besonders an jenen Tagen, an denen ich auf meinem Musto-Skiff allein draußen auf dem offenen Meer war, darüber nachgedacht. Wenn Ihr noch lernt und mit Abstürzen und Kenterungen rechnet, dann wird Euch ein Helm mehr Vertrauen geben, Risiken einzugehen. Er wird dazu beitragen, Eure Lernkurve zu beschleunigen.
Fußschlaufen: Das sind auf Hochleistungs-Trapezbooten wichtige Ausrüstungsgegenstände. Sie können so einfach

Arbeitshandschuhe sind preiswert und bieten tollen Halt.

Fußschlaufen sollten so steif sein, dass sie für ein bequemes Einsteigen aufrecht stehen.

sein, wie ein Stück Schlauch, durch den ein Tampen läuft, oder fertige Windsurfing-Fußschlaufen oder spezielle Segel-Fußgurte. Es kommt ganz auf die persönlichen Vorlieben an. Einige sind so konzipiert, dass sie sich öffnen, wenn sie zu viel Kraft ausgesetzt sind. Der Gedanke dabei ist, dass sich die Fußschlaufe bei einem großen Überschlag löst, bevor sie Schäden an Eurem Fuß oder Knöchel verursacht. Es kommt nicht sehr oft vor, aber gelegentlich hört man, dass sich die Leute einen Knöchel brechen, wenn Ihr Fuß nach einem Sturz aus dem Boot bei einer Kenterung festhängt. Also ist es wichtig, Fußschlaufen zu verwenden, denen Ihr bei der Nutzung vertrauen könnt.

Das erste Mal segeln gehen

So verlockend es auch sein mag, Euer neues Boot zum ersten Mal zu Wasser zu lassen, müsst Ihr dafür die richtigen Bedingungen auswählen, besonders dann, wenn Ihr ein Boot gewählt habt, das leistungsfähiger ist, als Ihr es bisher gewohnt gewesen seid. Behaltet dabei nur Euren Erfahrungslevel im Hinterkopf und mutet Euch nicht zu viel zu, wenn Ihr das erste Mal raus zum Segeln geht.

Wenn Ihr irgendwie könnt, dann findet jemanden, der auf dem Boot, mit dem Ihr das erste Mal segelt, bereits Erfahrung hat. Das wird Eure Lernkurve entscheidend verkürzen und könnte Euch helfen, ein paar kostspielige Fehler zu vermeiden.

Eine sehr sinnvolle und zeitsparende Möglichkeit für eine bessere Bootsbeherrschung vom ersten Tag an ist es, zunächst ein paar Übungen an Land zu machen. Bindet das Boot sehr sicher an Land entweder auf seinem Slipwagen oder auf einigen Reifen fest und verankert das Boot seitlich am Boden, damit es fest genug steht, sodass man wirklich an Bord sitzen und drauf herumlaufen und sich von Ausleger zu Ausleger bewegen kann. Falls es ein Trapezboot ist, solltet Ihr seitlich ins Trapez gehen können, um so einige Abläufe zu erlernen, wie z.B. Eure Fußbewegungen und Eure Handbewegungen, ohne dass Ihr Euch zusätzlich darüber Gedanken machen müsst, das Boot aufrecht zu halten. Wollt Ihr an Land Trapezübungen ausprobieren, bindet eine Ankerleine in Höhe der Saling um den Mast und sichert diese nach beiden Seiten, damit Ihr ins Trapez gehen könnt und sicher seid, dass das Boot nicht auf Euch draufkippen wird!

Überprüfe alles doppelt, bevor Du aufs Wasser gehst.

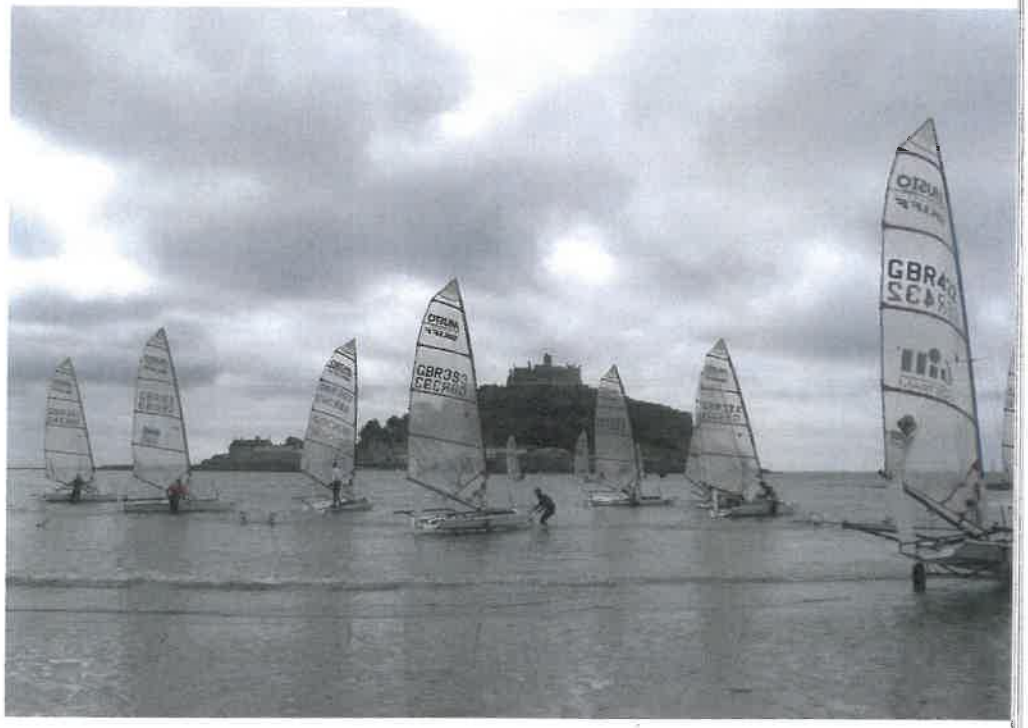
Jetzt könnt Ihr denken, dass Ihr wie Anfänger ausseht, wenn Ihr das macht, und vielleicht ist es auch so! Aber einige der besten Segler, darunter auch olympische Top-49er-Segler, wie der Olympiasieger und Weltmeister Chris Draper, haben sich selbst beigebracht, wie man 49er segelt, indem sie Ihre Fuß- und Handbewegungen und all den Kram viele, viele Male an Land geübt haben. So schafften sie es, viele erforderliche Abläufe ganz automatisch zu machen, wenn sie zum Segeln gingen. Es ist ein guter Weg, sich von Anfang an gute Gewohnheiten einzutrichtern.

Es sei noch einmal gesagt: Dieser Prozess wird sogar noch wertvoller, wenn man jemanden findet, der im Gegensatz zu Euch schon mehr Erfahrung mit dieser Art von Segelboot hat. Ladet sie zu einem Rundgang um das Boot ein und profitiert von deren Erfahrung und schaut genau hin, was sie Euch zeigen und welche diversen Dinge sie bei den verschiedenen Manövern machen. Das ist auch ein guter Weg zum Üben und Euer Segeln an einem Tag zu verbessern, an dem es keinen oder zu viel Wind gibt, um sicher segeln zu gehen. Es ist eine gute Möglichkeit, die sonst verschwendete Segelzeit zu nutzen.

Sobald Ihr das Gefühl habt, dass alle diese Übungen bei allen verschiedenen Manövern gut funktioniert haben – die wichtigsten sind Wenden, Halsen, Setzen und Bergen des Gennakers –, dann wählt einen Tag mit Leicht- oder Mittelwind aus, um zum ersten

Mal aufs Wasser zu gehen. Nochmals: Wenn Ihr die Möglichkeit habt, mit jemandem mit etwas Erfahrung zu segeln – vielleicht im Gegensatz zu der Person, die sonst Eure Crew oder Steuermann sein wird –, dann nehmt diese Person mit, weil Ihr so viel mehr darüber lernen werdet, wie man die Dinge gleich richtig macht. Ihr werdet wahrscheinlich am Ende weniger Ausrüstung kaputt machen und weniger kentern. Ihr werdet Euch im Boot viel schneller sicherer fühlen, wenn Ihr das von jemandem lernt, der diese Lernkurve bereits hinter sich hat. Dann wird Euch diese Erfahrung an Bord sehr nützlich sein, wenn Ihr anfangt, mit Eurem eigentlichen Segelpartner zu segeln.

Eines der wichtigsten Dinge, die Ihr beherrschen müsst, ist es, die Segel zu setzen und ganz besonders, sie wieder zu bergen. Es sollte Eure erste Übung sein, den Gennaker zu setzen, um sicher zu sein, dass er wirklich richtig angeschlagen ist, ihn einzustellen, sobald er oben ist, und ihn dann wieder bergen. Sobald Ihr das gemacht habt, könnt Ihr mit einigen Halsen experimentieren, das Boot mit gesetztem Gennaker in verschiedenen Winkeln segeln und versuchen, sehr tief zu segeln. Versucht auch mal, einen Halbwindkurs zu segeln, wenn es nicht zu windig ist, lediglich, um mit dem Gennaker vertrauter zu werden und wie er auf den unterschiedlichen Kursen reagiert.



Entwickelt eine gewisse Routine für die Schritte des Ablegens, und nehmt Euch dafür mehr Zeit, als Ihr glaubt, dafür zu benötigen.

Sicheres Ablegen und Anlegen

Ablegen von einer Leeküste

Einer der schwierigsten Aspekte beim Segeln auf Hochleistungsbooten ist, mit ihnen von einer Küste aus zu starten, besonders dann, wenn der Wind direkt auflandig auf die gefürchtete Leeküste weht.

Falls Ihr ein Zweimannboot segelt, sollte die Crew (oder wer auch immer der Größte und Stärkste von beiden ist) im Wasser das Boot am Luvwant festhalten, während der andere Segler zunächst den Slipwagen zurück an den Strand bringt, dann ins Boot springt, um das Schwert und das Ruder gerade so tief hinunterzudrücken, wie es die Wassertiefe erlaubt.

Macht die Crew sich bereit, ins Boot zu springen, sollte der Steuermann die Pinne in die Hand und die Fockschot halb dichtnehmen und bereit sein, den Bug aus dem Wind zu drehen. Widersteht der Versuchung, so schnell wie möglich von der Küste wegzukommen, wenn die Crew ins Boot springt – das heißt, versucht nicht gegen den Wind rauszusegeln. Das wird nicht klappen, und Ihr werdet höchstwahrscheinlich ans Ufer zurückgetrieben werden.

Musto-Skiffs starten von einer Leeküste aus. Beachtet die Luvkrängung, um das Boot in einer geraden Linie zu segeln, mit dem Schwert halb oben und dem Ruder unten.

Bringt stattdessen die Fock dazu zu ziehen und spürt, welche Kräfte am Ruder angreifen. Nehmt das Großsegel nur dichter, wenn das Boot leegierig reagiert. Dann muss das Ruder weggedrückt werden.

Spürt Ihr dagegen Luvgierigkeit, dann nehmt die Fock etwas dichter und krängt das Boot leicht nach Luv. Ab und zu sollte die Crew die Wassertiefe prüfen und das Schwert so tief wie möglich absenken. Das gleiche gilt für den Steuermann und die Stellung des Ruderblatts, allerdings nicht auf Kosten der Kontrolle über das Boot. Verhindert auf alle Fälle, dass die Strömung am Ruder abreißt und Ihr keine Fahrt mehr im Boot habt. Segelt aufmerksam möglichst geradeaus, bis Ihr im sicheren Abstand von der Küste seid.

Ablegen von einer Luvküste

Wenn Ihr bei ablandigem Wind aus startet, wird alles etwas einfacher. Solltet Ihr allerdings ein hochgezüchtetes Skiff segeln, kann bei starkem Wind das Abfallen an sich schon zu einer ziemlichen Herausforderung werden. Lasst in diesem Fall das Ruder halb runter, segelt jedoch mit komplett hochgezogenem Steckschwert los. Macht Euch bewusst, dass das Boot ohne Schwert sehr kippelig sein wird. Ihr werdet seitlich in tieferes Wasser hinaustreiben und alles wird gut sein. Sobald Ihr weit genug vom Ufer entfernt seid, setzt Ihr das Steckschwert ein, lasst das Ruderblatt voll runter und segelt los.

Anlanden an einer Leeküste

Wenn Ihr an eine Leeküste kommt, ist es oft besser, das Großsegel fallen zu lassen, bevor Ihr reinkommt. Macht das mindestens schon 50 Meter vor dem Ufer – möglichst noch weiter weg und davon abhängig, wie lange es dauert, bis das Groß unten und sicher im Cockpit verstaut ist. Falls es besonders windig ist, solltet Ihr die Fock vielleicht sogar einrollen, runternehmen oder die Schot aushängen, da Ihr staunen werdet, wie schnell Ihr Euch sogar noch mit einer kleinen Segelfläche dem Ufer nähert.

Anlanden an einer Luvküste

Sobald Ihr an den Punkt kommt, an dem Ihr vor dem Ufer rausspringen könnt, holt Ihr das Schwert und das Ruderblatt halb hoch. Auf alle Fälle sollte die Crew bereit sein, rauszuspringen und mindestens bis zur Taille, möglicherweise bis zum Hals, im Wasser zu stehen, falls Ihr Eure Annäherung falsch eingeschätzt habt! Aber generell ist das jedoch das einfachste aller Ablege- und Anlandemanöver.

Standardmanöver

Lasst uns zunächst einmal alle Standardmanöver ansehen, die Ihr kennen müsst, um die Regattabahn zu runden. Einige ausgefallenere Sachen werden später genauer betrachtet. Vor allem wird die Konzentration auf den Einsatz des Gennakers vor dem Wind liegen. Allerdings sollte man wissen, wie man das Boot auf dem ganzen Kurs manövriert. Bevor es also ans Segeln vor dem Wind geht, zunächst ein kurzer Blick auf den Amwindkurs.

Wenden

Wenden unterscheidet sich auf den meisten Gennakerbooten nicht besonders von allen anderen Booten der gleichen Bauart. Es gibt nicht viel, das auf einer Jolle, einem Kielboot oder einem Mehrrumpfboot verändert werden muss.

Aber bei leichten Skiffs, vor allem mit Selbstwendefock, solltet Ihr Euch einige Gedanken zur Vorgehensweise machen. Haltet zunächst das Skiff während des Manövers in Balance. Versucht keine Rollwende, weil Ihr mit der Kraft und der Beschleunigung, die Ihr bereits habt, niemals klarkommt. Wenn die Latten bei einem voll durchgelatteten Segel auf den neuen Bug umklappen, habt Ihr bereits einen Kraftanstieg zu bewältigen und – wenn überhaupt – solltet Ihr mit etwas Luvkrängung die Wende beenden, damit Ihr Euch aufrichtet, wenn die Latten knallen.

Wenn Ihr eine Selbstwendefock habt, wird höchstwahrscheinlich die Crew das Groß mit durch die Wende nehmen. Falls die Schot am Großbaum angeschlagen ist, ziehen es

Andy Budgen und Mari Shepherd kommen aus dem Trapez ins Boot, wenn sie beginnen, das Rebel-Skiff zu wenden.

Andy und Mari bewegen sich gleichzeitig durch das Boot und passen Ihre eigene Geschwindigkeit der Geschwindigkeit an, mit der das Boot dreht, und halten das Boot während der Drehung aufrecht.

Als sie aus der Wende kommen, nimmt die Crew mit Ihrer hinteren (nun linken) Hand die Großschot, während der Steuermann etwas Luvkrängung zulässt und damit sicherstellt, dass das Boot nicht stoppen und mit der Nase in den Wind zurückluven wird.

Nachdem sich während der Wende das flach aufrecht gehaltene Boot nun sicher auf dem neuen Kurs befindet, können sich Andy und Mari Zeit lassen, sich wieder in Ihre Trapeze einzuhaken, da sie wissen, dass sie die Wende sicher geschafft haben.

die meisten Besatzungen vor, die Großschot hinter Ihrem Rücken zu übergeben, während sie sich durch das Boot bewegen.

Für den Steuermann ist es am wichtigsten, das Boot langsam, aber beständig durch die Wende auf den neuen Kurs zu lenken. Wendet allerdings nicht zu langsam, sonst wird das Boot an Schwung verlieren und stehen bleiben. Aber nicht übersteuern, sonst müsst Ihr mit zu viel Kraft klarkommen, vor allem, wenn die Fock noch total dicht ist. Wenn Ihr die Fockschot vor der Wende ein paar Zentimeter fiert, habt Ihr ein bisschen mehr Spielraum für Fehler, bis Ihr den Dreh für die Wende heraushabt.

Trapezwende

Von der einen Seite im Trapez zur anderen Seite zu wenden, sieht gut aus und ist nicht so schwer, wie es vielleicht scheint. Wenn Ihr Eure Trapezgriffe auf die richtige Höhe eingestellt habt, könnt Ihr an einem ausgestreckten Arm hängen, was nicht zu viel Kraft erfordert. Segelt Ihr ein Boot mit Doppeltrapez, wäre es toll, wenn der Skipper das auch schafft. Aber es ist nicht so wichtig – es wäre lediglich das Sahnehäubchen auf dem Kuchen.

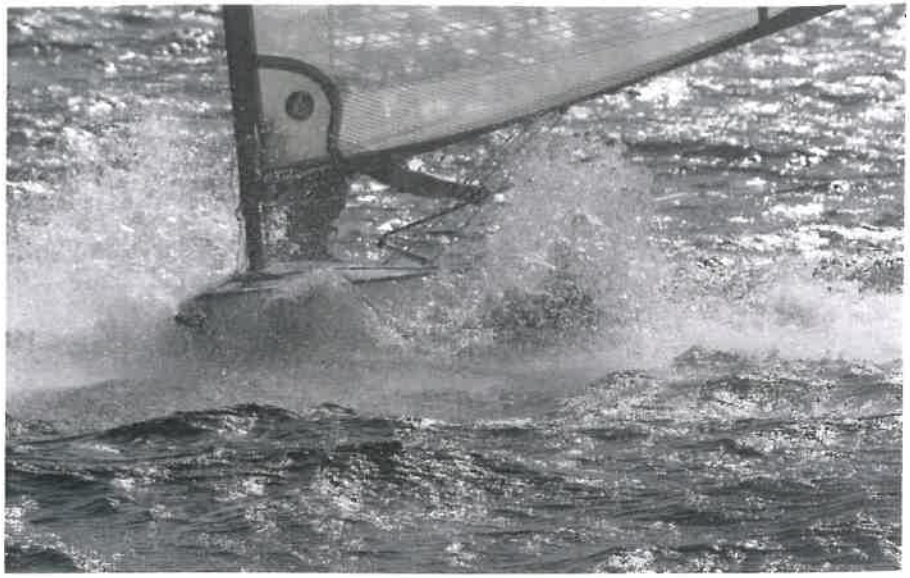
Jedoch ist es sehr nützlich, wenn die Besatzung in der Lage ist, sicher im Trapez von der einen Seite zur anderen wenden zu können – und übrigens auch zu halsen. Das gibt dem Steuermann nämlich jede Menge Vertrauen und versetzt ihn in die Lage, durch das ganze Manöver bis auf den neuen Kurs zu steuern, wohl wissend, dass das Crewgewicht dem Kraftzuwachs entgegenwirken wird, wenn sich die Segel füllen. Das macht das Manöver berechenbarer und sicherer.

Mit etwas Erfahrung sollte die Mannschaft in der Lage sein, sich auf der neuen Seite einzuhaken und gleichzeitig die Großschot zu halten, während sie am Griff hängt. Aber am Anfang ist es in Ordnung, dem Steuermann die Großschot zu übergeben, bis die Crew eingehakt ist und wieder ruhig steht.

Einige Einhand-Trapezsegler im RS700 und Musto-Skiff mögen die Trapezwende und -halse sehr gern. Das ist aber eine recht risikoreiche Möglichkeit, da sie kein zweites Paar Hände haben, um einzugreifen, wenn sie krampfhaft versuchen, mit der Pinne, der Großschot und dem Trapezgriff zu jonglieren. Viel besser ist es, ein berechenbares Manöver zu üben, bei dem Ihr Euer Körpergewicht auf den neuen Ausleger bringt, Euch auf den neuen Kurs einstellt und dann raus ins Trapez geht.

Halsen ohne Gennaker

Einer der Vorteile auf schnellen Vorwindkursen mit Gennaker ist, dass die Kraft des Windes, mit der Ihr durch die Halse geht, eher gering ist, vor allem bei Gennakerbooten, die gleiten. Angenommen, Ihr segelt in einem 15 Knoten starken Wind mit etwa elf Knoten Geschwindigkeit, was Euch einen scheinbaren Wind von elf Knoten beschert – also spürt Ihr nur vier Knoten, die über das Deck wehen. Der Baum wird während der Halse sehr sanft auf die andere Seite wechseln und nicht mit dem geräuschvollen Aufwand, wie man das auf langsameren Booten kennt. Das bedeutet, dass Ihr ohne Gennaker tatsächlich die zusätzliche Geschwindigkeit in Windrichtung vermissen werdet. Ihr seid



Halse auf einem Devoti D-1 ohne Gennaker.

dann wieder in dem vertrauten Feld der konventionellen Boote, auf denen man eine viel größere Kraft am Baum bewältigen muss, wenn der Großbaum auf die andere Seite schlägt.

Ihr müsst dennoch wissen, wie man ohne den Gennaker halst, sei es für die Manöver in der Vorstartphase, oder wenn man Euch angewiesen hat, eine 360- oder 720-Grad-Strafe auszuführen. Wenn Ihr das in einer starken Brise machen müsst, ist Halsen ohne Gennaker mit das härteste Manöver, das Ihr machen könnt. Also lohnt es sich, das in einem Training außerhalb von Regatten zu trainieren.

Die anderen Bereiche, in denen Halsen ohne den Kite in einer Wettkampfsituation helfen können, sind an einer Luvtonne, wo Ihr vielleicht sofort auf den Bug mit Wind von Steuerbord halsen wollt, um auf dieser Seite des Kurses in einen frischen Windstrich zu kommen. Oder aber es könnte sein, dass es am Leetor ein Getümmel gibt und Ihr früh den Gennaker bergen müsst. In diesem Fall müsst Ihr ohne ihn halsen.

Es gibt sogar extreme Situationen bei 49er-Weltmeisterschaften, in denen Teams sich bewusst entschieden haben, den Gennaker nicht zu setzen, weil sie ziemlich genau wissen, dass sie bei der Halse kentern würden – ob sie den Gennaker nun fliegen lassen oder nicht. Sie sind der Ansicht, dass es schneller geht, das Boot nur mit dem Großsegel und der Fock wieder aufzurichten und sich nicht erst darum kümmern zu müssen, den Gennaker zurück in den Schlauch zu bekommen, falls sie kentern. Also haben sie sich für eine Halse mit zwei Segeln entschieden und das Beste gehofft. Sind sie dann aufrecht durchgekommen, war das durchaus ein Vorteil.

Tempohalse

Der Schlüssel zu einer erfolgreichen Halse ohne Gennaker ist der gleiche wie bei jeder Halse. Es gilt, mit so viel Tempo wie möglich in die Halse reinzusegeln und dieses Tempo möglichst während der ganzen Halse beizubehalten. Seid Ihr auf einem Trapezboot unterwegs, bedeutet das im Idealfall, so lange wie möglich mit der aufrichtenden Kraft, die Euch zur Verfügung steht, auf einem starken Halbwindkurs zu bleiben und so schnell wie möglich zu segeln.

Falls Ihr auf einem Ausreitboot seid, reitet so stark aus wie möglich. Wenn Ihr dann zur Halse ansetzt, versucht, das Groß nicht zu weit zu fieren. Denn je mehr Ihr das Groß fiert, desto weiter müsst Ihr durch den Wind drehen, wenn Ihr auf dem neuem Bug das Manöver beendet habt.

Besser ist es, wenn man das Großsegel zu zwei Dritteln dichtholt. Wenn der Baum dann beginnt, über Euch auf die andere Seite zu schwingen, habt Ihr ein bisschen Großschot, die Ihr fieren könnt, um die Schlagkraft des Baums etwas zu dämpfen. Wenn einer von

Wenn Ihr mit so viel Geschwindigkeit wie möglich in die Halse segelt, habt Ihr eine viel bessere Chance, aufrecht zu bleiben.

Euch den Großbaum packen und kurz bevor er von selbst herüberkommt über die Bootsmitte ziehen kann, wird der erforderliche Rudereinschlag reduziert. Das Problem beim Warten, dass der Großbaum von allein rüberkommt, ist, dass Ihr höher steuern müsst. Und je höher man die Halse beendet, desto anfälliger seid Ihr für einen Sonnenschuss. Unternehmt also alles, um den Baum so früh wie möglich auf die andere Seite zu bringen. Jedenfalls früher, als er es von selbst tun würde.

Segelt Ihr ein Boot mit zwei oder mehr Personen, müsst Ihr den Seitenwechsel so aufeinander abstimmen, dass Ihr mit Eurem Gewicht nur für die kürzestmögliche Zeit in der Mitte des Bootes bleibt. Bewegt Euch so schnell wie möglich von voll Ausreiten auf dem einem Bug zum voll Ausreiten auf dem anderen Bug.

Bei mittlerem bis starkem Wind werdet Ihr kein Rollen in Eurer Halse anwenden müssen. Ihr solltet das ganze Manöver hindurch das Boot so gerade wie möglich halten, bei einer sehr schnellen Tempohalse eventuell leicht nach Lee gekrängt. Falls Ihr Zweifel habt, wie schnell Ihr Euer Körpergewicht auf die neue Luvseite des Bootes zu bringen habt, dann macht das eher früher als später.

Bringt Ihr Euer Gewicht zu spät auf die neue Seite, wird das Boot nach Luv umkippen. Macht Ihr es zu früh und lasst das Boot nach Lee krängen, werdet Ihr es wahrscheinlich überhaupt nicht durch die Halse schaffen, dafür jedoch mit einem Sonnenschuss auf dem Bug kentern, auf dem Ihr bereits wart. Allerdings ist in acht von zehn Fällen der Grund, warum Leute bei Halsen mit zwei Segeln bei mehr Wind kentern, dass sie ihr Körpergewicht zu spät verlagert haben.

Falls Ihr ein Trapezboot segelt und Eure Teamarbeit gut klappt, sollte die Mannschaft schnellstmöglich zum neuen Trapezgriff spurten und sich am neuen Luvausleger des Bootes raushängen. Das bedeutet, dass der Steuermann getrost nach der Halse etwas höher steuern kann, um so die Vorteile des zusätzlich aufrichtenden Moments auszunutzen.

Wenn es die Mannschaft nicht schafft, die Fock bei diesem Manöver mitzunehmen und das Segel killt, ist das in Ordnung. Zu diesem Zeitpunkt eines so schwierigen Manövers sind das Crewgewicht und die Balance des Bootes wichtiger, als die Segel einzustellen. Das könnt Ihr dann machen, wenn Ihr mit dem Manöver sicher fertig seid.

Wenn Ihr nicht sicher seid, ob Ihr es schnell genug schafft, ausreichend Crewgewicht auf die neue Seite zu bringen, muss der Skipper mehr in einer S-Form aus der Halse heraussteuern, so, wie man es auf langsameren Booten macht, auf denen man die erste Hälfte des »S« fährt, um den Baum auf die andere Seite kommen zu lassen. Sobald Ihr merkt, dass der Baum herüberkommt und auf die neue Seite schlägt, könnt Ihr den zweiten Teil des »S« segeln, um das Boot wieder platt vor den Wind oder auf einen sehr weiten, raumen Kurs zu bringen, damit das Boot aufrecht bleibt.

In dieser Hinsicht ist Halsen auf einem asymmetrischen Skiff nicht viel anders als Halsen auf jeder anderen Art von Segelboot. Das ist es aber genau, warum viele Gennakerboote mit Ihren durchgelatteten und übertakelten Riggs dieses Mehr an Präzision verlangen. Deshalb ist der bestmögliche, schnelle Einsatz des Crewgewichts der Schlüssel zum Überstehen einer schwierigen Halse.

Mit zu viel Krängung in der Halse könnte es kniffelig werden, sie zu überstehen.

Diese Halse ohne Krängung im Boot ist perfekt. Seid aber bereit, in dem Moment wieder abzufallen, in dem der Baum die Seite wechselt.

Gennaker setzen

Es ist ratsam, den Gennaker beim ersten Mal nur bei leichtem bis mittleren Wind zu setzen. Hoffentlich habt Ihr bereits an Land Eure Übungen gemacht und somit einige der Abläufe zwischen Steuermann und Crew ausgearbeitet. Hier sind ein paar der grundlegenden Regeln und Verantwortlichkeiten der einzelnen Segler beim Segelsetzen.

Die meisten Regattakurse bei Meisterschaften sind so ausgelegt, dass die Wendemarken an Backbord gerundet werden, was bedeutet, dass Ihr vor dem Setzen des Gennakers von einem Schlag auf Backbordbug auf einen Halbwind- oder Raumschotkurs abfallt.

Segelt also normal gegen den Wind. Der Steuermann muss der Crew sagen, dass sie sich zum Abfallen bereitmachen soll. Wenn zu diesem Zeitpunkt irgendwelche Strecker gelöst werden müssen, dann macht das. Das könnten Cunningham und Baumniederholer sein.

Haltet außerdem das Boot aufrecht, fiert gleichzeitig das Groß und die Fock und fallt auf einen eher tiefen Raumschotkurs ab, damit die Mannschaft aus dem Trapez ins Boot kommen kann.

Steve Morrison und Ben Rhodes setzen den Gennaker auf Ihrem Weg zum Sieg bei der 49er-Weltmeisterschaft.

Sobald der Kite ganz oben ist, nimmt Ben die Gennaker-Leeschot, stellt den Gennaker ein und schließt sich Steve im Trapez an.

Ben greift den Trapezgriff, geht raus und übergibt Steve die Gennakerschot, bis er sicher eingehakt ist. Dann nimmt Ben die Schot wieder zurück, und beide Segler senken sich für mehr aufrichtendes Moment im Trapez ab.

Auf diese Weise werden Segel gesetzt, um Weltmeisterschaften zu gewinnen!

An diesem Punkt ist der Steuermann dafür verantwortlich, das Boot aufrecht zu halten, um der Crew eine gerade und stabile Plattform zu schaffen, damit sie das Fall ziehen und den Gennaker setzen kann, womit sich auf vielen Booten gleichzeitig auch das Bugspriet herauszieht. Je stabiler das Boot gehalten wird, desto weniger muss sich die Crew über irgendetwas Gedanken machen und kann sich voll darauf fokussieren, so schnell und effizient wie möglich den Gennaker zu setzen.

Sobald der Gennaker gesetzt ist, sollte sich die Crew dem Steuermann auf der Auslegerkante anschließen (vorausgesetzt, es gibt genug Wind) und damit beginnen, die Gennakerschot dichter zu nehmen. Der Steuermann wird an diesem Punkt eventuell etwas anluven müssen, also von einem reinen Raumschotkurs auf einen eher raum-seitlichen Kurs, damit der Gennaker sich füllt und gut steht. In diesem Augenblick wird das Boot durch die Beschleunigung einen Satz vorwärts machen. Da sich scheinbarer Wind aufbaut, wird das Boot krängen, also werdet Ihr entweder ausreiten oder abfallen müssen – vermutlich eine Kombination aus beidem –, damit Ihr tiefer segelt und das Boot aufrecht bleibt.

Unterliek? Lasst es weg!

Sobald Ihr loslegt und mit Vollgas fahrt, prüft Ihr, ob der Cunningham ordentlich gelöst und der Baumniederholer angezogen ist und löst, falls nötig, das Unterliek. Es macht aber auf den meisten Hochgeschwindigkeits-Gennakerbooten kaum einen Unterschied aus, das Unterliek zu lösen. Und es ist nur ein weiteres zu bedienendes Teil, an das Ihr Euch an der Lee-Bahnmarke erinnern müsst. Lasst das Schothorn also in seiner Amwindposition, außer Ihr glaubt, dass es einen spürbaren Unterschied ausmacht.

Steckschwert

Lasst das Steckschwert oder das Schwert unten. In welcher Position Ihr es auch immer für den Amwindkurs habt, wird es die meiste Zeit auch auf dem Vorwindkurs passen. Der Gennaker verschiebt den Druckpunkt im Segelplan nach vorn, also braucht Ihr den seitlichen Widerstand des Schwertes, um gegen die Segelfläche zu arbeiten. Es gibt ein Beispiel, wann Ihr möglicherweise das Schwert bei leichtem Wind aufholen solltet. Das wird einer unserer Experten, Dave Hivey, später erklären.

Häufige Fehler

Zu früh? Die Crew muss sicher sein, dass das Boot zuverlässig auf dem Vorwindkurs ist, bevor sie ins Boot kommt, um den Gennaker zu setzen.

Fallt ab, fallt wirklich ab!

Ein häufiger Fehler beim Segelsetzen ist, dass der Steuermann nicht weit genug abgefallen ist, sodass die Gefahr besteht, dass sich der Gennaker nur halb öffnet, was es für die Crew viel schwieriger macht, das Segelsetzen abzuschließen. Außerdem erhöht es auch Eure Chancen, zu kentern. Also ist es ganz wichtig, sicherzustellen, dass Ihr weit genug abgefallen seid. Das wird Euch helfen, den Gennaker im Windschatten des Großsegels zu haben, was bedeutet, dass er leichter zu setzen ist, weil es dann weniger Windwiderstand gibt, gegen den die Crew arbeiten muss.

Natürlich ist es möglich, zu weit abzufallen, aber das passiert höchst selten; wenn doch, werdet Ihr es allerdings schnell merken, weil Ihr nämlich kentern werdet. Das ist die einzige Einschränkung, wenn man zu tief segelt. Es gibt allerdings gute taktische Gründe, an diesem Punkt einer Wettfahrt zu tief zu segeln, aber davon wird später noch die Rede sein.

Der richtige Moment bei Welle

Eine andere goldene Regel gilt, wenn Ihr bei Welle segelt. Achtet darauf, dass Ihr den richtigen Moment auswählt, bevor die Crew nach vorn geht, um das Segelsetzen zu starten. Schnelle Skiffs überholen die Wellen häufig – sogar ohne den gesetzten Gennaker. Timing ist alles! Wartet ab, bis der Bug durch die Rückseite einer Welle gepflügt ist und stellt sicher, dass Ihr ausreichend Zeit habt, um den Großteil des Segelsetzens abzuschließen, bevor der Bug in die Rückseite der nächsten Welle schießt.

Stellt sicher, dass Euch beim Segelsetzen nicht eine Welle eine böse Überraschung bereitet!

Reibungslos laufende Systeme und starke Arme: der Schlüssel zum schnellen und sicheren Segelsetzen

Es ist Sache der Crew, den Gennaker reibungslos und schnell setzen zu können. Wenn das Boot gut eingestellt ist und alles reibungslos läuft, dann sollte eine fitte Crew fähig sein, den Gennaker Arm über Arm zu setzen, das heißt, der Körper ist mehr oder weniger ruhig, man steht in der Mitte des Bootes, und jeder Arm wird abwechselnd von unten am Fallblock nach oben über den Kopf gezogen, bevor der andere Arm übernimmt und dasselbe macht. Manchmal, wenn sich der Gennaker zur Hälfte füllt oder er nass und schwer vom Eintauchen oder von einer Kenterung ist, wird das Arm-über-Arm-Setzen nicht möglich sein. Greift stattdessen das Fall mit beiden Händen und mit gestreckten Armen und – vor allem – arbeitet mit geradem Rücken und aus den Knien, um die harte Arbeit zu erledigen. Nehmt dabei grundsätzlich die gleiche Position wie ein Gewichtheber ein, der kurz davor ist, ein schweres Gewicht zu heben. Ganz offensichtlich ist das viel langsamer, aber manchmal ist es die einzige Möglichkeit, die Euch zur Verfügung steht, um das Setzen abzuschließen. Ein Risiko besteht dabei: Je langsamer das Setzen vonstatten geht, desto anfälliger werdet Ihr dafür sein, dass der Gennaker auf der Leeseite des Bootes ins Wasser fällt und Ihr ihn dann wie ein Schleppnetz hinter Euch herzieht. Damit beginnt dann der eigentliche Ärger, aber das wird für ein weiteres Kapitel aufgespart!

Expertenrat

Geoff Carveth, Segelsetzen auf Sportbooten

Zuerst müsst Ihr ganz abfallen, bevor Ihr auch nur anfangt mit dem Segelsetzen. Und der schlechteste Weg zu steuern, ist der mit dem Ruder. Versucht mal, die Drehung langsamer hinzubekommen, indem Ihr nur minimal Ruder legt. Fiert die Großschot reichlich und lasst den Niederholer gelöst, um das Boot vom Wind wegzudrehen. Gibt es nach der Luvtonne eine zusätzliche Ablauftonne, bereitet alles so gut wie möglich vor. Löst den Cunningham und den Baumniederholer und entlastet das Achterstag. Aber zieht das Bugspriet nicht eher heraus, bevor Ihr kurz vor dem Abfallen seid. Eine der SB-20-Klassenregeln besagt, dass das Herausziehen des Bugspriets ein Bestandteil vom Segelsetzen sein muss, sodass Ihr es nicht zu früh voreingestellt haben könnt.

Gründe, warum das Segelsetzen schiefgehen kann:

1. Der Kite fällt ins Wasser: Normalerweise passiert das, wenn man die Tackleine zu früh zieht. Stellt sicher, dass das Gennakerfall halb oben ist, bevor Ihr an der Tackleine zieht. Ansonsten riskiert Ihr, dass Ihr den Gennaker wie ein Schleppnetz hinter Euch herzieht.
2. Der Kite hängt hinter dem Groß oder der Fock fest: Fiert den Großbaum nicht ganz bis zum Want, holt ihn ein bisschen an, um dem Segel eine freie »Startbahn« zwischen der

Leeseite des Großsegels und dem Leewant zu geben. Nutzt die Fock-Luvschot, um das Schothorn der Fock am Mast einzuhängen. Das schafft eine schöne Lücke für den Gennaker, um ihn aus der Tasche herausziehen zu können und macht es viel einfacher, die Tackleine herauszuziehen.

3. Der Kite verdreht sich beim Setzen: Wenn der Skipper – dem bereits vor dem Abfallen die Spischot übergeben wurde – die Schot leicht gespannt hält, ist es weniger wahrscheinlich, dass sich der Gennaker auf dem Weg nach oben verdreht. Segelt Ihr zu tief, dreht sich der Kite eher ein. Segelt aber auf der anderen Seite auch nicht zu hoch, sonst wird das Segel schon stehen, wenn es an der Mastspitze ankommt.

Der Kite kommt beim Setzen auf einem SB 20 verdreht nach oben.

Dave Hivey: Segelsetzen in Jollen ohne Trapez

Expertenrat

Das Abfallen

Die Crew sollte nie mit dem Segelsetzen beginnen, bevor das Boot voll abgefallen ist. Bei leichtem Wind ist es sehr einfach: Ihr fallt einfach ab. Wenn es dagegen aufbrist, wird das Timing entscheidender. Die Crew sollte nie vorher ins Boot gehen, bis der Steuermann sein Okay gibt. Das passiert erst, nachdem das Boot anfängt, abzufallen. Wenn es abfällt, ist es in Ordnung. Kommt die Crew zu spät ins Boot, könnte es tatsächlich nach Luv kentern, obwohl das nicht sehr oft vorkommt. Meistens sieht man Leute, die zu früh ins Boot kommen, bevor das Abfallen begonnen hat.

Dave Hivey und Mari Shepherd an einem windigen Tag mit viel Welle im RS200. Nachdem sie sicher abgefallen sind, steht Mari auf, um mit dem Segelsetzen zu beginnen.

Halb fertig mit dem Segelsetzen, droht eine große Welle den Bug einzutauchen. Also reitet Dave so weit wie möglich hinten sitzend aus und lässt Mari weitermachen.

Nachdem Mari mit dem Setzen fertig ist, nimmt sie die Gennakerschot und macht sich bereit, sich neben Dave in Luv aufs Seitendeck zu setzen.

Das Segelsetzen

Um ein schnelles Segelsetzen durchzuführen, muss die Mannschaft sicher stehen, sodass sie Hand über Hand das Segel in die Höhe ziehen kann, ohne jemals das Fall zu verfehlen. Das bedeutet, wenn das Setzen schiefgeht, dass es die Schuld des Steuermanns ist, weil er oder sie der Crew keinen stabilen Untergrund gegeben hat. Wenn ich also abfalle, versuche ich immer, das Boot während des gesamten Segelsetzens aufrecht und im Lot zu halten.

Wenn keine anderen Boote um uns herum sind, dann werde ich versuchen, so tief wie möglich zu steuern, um so die notwendige Stabilität für das Manöver herzustellen. Ich falle gleich ab, segele tiefer und werde auch mein Körpergewicht mit einsetzen. Gehen wir mit vielen Booten um die Tonne, dann muss ich manchmal sicherstellen, dass der Kicker ganz offen ist. Ich fiere das Groß nicht zu stark, um sicherzugehen, dass es nicht zu viel Druck bekommt. Ich reite ziemlich stark aus, wenn ich meine Höhe halten will, um sicherzustellen, dass wir keine Höhe verlieren, während die Mannschaft das Segel setzt. Aber auch hier ist es ungemein wichtig, dass Ihr ein möglichst aufrechtes Boot und somit eine stabile Plattform behaltet, auch wenn Ihr versucht, die Höhe aus taktischen Gründen zu halten.

Rick Perkins: Segelsetzen auf Einhandskiffs

Natürlich seid Ihr beflügelt, so schnell wie möglich zur Leetonne zu kommen, aber Geduld ist der Schlüssel beim Segelsetzen. Wenn Ihr mit dem Setzen beginnt, bevor das Boot richtig positioniert ist, geht das Setzen wahrscheinlich schief, vor allem, wenn Ihr

auf einem Einhandboot seid. Ihr habt keine Unterstützung einer Besatzung, die sich sofort ins Trapez schwingt, während Ihr mitten im Manöver seid. Also ist die erste Aufgabe, das Boot für das Segelsetzen einzustellen.

Zunächst müsst Ihr sicher sein, dass Ihr vollständig mit dem Abfallmanöver fertig seid und das Boot flach und stabil liegt. An diesem Punkt sollte die Großschot vollkommen bis zum Stopperknoten gefiert sein, sodass der Baum fast das Leewant berührt. Wenn Ihr das Boot auf Kurs habt, duckt Ihr Euch über die Pinne, mit der Pinne in Eurer Kniekehle, damit Ihr das Boot in einer geraden Linie halten könnt und hängt Euch ans Fall. Es gibt nicht viel Reibung im Musto-Skiff-System, also reißt am Fall und zieht so schnell wie möglich den Kopf des Kites bis ganz nach oben. Zieht mit langen Armzügen und lasst das Fall, das Ihr gerade gezogen habt, fallen und durch Eure Hände rutschen, damit Ihr keinen Knoten ins Fall bekommt.

Ein guter Tipp: Um sicherzustellen, dass der Kite den Topp erreicht hat, markiert das Fall an der Stelle, die die Klemme erreicht, wenn Ihr das Setzen abgeschlossen habt. Ist die schwarze Markierung an der Klemme, wisst Ihr, dass der Kite vollständig gesetzt ist. Also zieht sobald wie möglich die Schot. Wenn Ihr die Schot herumschlagen lasst, während Ihr Euch um das Gleichgewicht zur Stabilisierung des Bootes bemüht, besteht die Gefahr, dass aus Eurem Kite eine »Eieruhr« wird. Also zieht die Schot an, wenn Ihr auf den Luvausleger geht. Zieht die Großschot an, hakt Euch ein und legt los im Trapez!

Gennaker einholen

Wenn Ihr den Gennaker bergen wollt, nehmt Euch dafür immer mehr Zeit, als Ihr zu brauchen glaubt. Ihr werdet das ganz besonders dann merken, wenn Ihr anfangt, Regatten zu segeln. Dann werdet Ihr nämlich feststellen, dass die Leetonne oft schneller da ist, als Ihr denkt. Solltet Ihr den Gennaker auch noch in einer Tasche verstauen müssen, werdet Ihr sogar noch mehr Zeit benötigen.

Es gibt nichts Schlimmeres, als den Gennaker zu spät herunterzunehmen. Lieber ein bisschen zu früh und dadurch zu viel Zeit für die Rundung zu haben, anstatt zu wenig. Bei einer Standardbergung kann die Crew entweder einfach die Gennakerschot fallen lassen oder sie kann, wenn Ihr Eure Geschwindigkeit

noch ein bisschen länger beibehalten wollt, die Schot an den Steuermann übergeben, der sie dann in seiner vorderen Hand hält, während die Besatzung nach vorn geht, um den Gennaker zu bergen.

Bergen in einen Schlauch

Während Ihr breitbeinig über dem Fall steht, löst die Crew das Gennakerfall aus der Klemme und beginnt, den zügig fallenden Gennaker Arm über Arm einzuholen. Diese zieht dabei an der Bergeleine vor deren Block und hinter der Klemme, falls Euer Boot so eingerichtet ist. Der Vorteil daran ist, dass sich das Fall auf dem Weg nach unten neu belegt, was aber eher unwahrscheinlich ist.

Ihr werdet zumindest den ersten Teil der Bergung viel einfacher finden, als das Setzen, da Euch die Schwerkraft zunächst eine ganze Menge Arbeit abnimmt. Und sobald die Crew mit der Bergung beginnt, solltet Ihr, falls Ihr die Schot noch festhaltet, sie jetzt loslassen. Ab dann, wenn der erste Patch um das Vorstag herumkommt und in der Trompete verschwindet, wird es schwieriger. Habt Ihr noch genügend Kraft dafür, zieht Ihr ihn auch Arm über Arm weiter. Falls nicht, geht wieder mit gestreckten Armen und geradem Rücken in die Gewichtheberhaltung zurück – und erledigt die letzten paar Züge aus den

Glatter Lauf am Vorstag vorbei

Wenn Ihr feststellt, dass der Gennaker besonders schwer zu bergen ist, weil er sich am Vorstag bündelt, dann erinnert Euch an den Tipp, einen Distanzknoten zwischen zwei der Kitepatches zu machen. Falls es die Klassenregeln erlauben, solltet Ihr vielleicht ein Stück Kunststoffschlauch auf den untersten Teil des Vorstags stecken, um dem Kite einen glatteren Lauf zu ermöglichen.

Knien drückend, um den Gennaker komplett wegzupacken. Und zwar so, dass der Kopf des Segels just beim Ende des letzten Zuges verschwindet.

Auch hier ist es wie beim Setzen Sache des Steuermanns, das Boot immer aufrecht und stabil zu halten. Mit etwas Glück müsst Ihr beim Bergen keine größeren Kurswechsel vornehmen, weil Ihr sowieso schon ziemlich tief gesegelt seid. Aber was auch kommen mag: Als Steuermann habt Ihr immer darauf zu achten, dass das Boot aufrecht bleibt und der Mast absolut gerade nach oben zeigt, sodass es für die Besatzung so einfach wie möglich ist, sich nur darauf zu konzentrieren, den Gennaker sicher zu verstauen.

Bergen in eine Tasche

Den Gennaker in eine Tasche zu bergen, erfordert gutes Timing, sonst besteht die Gefahr, dass er ins Wasser fällt und Ihr ihn hinter Euch herschleppt. Zuerst muss der Steuermann fast bis auf einen Kurs platt vor dem Wind abfallen, um den scheinbaren Wind und den Druck aus dem Gennaker zu bekommen. Die Mannschaft wird dann weniger zu kämpfen haben, das Segel in die Tasche zu bekommen. Löst zunächst die Tackleine, rafft den größten Teil des Unterlieks zusammen und fangt damit an, es in die Tasche zu stopfen. Dann lasst das Gennakerfall los und packt das Segel so schnell wie möglich Arm über Arm in

Stellt sicher, dass der Vorschiffmann genügend Zeit hat, um den Gennaker vor der Rundung in Lee einzupacken. Der Preis für eine späte Bergung ist viel höher, als wenn man ihn zu früh einholt.

die Tasche. Falls Ihr ein einziehbares Bugspriet habt, stellt sicher, dass das Bugspriet zurück in das Boot gleitet, um nicht andere Boote damit während einer stark frequentierten Tonnenrundung zu berühren.

Was macht Ihr, wenn Ihr über der Anliegelinie zur Leetonne seid und nicht genug Platz zum Abfallen auf einen Vorwindkurs habt? Auf kleineren Rüsselbooten ist es dann immer noch möglich, den Kite auf der Luvseite zu bergen, aber Ihr müsst schnell sein. Während der Skipper (oder ein anderes Besatzungsmitglied) das Segel noch im Griff hat, greift der Vorschiffmann die lose Luvschot. Dann gibt die Crew das Fall und die Tackleine in schneller Abfolge frei, worauf der Kite sehr schnell in Richtung Wasser fallen wird.

Wenn Ihr jedoch schnell genug seid, kann die Crew die Gennaker-Luvschot einholen. Ab da seid Ihr dann ziemlich sicher, sofern Ihr das Schothorn des Gennakers um das Vorstag herum und auf das Vordeck bekommt. Macht einfach damit weiter, den Kite um das Vorstag herumzuziehen und es dabei in die Tasche zu stopfen. Es ist nicht schön und es fühlt sich riskant an, aber es ist einfacher, als es klingt. Wenn Ihr schnelle Arme habt, dann werdet Ihr kein Problem haben.

Bei leichterem Wind kann der Vorschiffmann in Lee sitzen und das Verstauen des Gennakers beenden, während das Boot hoch an den Wind geht.

Expertenrat

Geoff Carveth: Gennaker auf Sportbooten bergen

Die ideale Gennakerbergung sollte so sein, dass Ihr für das Segelsetzen an der nächsten Luvtonne aus der Tasche auf der Leeseite vorbereitet seid. Also achtet Ihr auf einem Backbordkurs darauf, dass Ihr das Segel auch auf der Backbordseite des Bootes einholt.

Diese Melges-24-Crew bezahlt einen hohen Preis dafür, den Gennaker zu spät einzuholen. Sie haben viel an Fahrt verloren, wenn sie auf die nächste Kreuzstrecke gehen.

Der einfachste Weg ist es, während der Halse die Bergung vorzunehmen. Dabei behält die Crew den Kite auf der Backbordseite, wenn das Boot halst. Gebt zunächst das Bugspriet und die Tackleine frei und rafft das Unterliek des Segels vor dem Öffnen des Falls zusammen. An diesem Punkt lasst Ihr das Segel in die Tasche fallen.

Eine Bergung in Lee ist nicht so einfach, aber auch nicht allzu schwierig. Nur muss der Steuermann mit dem Boot gut abfallen, um den Druck aus dem Gennaker zu nehmen, damit er ihn in Lee von Großsegel und Fock halten kann, wo er einfacher zu handhaben und in die Tasche zu stopfen ist. Beginnt den Kite früher zu bergen, als Ihr denkt. Den zusätzlichen Abstand, den Ihr Euch durch eine späte Bergung einhandelt, ist mehr als aufgehoben durch den Aufwand, den Ihr habt, wenn Ihr das Segel wieder zurück in die Tasche stopft und in den Wind dreht. Und ein Rat an die Steuerleute: Überlasst der Crew die Entscheidung, wann sie den Gennaker einpackt. Sie wissen besser als Ihr, wie lange es dauert. Also macht es ihnen nicht noch schwerer, als es bereits ist.

Rick Perkins: Gennaker auf Skiffs bergen

Wenn Ihr zu spät mit dem Bergen beginnt, werdet Ihr auf der Bahn an der Marke vorbeisegeln, während Eure Konkurrenten in einem Schlag in die entgegengesetzte Richtung auf dem Amwindkurs segeln. Über die Leetonne hinauszuschießen, weil man mit dem Bergen zu spät angefangen hat, ist ein Desaster. Nicht nur, dass Ihr zu weit gesegelt seid, sondern Ihr verliert auch noch an Boden, während Ihr von der Tonne wegsegelt. Ihr

Andy ist abgefallen und bleibt in der hinteren Fußschlaufe, um den Bug aus der Welle zu halten, während Mari daran arbeitet, den Gennaker wieder in den Schlauch zu bekommen.

Beachtet, wie weit hinten Mari steht, um Andy zu helfen, den Bug oben zu halten. Wenn sie das Segel in eine Tasche bergen müsste, wäre das Risiko des Eintauchens viel größer als hier.

müsst diesen Verlust dann wieder gutmachen, indem Ihr, im Verhältnis zu der Geschwindigkeit, mit der Ihr vorher unterwegs wart, langsamer gegen den Wind zurücksegelt. Deswegen ist mein Mantra: »Holt ihn im Zweifel früh ein!« Eine der Gelegenheiten, an denen ich das übe, ist im Training. Ich laufe an der Tonne vorbei, und wenn ich hinter der Tonne bin, beginne ich mit dem Bergen. Nach Beendigung luve ich an und blicke dann zurück, um zu sehen, wie weit die Tonne weg ist. Es ist erstaunlich, wie weit man während des Bergens gesegelt ist. Wenn Ihr das relativ oft übt und eventuell noch einmal vor dem Start jeder Wettfahrt, dann bekommt Ihr mehr Gefühl für den Abstand, den man braucht, um den Kite zu bergen. So könnt Ihr immer besser beurteilen, wann man mit dem Bergen beginnt.

Sobald das Bergen begonnen hat, fiere ich die Großschot normalerweise bis zu den Wanten, wenn ich aus dem Trapez komme. Dann nehme ich den Kite so dicht, dass er sich hinter dem Großsegel befindet, nehme das Fall aus der Klemme und ziehe ihn mit großen, explosiven Zügen in den Schlauch. Es ist erstaunlich, dass der Gennaker so ruhig bleibt hinter dem Großsegel. Selbst wenn Ihr beim Bergen ein bisschen langsam seid, scheint er beim Musto-Skiff nicht ins Wasser zu fallen, um am Ende zum Schleppnetz zu werden. Ich habe herausgefunden, dass das eher in anderen Klassen ein Problem sein könnte. Ich glaube, es liegt an der Gestaltung der Gennakertrompete oder an der Position des Bugspriets oder was auch immer es sein mag.

Ist der Gennaker sicher geborgen und zurück im Schlauch, geht auch Mari neben Andy ins Trapez, bereit dazu, für den anstehenden Amwindkurs maximales aufrichtendes Moment auf den Luvausleger zu bringen.

Hier noch einmal der Ablauf: Groß raus bis zum Want, das Unterliek durchsetzen, das Fall aus der Klemme, schnell einpacken. Dann habt Ihr noch den Niederholer und den Baumniederholer anzuziehen. Zum Schluss hakt Ihr Euch ein und nehmt die Schot beim Runden der Tonne dicht.

Dieser Musto-Skiff-Segler hat seinen Gennaker so ordentlich und rechtzeitig weggepackt, dass er die Bahnmarke kontrolliert runden kann.

Dave Hivey: Kites bergen in Jollen ohne Trapez

Wenn Ihr Euch der Leetonne nähert, steuert diese zunächst ein bisschen zu hoch an. So habt Ihr die Chance, vor dem Bergen abzufallen. Ihr wollt nicht zu viel Druck haben, wenn die Crew zum Bergen ins Boot kommt, weil es dann ziemlich schwierig wird, das Boot in dieser Situation stabil zu halten. Wenn Ihr nur leicht über der Anliegelinie zur Tonne seid, habt Ihr die Option, abzufallen und den Druck aus den Segeln zu nehmen. Es ist nichts falsch daran, ein bisschen abzufallen, und anschließend wieder hoch zur Bahnmarke zu segeln, solange Ihr zusätzlich darauf achtet, anderen Booten nicht zu viel Innenraumplatz an der Bahnmarke zu gewähren. Wichtig ist auch hier, so wie beim Setzen, der Crew eine schöne, stabile Plattform zu bieten.

Wenn Ihr kurz davor seid, den Kite zu bergen, habt Ihr zwei Möglichkeiten, die Ihr machen könnt: Entweder übergibt die Besatzung die Kite-Schot zurück an den Steuermann oder die Crew kann auf der Schot stehen, um den Kite für diesen kurzen Moment länger gefüllt zu lassen. Das bedeutet auch, dass der Gennaker nicht flattern darf, sodass es viel unwahrscheinlicher ist, dass er beim nächsten Setzen verdreht ist. Und auch die Schot wird dabei straff gehalten, was sie davon abhält, sich in einer Schlaufe um den Bug zu legen und möglicherweise vorn herunterzufallen und dann unter dem Boot zu hängen, wie es auf den RS200 und 400 passieren kann.

Wie beim Setzen steht Mari auf, um das Bergen zu beschleunigen.

Mari schließt das Bergemanöver ab, während Dave die Leetonne rundet.

Den Gennaker auf Mehrrumpfbooten bergen

An einem windigen Tag zeigen die Weltmeister Darren Bundock und Glenn Ashby auf dem Tornado, wie es gemacht wird.

Glenn kommt rein, um den Kite wieder in den Gennakerschlauch zu ziehen, während Darren beginnt, für die Tonnenrundung hochzuziehen.

So früh zu runden, macht es nicht wirklich einfacher für die Crew und lässt für Fehler wenig Spielraum. Versucht das also nicht gleich. Fangt lieber früher mit dem Bergen an und gönnt Euch etwas Zeit für die Vorbereitung des Tonnenmanövers. Diese Bilder zeigen Euch etwas, wonach Ihr streben könnt, wenn Ihr das Gefühl habt, dass Ihr bereit seid, Euch noch weiter zu steigern.

Glenn muss ganz schön pusten, aber es gibt keine Zeit für eine Verschnaufpause, als Darren um die Leetonne luvt.

So machen es die Besten: Darren und Glenn sind gleich wieder auf dem Amwindkurs.

Halsen mit Gennaker

Die Regeln für eine erfolgreiche Halse sind sehr einfach: Bleibt schnell und bleibt aufrecht! Nachfolgend die einzelnen Schritte einer guten Halse mit Gennaker:

Nicht zu viel Ruder legen!

Halsen mit dem Gennaker unterscheidet sich sehr vom Halsen auf einem Einhandboot oder besonders von einem Boot mit konventionellem Spinnaker. Wovon die meisten überrascht sein werden, ist die Tatsache, wie wenig man seinen Kurs ändern muss, um durch die Halse zu kommen, vor allem, wenn man mit Geschwindigkeit unterwegs ist. Einer der großen Fehler von Neulingen auf den Rüsselbooten ist, viel zu hart Ruder zu legen und so vor bzw. während der Halse zu viel Fahrt zu verlieren. Bei mittlerem bis starkem Wind kann es auch zu einer Kenterung kommen, wenn Ihr zu hart Ruder legt. Ein gemäßigt eingesetztes Ruder hat einen großen Einfluss im Vergleich zu Halsen auf anderen Bootstypen.

Aufrecht bleiben!

Der andere Unterschied gegenüber konventionellen Jollen ist, dass es viel wichtiger ist, das Boot während des Manövers aufrecht, also ohne Krängung zu halten. Es gibt kaum eine Notwendigkeit für Rollhalsen, ausgenommen in der leichtesten Brise. Wenn Ihr eine Rollhalse bei etwas stärkerem Wind versucht, werdet Ihr wahrscheinlich am Ende kentern. Es wird nicht allzu viel schiefgehen, wenn Ihr das Boot während des ganzen Manövers gerade halten könnt.

Eure erste Halse mit Gennaker

Zunächst gehe ich mal davon aus, dass Ihr bereits einige Trockenübungen an Land gemacht und an Eurer Beinarbeit sowie Körperbewegungen und Handgriffen gearbeitet habt und dass Ihr Euch als Skipper und Crew einen Plan zurechtgelegt habt, wie Ihr die Halse machen wollt.

Andy und Mari hatten noch nie zuvor ein Rebel-Skiff gesegelt, also ist das kein schlechter erster Versuch. Als sie aus dem Trapez kommen, lässt Mari den Kite gut gefüllt für eine maximale Geschwindigkeit in der Halse und achtet darauf, wie wenig sich die Pinne aus der Mittellage bewegt.

Ein bisschen Luvkrängung ist zu erkennen. Es wäre besser gewesen, das Boot aufrecht zu halten oder sogar leicht nach Lee zu krängen. Auch der Kite entwickelt nicht mehr genug Druck. Es wäre besser gewesen, wenn Mari die alte Kiteschot länger festgehalten hätte.

Andy fiert den Baum bis zum Want, um das Boot aufrecht zu halten, aber immerhin sind sie mit einem aufrecht gehaltenen Boot sicher durch die Halse gekommen. Er wechselt die Steuerhand, als Mari die neue Kiteschot dichtholt.

Als der Kite sich auf dem neuen Bug füllt und das Boot beschleunigt, haken sich Andy und Mari im Trapez ein und segeln wieder mit Vollgas.

Ihr müsst das Halsen nicht bei fünf Beaufort lernen! Wählt eine leichte bis mittlere Brise, wenn Ihr das alles zum ersten Mal probiert.

So wird's gemacht: Wenn Ihr Euch dem Moment der Halse nähert, muss der Steuermann sicherstellen, dass es hinter Euch und in Lee genug Platz gibt, bevor Ihr beginnt, Euren Kurs zu ändern. Ihr müsst sicher sein, dass Euch keine anderen Boote im Weg sind und dass Ihr genügend freien Platz für das Manöver habt. Die Richtungswechsel sind nämlich im Vergleich zu herkömmlichen Bootstypen, wenn diese halsen, sehr viel größer.

Sobald Ihr als Rudergänger wisst, dass Ihr ausreichend Platz zum Halsen habt, kündigt Ihr der Crew das Manöver an, was soviel heißt, dass sie sich zum Halsen bereit machen soll. Stehen sie im Trapez, bedeutet das, dass sie erst aus dem Trapez ins Boot kommen müssen und in der Lage sind, sich durchs Boot zu bewegen, wenn die Halse beginnt.

Während das Boot abfällt, bewegt Ihr Euer Körpergewicht mitschiffs und haltet das Boot gerade, was auch für Euer eigenes Gewicht als aufrichtendes Moment gilt, wenn sich die Kraft im Rigg verringert. Wenn der Baum auf die andere Seite herüberschwingt, solltet auch Ihr – natürlich mit Eurem Kopf unterhalb der Baumhöhe – die Mitte des Bootes erreicht haben.

Sobald die Halse beendet ist und das Boot auf seinen neuen Kurs geht, sollte das Mannschaftsgewicht sich schnell und reibungslos auf die neue Luvseite des Cockpits bewegen. Das erfolgt etwa zur gleichen Zeit, wenn der Baum übergeht und das Großsegel sich auf der neuen Seite befindet.

Unter »Vollgas«-Bedingungen, in denen Ihr auf dem Vorwindkurs das maximale aufrichtende Moment nutzt, ist eine ideale Halse die, bei der Ihr so wenig Zeit wie möglich in der Mitte des Bootes verbringt. Ihr solltet auf einem Bug komplett ausreiten (oder im Trapez stehen) und dann schnellstens auf den neuen Bug wechseln, beides mit so kurzen Pausen wie möglich. Das ist nicht nur schnell, sondern auch sicherer. Leichte Rüsseljollen sind wie Fahrräder: Beide sind schwer aufrecht zu halten, wenn sie angehalten werden oder langsam fahren.

Zwei Arten zu schiften

Es gibt zwei Möglichkeiten, wie die Crew den Gennaker beim Schiften handhaben kann: die »Durchweh«-Schifte und die »Durchzieh«-Schifte.

Durchwehen

Bei dieser Art zu schiften, wird die alte Schot während der Halse festgehalten, damit der Gennaker in seiner alten Position bleibt, bis der Wind ihn auf der neuen Luvseite des Bootes gegen die Fock und das Vorstag weht. An diesem Punkt lässt die Crew die alte Schot vollständig los und zieht die neue Gennakerschot ganz schnell an. Wenn Ihr das schnell genug macht, könnt Ihr die neue Schot festsetzen, und der Kite wird auf dem neuen Bug sofort stehen.

Das funktioniert besonders gut auf Booten mit langem Bugspriet wie beim International 14-Footer, wo der Kite hinter dem Vorstag viel Raum zum Auswehen hat. Auf Boo-

Mari wendet das Durchweh-Verfahren auf dem RS200 an. In den meisten Fällen ist das die einfachste und zuverlässigste Technik.

ten wie dem 49er mit seinem kurzen Bugspriet funktioniert das weniger gut, was den Gennaker anfälliger dafür macht, an der Fock zu kleben, besonders dann, wenn der Kite nass und alt ist. Neuere Kites wehen mit Ihrer glatten Oberfläche viel besser durch als ältere.

Durchziehen

Bei dieser Art der Halse holt die Crew die neue Schot dicht, wenn Ihr mit dem Manöver beginnt. Wenn der Großbaum dann herüberschwingt, sollte das Schothorn des Kites am Vorstag vorbei sein, und in dem Moment, wo Ihr nach der Halse auf dem neuen Kurs seid, sollte der Kite bereits auf der neuen Seite stehen.

Wenn Ihr Euer Timing im Griff habt, dann ist diese Art der Halse nicht nur sehr schnell und effizient, sondern erfordert auch weniger Kurskorrektur, um die Strömung am Gennaker wieder anliegen zu lassen. Sie erfordert jedoch größere körperliche Anstrengung und gutes Timing, um sie richtig zu machen.

Bei Leichtwind ist die Technik des Durchziehens des Gennakers die zuverlässigere Option. Auf dieser Melges 24 sieht man, wie der Vorschiffmann dem Trimmer hilft, den Gennaker auf die neue Seite zu ziehen, noch bevor das Großsegel schiftet.

Auch wenn Ihr auf Eurem Vordeck nicht den Luxus eines zusätzlichen Vorschiffmanns habt, funktioniert diese Technik perfekt auf den meisten Funjollen und Katamaranen mit Gennaker.

Welche ist besser?

Welche Art zu halsen ist also nun die beste? In den meisten Fällen wird Euch die Schifte, bei der der Gennaker durchweht, sehr gute Dienste leisten. Sie erfordert weniger Aufwand und Zeit, um sie richtig zu machen. Doch wenn Ihr merkt, dass der Kite an der Fock klebt, wird es wohl an der Zeit sein, etwas Geld für einen Neuen auszugeben. Ihr solltet trotzdem auch die zweite Art der Schifte üben. Sie ist die beste Option bei Leichtwind, was im nächsten Kapitel erklärt wird.

Richtiges Timing

Während Ihr bei all dem das richtige Timing lernt, gibt es noch etwas zu bedenken. Es betrifft wieder den richtigen Zeitpunkt, an dem Ihr auf die neue Seite gewechselt haben solltet. Es ist allemal besser, zu früh dort zu sein als zu spät. Viele Leute machen den Fehler, zu spät auf die andere Seite zu wechseln, wodurch zwar gehalst wird (gut), aber man danach fast sofort kentert (schlecht).

Wechselt Ihr andererseits zu früh die Seite, kann das bedeuten, dass das Boot zu schnell an Fahrt verliert und Ihr die Halse niemals ganz abschließt. Der Baum wird nie wirklich

Dave und Mari im RS200 bereiten sich bei hohem Tempo auf die Halse vor.

Dave und Mari halten das Boot bei der Halse schön aufrecht. An einem Punkt sieht es so aus, als käme es zu einer leichten Luvkrängung, aber …

… sie korrigieren es schnell mit einer Kombination aus Steuern und Körpergewicht. Das bringt sie schneller auf die neue Luvseite des Bootes.

Dave hat mit den Händen hinter seinem Rücken gesteuert und wechselt schließlich seine Hände für den neuen Bug.

über die Mitte kommen, was bedeutet, dass Ihr möglicherweise einen Sonnenschuss macht und auf dem alten Bug nach Lee kentert.

Dieser Fehler ist tendenziell der seltenere von beiden, also bringt Euer Gewicht, wenn Ihr Zweifel an Eurem Timing habt, lieber früher auf die neue Seite, als Ihr es zu benötigen meint.

Ihr werdet bald immer mehr Erfahrung und Vertrauen bekommen, was Euch ermutigen wird, mit schnelleren Halsen zu beginnen. Unter Gleitbedingungen könnt Ihr das ganze Manöver mit dem Boot auch mit leichter Leekrängung fahren. Wenn Ihr darüber nachdenkt, ist es genau das, was ein Windsurfer macht, wenn er eine Powerhalse fährt.

Der Mast zeigt immer weg vom Segler (nach Lee), und es sieht fast so, als ob die Spitze des Mastes sich nicht bewegt, sondern das Brett sich um die Spitze des Mastes dreht. Schnelle asymmetrische Jollen reagieren auf die gleiche Weise.

Die Kraft der Segellatten

Für Segler, die gewohnt sind, auf herkömmlichen Jollen mit weichen Segeln zu segeln, kann der Kraftanstieg auf einer asymmetrischen Jolle wie ein Schock wirken. Ein Grund dafür ist, dass die meisten modernen Gennakerboote mit leistungsfähigen, voll durchgelatteten Großsegeln ausgerüstet sind. Wenn diese steifen Latten am Ende der Halse umschlagen, erzeugen sie einen Energieüberschuss, dem entgegengewirkt werden muss, und das ist – verglichen mit älteren herkömmlichen Booten – ein weiterer Anreiz, Euer Gewicht ein bisschen schneller auf die neue Seite zu bekommen. Wenn Ihr es zu spät macht, kann diese erzeugte Energie der umschlagenden Latten Euch zum Kentern bringen. Aber wenn Euer Timing stimmt, könnt Ihr diese zusätzlich auftretende Kraft nutzen, Euch auf dem neuen Bug sofort wieder auf Höchstgeschwindigkeit zu beschleunigen.

Andy fängt den Großbaum ab, bevor er rüberknallt. Das nimmt die Kraft aus dem Segel und reduziert das Schwungmoment, das auftritt, wenn er einfach den Baum unkontrolliert auf die andere Seite fliegen lässt. Wenn die Latten im Großsegel auf die neue Seite klappen, erzeugt das einen Energiestoß, den Ihr nur genau zu diesem Zeitpunkt nicht wollt – zumindest nicht bei viel Wind. Andys kontrolliertes Loslassen des Baums verringert die Schlagkraft.

Der Maßstab für eine gute Halse

Es wurde bereits betont, wie wichtig es ist, so schnell wie möglich mit dem ganzen Halsenmanöver fertig zu sein. Ihr merkt, dass Ihr wirklich gut halst, wenn der Baum während des Manövers von einer Seite zur anderen geradezu nur zu schweben scheint. Verglichen mit einem Gennakerboot ist der wesentlichste Unterschied zu der Halse auf einem herkömmlichen Boot bei starkem Wind der, dass der Großbaum fast immer von einer auf die andere Seite rüberknallt. Sogar wenn der Wind mit 18 Knoten pfeift und Ihr mit einer Bootsgeschwindigkeit von zwölf Knoten halst, sind es nur sechs Knoten Kraft, die den Baum auf die andere Seite bewegen. Das ist eine großartige Möglichkeit, Eure Fortschritte beim Halsen zu messen. Je mehr der Großbaum sanft die Seite wechselt, desto besser seid Ihr beim Halsen.

Diese 49er-Crew hat sich selbst einiges zu tun gegeben. Entweder hat der Steuermann das Boot zu schnell gedreht oder die Crew war zu langsam im Trapez auf der neuen Seite, bevor der Kite steht und kräftig zieht.

Zusammenfassung

Behaltet immer die beiden englischen »F«-Worte im Hinterkopf: »flat« und »fast« (aufrecht und schnell). Die Geschwindigkeit, mit der Ihr das Boot dreht, muss zu der Geschwindigkeit passen, mit der Ihr Euch durch das Boot bewegt. Falls Ihr nicht so schnell seid, dann dreht auch das Boot nicht so schnell!

Wenn Euch die Halse gelingt, Ihr aber unmittelbar danach kentert, habt Ihr das Boot wahrscheinlich zu schnell gedreht oder seid nicht schnell genug auf die neue Luvseite gekommen. Entweder verlangsamt Ihr die Geschwindigkeit der Drehung oder Ihr bewegt Euch schneller durch das Boot.

Wenn Ihr noch vor Abschluss der Halse kentert, habt Ihr vermutlich die Geschwindigkeit des Boots zu sehr reduziert, und der Druck im Großsegel wurde zu stark, um ihn noch sicher zu handhaben. Denkt daran, dass asymmetrische Jollen wie Fahrräder sind – instabil bei niedriger Geschwindigkeit. Stellt also zunächst sicher, dass Ihr mit maximaler Geschwindigkeit unterwegs seid, bevor Ihr mit der Halse beginnt. Wenn das an sich das Problem nicht löst, leitet etwas mehr Drehung mit dem Ruder ein und lasst das Mannschaftsgewicht vor Beginn des Halsenmanövers so lange wie möglich außenbords.

Expertenrat

Geoff Carveth: Halsen auf Sportbooten

Es ist extrem wichtig, bei starkem Wind mit maximaler Geschwindigkeit in die Halse zu segeln.

Schifte: Durchziehen oder durchwehen?

Ihr habt zwei Möglichkeiten, den Gennaker zu schiften, und das gilt für viele Gennakerboote, nicht nur für den SB 20.

Durchwehen: Die beste Wahl in allen Bedingungen über sechs Knoten Wind. Während der Steuermann in die Halse reinsteuert, lässt der Vorschoter den Kite angezogen oder zieht die Schot sogar noch dichter, damit der Kite bei der Halse an der neuen Luvseite der Fock anliegt. An dieser Stelle lasst Ihr die alte Schot los und holt die neue Kiteschot so schnell wie möglich dicht. Wenn Ihr das richtig macht, muss die neue Schot belegt sein und der Kite sich auf dem neuen Bug sofort öffnen und füllen und das Boot schnell wieder auf Geschwindigkeit bringen.

Durchziehen: Den Kite durchwehen zu lassen, funktioniert bei Geschwindigkeiten unter sechs Knoten nicht gut. Wenn dazu Euer Kite alt und nass ist, besteht außerdem die Gefahr, dass er an der Fock kleben bleibt. Momente wie diese verlangen geradezu danach, das Segel durchzuziehen. Diesmal gibt der Vorschoter die alte Schot frei und beginnt damit, die neue dichtzuholen, wenn der Steuermann die Halse einleitet. Wenn Ihr schnell und beweglich genug seid, sollte es möglich sein, den Kite bereits eingestellt zu haben, wenn Ihr auf dem neuen Bug seid.

Rick Perkins: Halsen auf Einmannjollen

Beim Halsen auf einem Einmannboot muss das Großsegel in einer sicheren Position belegt bleiben, während der Steuermann sich auf das Ruder und die Gennakerschifte konzentriert.

Musto-Skiff-Weltmeister Richard Stenhouse nutzt den »Superman-Punch«, um den Gennaker um das Vorstag auf die neue Seite herumzuziehen.

Idealerweise bräuchtet Ihr drei oder vier Hände, um ein Einhand-Trapezboot wie das Musto-Skiff mit Gennaker zu halsen. Aber da Euch bekanntermaßen nur zwei Hände zur Verfügung stehen, müsst Ihr einen Ablauf entwickeln und verinnerlichen, den Ihr dann draußen anzuwenden versucht. Wenn Ihr nämlich erst beginnt, Euch etwas auszudenken, wenn Ihr mit hoher Geschwindigkeit über das Wasser schießt, fällt die Überlegung, was als Nächstes zu tun ist, viel schwerer, als von vornherein einen klaren Plan zu haben. Wenn Ihr das lernt, was Ihr mit den Übungen an Land, durch das Studium von Videos oder mit Foto-Sequenzen zu erreichen versucht, habt Ihr eine viel bessere Chance, tatsächlich eine gute Halse auszuführen, als wenn Ihr das so nebenbei macht. Also solltet Ihr eine eindeutige Reihe von Prozessen im Kopf parat haben und die Bewegungsabläufe zunächst am Ufer üben, bevor Ihr es auf dem Wasser versucht.

Es ist sehr wichtig, die Geschwindigkeit beizubehalten, während Ihr Euch der Halse nähert. Es ist sehr leicht, aus dem Trapez ins Boot zu kommen, herumzusitzen und anzufangen, an jedem Tampen herumzufummeln. Während Ihr das macht, reduziert Ihr die Geschwindigkeit, während das Rigg immer mehr Druck aufbaut. Wenn ich einmal die Entscheidung zum Halsen getroffen habe, nehme ich die Lose aus der Gennaker-Luvschot und fiere, eventuell abhängig von den Windverhältnissen, das Großsegel ein bisschen. Nicht viel, nur ein bisschen, damit es nicht ganz so dichtgeknallt ist, wenn ich auf dem neuen Bug bin. Da Ihr nun bereit dazu seid, in die Halse reinzudrehen, nehmt die Lose aus der Gennaker-Luvschot, trimmt das Großsegel etwas offener, kommt – falls nötig – aus dem Trapez rein, fallt sanft ab und wechselt früh die Seite – möglichst noch, bevor der Baum rüberschwingt. Wenn Ihr ein Video in Zeitlupe anschaut, wie ein guter Segler halst, dann seht Ihr, dass er während

Dave und Mari lassen das Boot für diese windigen Bedingungen ein bisschen zu sehr nach Luv krängen, aber …

… eine gute Kontrolle über das Ruder und das Großsegel beim Beenden des Manövers bedeutet, dass sie damit durchkommen. Ein aufrechteres Boot und weniger Lage wären besser gewesen.

der Drehung durch das Boot auf die neue Seite gewechselt ist, bevor der Baum rübergekommen ist. Sobald der Großbaum auf der neuen Seite steht, zieht Ihr die neue Gennakerschot kräftig an. Bekannt ist dieser enorme Zug in der Musto-Skiff-Flotte als »Superman-Punch«. Ihr nehmt also die neue Schot aus dem Luv-Ratschblock und versuchst, sie in einem großen langen Zug über den Körper auf die neue Seite zu ziehen, um den Gennaker so schnell wie möglich auf die neue Seite zu bekommen. Setzt Euch auf den neuen Luvflügel, damit Ihr ein bisschen Gewicht auf die neue Seite des Bootes bringt, das immer noch schnell ist. Wenn Ihr dieses Manöver gut hinbekommen habt, wird der Gennaker auf der neuen Seite hoffentlich gut zum Stehen gekommen sein. Falls nicht, zieht an der Schot, bis der Gennaker sich füllt, pendelt Euch ein, hakt Euch ein, geht raus ins Trapez, und zieht die Großschot wieder für maximale Bootsgeschwindigkeit an.

Wieder zurück in aufrechter Position und schnell unterwegs.

Dave Hivey: Halsen auf Jollen ohne Trapez

Der Steuermann sollte derjenige sein, der die Halse einleitet, da er vor dem Wind die Taktik vorgibt und die Entscheidungen trifft. Ich würde aber immer versuchen, die Crew möglichst vorzuwarnen. Sollte ein in unmittelbarer Nähe befindliches Boot halsen, brauche ich nur kurz anzudeuten, dass wir mitgehen. Aber nehmen wir mal an, wir sind in einer idealen Situation, in der wir uns einen Platz auf einer Welle aussuchen können, dann frage ich, ob die Crew bereit ist, rumzugehen. Die Crew wird dann grundsätzlich mit einem Ja oder Nein antworten. Ist es ein Ja, fange ich an, die Halse dann einzuleiten, wenn die Crew beginnt, ins Boot zu kommen. Während die Crew nach vorn geht, lehne ich mich hinaus, um sicherzugehen, dass wir vor der Halse etwas Luvkrängung haben. Dann leite ich die Halse ein, was mit einem leichten Fieren des Großsegels beginnt. Ich greife dann nach meinem Halsengurt (eine Griffschlaufe, die an der Mitte des Baums hängt) und ziehe das Segel schön früh herüber – viel früher, als Ihr denken würdet. Beim Herüberziehen mit dem Gurt halte ich ihn nur für eine Sekunde mittschiffs, um sicherzugehen, dass er nicht auf die andere Seite schlägt. Dann gebe ich ihm langsam nach, während ich mit meinem Körper auf die andere Seite gehe.

Der nächste wichtige Schritt ist, das Boot auf dem neuen Bug in frischen Wind zu luven, je nachdem, wo sich die Crew gerade befindet. War die Crew zu lange im vorderen Bereich, weil sie die Kiteschot nicht erwischt hat oder hingefallen ist oder was sonst noch in der Halse

passiert sein könnte, dann halte ich das Boot noch etwas länger in der eher stabilen Vorwindphase, bevor ich wieder anluve. Ist die Besatzung mit der Gennakerschot auf der neuen Seite angekommen, können wir anfangen, ein bisschen mehr Tempo reinzubringen. Ich mache die Geschwindigkeit der Halse also immer davon abhängig, wo die Crew gerade ist. Das macht die Halsen sehr viel sicherer. Die Crew lässt die alte Schot, wo sie ist und lässt sie während der Halse manchmal sogar leicht belegt. Wenn sich dann der Gennaker an die Fock legt, gibt die Crew die alte Schot mit einer Hand frei und mit der anderen belegt sie die neue Schot, wenn der Gennaker auf die neue Seite weht. Sollte Euer Timing stimmen, ist das mit sehr wenig Aufwand verbunden und der Gennaker füllt sich sofort. Das macht die Halse sicher und schnell.

Das Großsegel vorhalsen

Ich ziehe den Baum gern mithilfe der Griffschlaufe rüber. Wenn Ihr wartet, bis der Baum von selbst rübergeht, werdet Ihr ihn niemals bis auf die neue Seite bekommen. Solltet Ihr darauf warten, dass der Wind die Sache erledigt und den Großbaum rüberweht, wird er ihn so auf die neue Seite knallen, dass Ihr keine Chance haben werdet, die plötzlich auftretende Krängung des Bootes mit Eurem Körpergewicht auf der anderen Seite auszugleichen, wenn der Baum die neue Seite trifft. Wenn Ihr ihn aber zur richtigen Zeit selbst etwas früher auf die andere Seite bringt, werdet Ihr feststellen, dass das fast mühelos geht und ohne dass der Baum schlagartig die Seite wechselt.

Beachtet die zusätzliche Leine, die von der Mitte des Baums neben der Großschot hängt. Dies ist die Schlaufe, die Dave sich greift, um den Baum bei einer Halse früher auf die andere Seite zu bringen.

Ihr könnt ihn langsam über Euren Kopf ziehen und ihn dann ohne Wucht auf der neuen Seite loslassen. Und denkt daran, den Baum abzubremsen, ehe er ans neue Leewant schlägt. Wenn es windig ist, ziehe ich das Groß ein bisschen dichter, weil das die Kraft im Großsegel reduziert (da Ihr dem Wind weniger Angriffsfläche bietet). Wenn Ihr den Baum ziehen und einfach auf die andere Seite werfen würdet, wird das mit einer derartigen Wucht geschehen, wenn er die neue Seite erreicht, dass das sehr schwer zu steuern und mit dem Körpergewicht auszugleichen sein wird. Ich wünsche mir eine schöne, reibungslose Halse während des ganzen Manövers, weshalb ich den Baum für einen kurzen Moment festhalte, ehe der Wind das Großsegel auf der anderen Seite erfasst. Erst anschließend lasse ich den Baum langsam bis ans Want. So funktioniert das Manöver ohne »Knalleffekt«.

Halsen bei Leichtwind

Gennakerboote bei Leichtwind zu halsen, ist grundsätzlich nicht schwierig. Aber es ist schwierig, eine Halse möglichst gut durchzuführen. Nach dem Schiften der Segel von der einen auf die andere Seite benötigt der gestörte Wind Zeit, auf der neuen Seite der Segel wieder anzuliegen, und es erfordert geschickte Bewegungen, das Boot während das ganzen Manövers reibungslos in Bewegung zu halten. Während beim Gennakersegeln gilt, das Boot zu jeder Zeit möglichst aufrecht zu halten, wird in der Halse ein bisschen Rollen nach Luv dazu beitragen, die Geschwindigkeit im Manöver beizubehalten. Denn spätestens, wenn Ihr auf Eurem neuen Kurs beschleunigt, werdet Ihr das Boot wieder aufrecht trimmen können. Bei wenig Wind wird der Kite keine Möglichkeit haben, von selbst um das Vorstag herumzuwehen, weshalb hier die »Durchzieh-Halse« erste Wahl ist. Da der Wind leicht ist und sich das Boot langsam bewegt, ist das ein recht einfaches Manöver.

Sobald Ihr gehalst habt, segelt Ihr auf einen Raumschotkurs hoch, um den scheinbaren Wind auf dem neuen Kurs aufzubauen. Wenn das Boot beschleunigt und der Druck erneut da ist, könnt Ihr wieder auf Euren normalen Kurs zurücksteuern. Schaut nach oben und stellt sicher, dass die Latten im Großsegel auch herübergekommen sind.

Halse mit durchgelattetem Großsegel bei Leichtwind

Voll durchgelattete Großsegel bringen bekanntlich mehr Segelkraft, was toll ist, wenn Ihr einfach geradeaus fahrt. Allerdings machen Euch voll durchgelattete Großsegel das Leben in den Manövern schwerer, ganz besonders während der Halse.

Bei leichten bis mittleren Bedingungen kann es schwierig sein, dass alle Latten bei der Halse rüberklappen, wenn Ihr das Manöver ausführt. Tatsächlich könnt Ihr manchmal Leute sehen, die Hunderte Meter mit den verdrehten Latten segeln, weil sie nicht nach oben geschaut und erkannt haben, dass die Latten nicht umgesprungen sind. Manchmal braucht es eben eine helfende Hand. Vergesst also nicht, nach einer Leichtwindhalse nach oben zu sehen und zu prüfen, wie das Segel steht.

In einem Boot mit zwei oder weniger Leuten ist das der Job des Steuermanns. In einem Boot mit einem Crewmitglied, das ausschließlich die Großschot bedient, ist es dessen Job, zu überprüfen, wie sich die Latten verhalten. Oftmals sind es die oberen ein oder zwei Latten, die nicht herüberklappen. Es könnte sein, dass man mit dem Großsegel ein paarmal kräftig pumpen muss, um die Latten davon zu überzeugen, umzuklappen. Stellt aber sicher, dass Ihr im Rahmen der Regeln bleibt, wenn Ihr das macht. Ihr wollt ja schließlich keine Strafe von einem Schiedsrichter bekommen, weil es so aussieht, als würdet Ihr über das Limit der gefürchteten Regel 42 hinaus mit dem Segel pumpen.

Falls ein paar kräftige Pumpzüge nicht die gewünschte Wirkung haben, dann versucht doch mal, den Baumniederholer und sogar den Cunningham anzuziehen. Bei den großen Square-Top-Großsegeln, die zur Zeit der Trend auf den Hochleistungs-Gennakerbooten wie dem 18-Fuß-Skiff und dem International 14-Footer sind, können die Latten besonders hartnäckig sein. Beim Halsen auf dem International 14-Footer wird es für die Crew zum Beispiel fast ein Teil der Routine, nach vorn zu greifen und eine Armlänge am

Das ist die Ausnahme von der goldenen Regel »flat and fast« (aufrecht und schnell). Dieser schwedische 49er krängt und rollt in seiner Halse bei wenig Wind, um die Latten umzuklappen und das Boot mit dem Mannschaftsgewicht aus der Halse heraus beschleunigen zu können. Aber eigentlich solltet Ihr bei jedem Wind über zwei Beaufort eine aufrecht gesegelte Halse fahren.

Cunningham zu ziehen, bis man die Latten umklappen hört. Anschließend wird der Cunningham wieder gefiert, um das Großsegel auf die maximale Leistung zu trimmen. Wenn Ihr viele Halsen macht und sich die Segellatten immer wieder weigern, umzuspringen, dann könnte es sich sogar lohnen, den Cunningham über den ganzen Bahnschenkel dichtgeholt zu lassen. Was Ihr an linearer Geschwindigkeit verliert, wird – verglichen mit der Zeit, die Ihr spart – minimal sein, wenn Ihr nicht die ganze Zeit damit verbringt, die hartnäckigen Latten zum Umklappen zu bewegen.

Bei sehr leichtem Wind müsst Ihr immer sicherstellen, dass alle Latten umgeklappt sind, weil die Kraft des Windes die Arbeit nicht für Euch machen wird. Wer auch immer im Boot das Großsegel vor dem Wind kontrolliert, hat bei diesen Bedingungen die Verantwortung, dem Baum einen Ruck zu geben, wenn das Boot durch die Halse geht. Auf vielen Booten ist es die beste Art, den Baum direkt oder an einem der Großschotblöcke zu packen und als festen Handgriff zu nutzen, um den Baum genau dann einmal kräftig zu schütteln, wenn Ihr auf den neuen Kurs halst.

In einem Einhandboot wie dem Musto-Skiff ist das wirklich schwierig, weil Ihr versucht, zu halsen und dabei den Kite einzustellen, und Euch außerdem noch vergewissern müsst, dass die Segellatten umgeklappt sind. Wenn Ihr damit zu kämpfen habt, diese Dinge alle auf einmal zu machen, dann macht das mit den Segellatten zuerst, weil dies ohne Schwierigkeiten geht. Oder macht es wenigstens während des Manövers und stellt den Kite später ein. Es ist viel schlimmer, die Halse beendet und alles eingestellt zu haben, und erst dann nach oben zu schauen, um festzustellen, dass die Segellatten immer noch rübergeklappt werden müssen. Dann werdet Ihr das Gleichgewicht und den Trimm des Bootes stören, um diese Aufgabe zu erledigen, sodass Ihr wirklich alles doppelt machen müsst. Gebt den Latten bei leichtem Wind die höchste Aufmerksamkeit. Bringt zunächst das hinter Euch, und wenn die Latten erst einmal umgeklappt sind, könnt Ihr mit allen anderen Aufgaben weitermachen.

Fortgeschrittene Manöver

Bisher habt Ihr Euch mit den grundlegenden Manövern beschäftigt, um Euch sicher über einen Kurs zu bringen. Lasst uns jetzt mal Eurem Arsenal einige komplexere Schritte und ein paar fortgeschrittene Manöver hinzufügen. Einer der gewagtesten Schritte ist der Gybe Set (Halse mit gleichzeitigem Setzen des Gennakers).

Gybe Set

Bei den meisten Meisterschaftskursen ist der Kurs so ausgelegt, dass die Luvtonne an Backbord zu runden ist. Der einfachste und direkteste Weg, den Gennaker zu setzen, ist das direkte Setzen auf Backbordbug (Wind von Steuerbord). Die Fähigkeit zum Setzen des Gennakers während der Halse ist allerdings eine wichtige Ergänzung Eurer taktischen Möglichkeiten. Auf einem typischen Backbordkurs sieht das so aus, dass Ihr von einem Amwindkurs mit Wind von Steuerbord in die Halse auf einen Kurs mit Wind von Backbord geht, den Gennaker während der Halse hochzieht, und ihn dabei in einem fließenden Manöver auf der Steuerbordseite zum Stehen bringt. Ihr führt dabei das Boot durch einen engen Bogen von circa 180 Grad, vielleicht sogar mehr.

Klingt kompliziert? Das ist zwar kein Schritt für Anfänger, aber ein ganz toller, den man während einer Regatta nutzen kann. Wenn Ihr mit vielen Booten um Euch herum mitten im Feld seid, dann werden die meisten Boote einfach den Kite direkt auf Backbordbug setzen, also hat ein Gybe Set den Vorteil, dass Ihr sehr schnell in freien Wind kommt.

Erst einmal üben

Dieses Manöver ist sicher keines, das Ihr beim ersten Mal versuchen solltet, wenn Ihr draußen beim Segeln seid, und sicher ebenfalls keines, dass Ihr bei starkem Wind versucht. Dieses Manöver solltet Ihr bei leichtem bis mittlerem Wind üben.

Das Erste, das man tun muss, ist bequem am Wind zu segeln, in einem weichen Bogen abzufallen und mit dem Boot auf den Steuerbordbug (Wind von Backbord) zu halsen. Es ist das Beste, das zunächst zu üben, ohne den Gennaker zu setzen. Bringt den Gennaker erst dann mit ins Spiel, wenn Ihr dieses Manöver auch ohne ihn reibungslos beherrscht. Während des gesamten Manövers solltet Ihr das Boot aufrecht halten, außer bei sehr wenig Wind.

Wenn Ihr damit vertraut seid, das Manöver ohne den Gennaker zu fahren, dann versucht, auch das Setzen in den Ablauf zu integrieren. Seid aber zunächst sicher, dass Ihr mit der Halse ganz fertig seid und zieht den Gennaker erst dann hoch, wenn sich das Boot auf dem Steuerbordbug eingependelt hat. An diesem Punkt ist der Steuermann dafür verantwortlich, das Boot aufrecht zu halten, während die Besatzung aufsteht – oder was auch immer erforderlich ist, um sich bereit zu machen, den Gennaker zu setzen. Bei Booten, auf denen die Gennakertrompete sich auf der Backbordseite vom Vordeck und entsprechender Seite der Fock befindet, ist das Setzen eigentlich unglaublich einfach, weil der Gennaker nicht von der Fock behindert wird. So ist es normalerweise ziemlich mühelos, den Kite mit ein paar leichten Zügen bis an die Spitze des Mastes hochzuziehen.

Dieser 49er kommt mit der Halse gerade eben davon. Aber wenn Ihr das übt, dann baut es Schritt für Schritt auf.

Allerdings wird es noch einfacher, wenn der Steuermann das Boot auf einem raumen Kurs hält, vielleicht sogar vor dem Wind. Der Einsatz von ein bisschen Luvkrängung (circa fünf Grad) bewirkt, dass sich der Gennaker wahrscheinlich weniger an der Saling oder in der Takelage verheddern wird, wodurch ein reibungsloses Öffnen bis hinauf zum Masttopp gewährleistet ist. Ein Risiko, wenn man den Gennaker auf dieser Seite des Bootes hochzieht, gibt es vor allem dann, wenn Ihr nicht bis vor den Wind abgefallen seid, sodass der Gennaker im vorderen Dreieck hängen bleibt, also im Bereich zwischen Vorstag und Mast.

Ein toller Tipp, der das zu vermeiden hilft, ist, die Fock ganz dichtzuholen. Ihr holt die Fock allerdings nur so dicht, wenn Ihr sicher seid, dass das gesamte Halsenmanöver abgeschlossen ist und Ihr aufrecht und kontrolliert vor dem Wind lauft. Wenn Ihr an diesem Punkt die Fock ganz dichtnehmt, wird das keine Auswirkung auf das Ruder oder die Stabilität des Bootes haben. Sie wird aber eine harte Fläche bilden, die den Gennaker davon abhält, hängen zu bleiben. So hat er keine andere Wahl, als vor dem Vorstag auszuwehen. Nun kann die Crew die Gennakerschot belegen und den Gennaker dazu bringen, sich komplett auf dem Steuerbordbug zu öffnen. Wenn das Boot wieder gut unterwegs ist, kann die Crew die Fock auf die normale Vorwindposition bringen.

Das Manöver schneller durchführen

Das waren also die Grundsätze eines Gybe Sets. Sobald Ihr mit dem Manöver vertraut seid, könnt Ihr die verschiedenen Phasen des Ablaufs beschleunigen. Der ultimative Gybe Set ist einer, bei dem Ihr anfangt, den Gennaker hochzuziehen, während das Boot

abfällt und zum Halsen bereit ist. Der Kopf des Gennakers ist genau in dem Moment am Masttopp angelangt, wenn das Boot die Halse abgeschlossen hat. Die Besatzung belegt bereits die neue Gennakerschot, während sie sich gleichzeitig im Trapez auf Backbord einhängt und sich mit dem Steuermann synchron von der Seite des Bootes abstößt, während sie den Gennaker just in dem Moment schnappt, wo sich das Segel füllt und Druck entwickelt.

Das ist ein unglaublich kraftvolles Manöver und kann das Boot auf dem Steuerbordbug sehr schnell auf Höchstgeschwindigkeit bringen. Dies ermöglicht es Euch dann auch, andere Boote zu überholen, die Ihren Gybe Set weniger effektiv durchgeführt haben. Außerdem bekommt Ihr einen guten Abstand zwischen Euch und den Booten, die mit direktem Setzen auf dem Backbordbug in gerader Linie weitergesegelt sind. Allerdings müsst Ihr bereit sein, auf der neuen Luvseite des Bootes das volle aufrichtende Moment anzuwenden, wenn Ihr aus der Halse rauskommt – falls Ihr in der Lage seid, die Kraft des Gennakers zu bändigen, wenn er Kraft entwickelt. Wenn Euch das gelingt, dann ist die Beschleunigung unglaublich, und es ist auf einem Gennakerboot eines der lohnendsten Manöver, das Ihr machen könnt.

Gybe Drop

Ein Gybe Drop umfasst das Halsen und das sofortige Einholen des Gennakers in einem Manöver. Er ist besonders geeignet, wenn man sich in Lee von weiteren Booten der Leetonne nähert, und um an der Bahnmarke den Raum nach außen zu behaupten.

Wie bei allen Manövern, die mit dem Setzen oder Bergen des Gennakers zu tun haben, ist es wichtig, dass der Steuermann für eine stabile und aufrechte Plattform sorgt, damit die Crew so schnell wie möglich mit dem Bergen des Gennakers ohne Unterbrechungen weitermachen kann.

Gybe Drop mit Bergen in einen Gennakerschlauch

Hinsichtlich der Bootsbeherrschung erfordert ein Gybe Drop mehr Balance und Timing als das einfache Bergen. Der Schlüssel ist, mit voller Geschwindigkeit in die Halse zu segeln, so wie Ihr das auch bei einer normalen Halse machen würdet. Der Unterschied kommt, sobald Ihr gehalst habt. An diesem Punkt muss der Skipper das Boot auf einem raumen Kurs, fast auf einem Vorwindkurs, halten, wenn die Mannschaft das Ziel hat, den Kite fallen zu lassen, zu bergen und in den Schlauch zu ziehen, sobald die Halse abgeschlossen ist. Wenn die Crew die alte Kiteschot auf Zug hält, während Ihr in die Halse hereinfahrt, wird das die drei Ecken des Gennakers schön auseinanderhalten, damit er in den Schlauch gleitet, ohne sich zu verdrehen und für ein reibungsloses nächstes Setzen bereit ist.

Sofern Ihr nicht gerade in einem engen Kampf um das Wegerecht an der Tonne mit einem anderen Boot seid, beginnt Ihr einen Gybe Drop rechtzeitig genug, um die Bahnmarke sauber zu runden.

Mari holt die Schot dicht und belegt sie, um sicherzustellen, dass der Kite auf das Vordeck fällt und nicht ins Wasser.

Während das Boot an Fahrt verliert, zieht Dave den Baum vom Want weg und hält das Boot aufrecht, während Mari sich zum Bergen in die entsprechende Position begibt.

Mari steht auf, damit sie beim Bergen einen längeren Arm-über-Arm-Zug hat, wenn sie den Gennaker in den Gennakerschlauch zieht.

Dave hat einen weiten Bogen gesteuert, der es ihm erlaubt, die Boje dicht zu runden, während Mari die Bergung beendet und dann wieder komplett ausreitet.

Gybe Drop mit Bergen in eine Gennakertasche

Auf einem Sportboot, wie einer Melges 24 oder einem SB 20, oder auf einer Jolle, wie dem B-14- oder 18-Fuß-Skiff, sorgt ein Gybe Drop bei Wind von Backbord auf einen Kurs mit Wind von Steuerbord dafür, dass Ihr für das erneute Setzen in Lee an der nächsten Luvtonne richtig vorbereitet seid. Somit ist ein Gybe Drop noch wichtiger auf Booten mit Gennakertaschen. Außerdem ist, wie im Kapitel zuvor beschrieben wurde, das Bergen in eine Tasche, verglichen mit der Einfachheit der Bergung in einen Schlauch, auch kein besonders einfaches Manöver. Und so könntet Ihr Euch auch als eines Eurer Standardmanöver genauso an einen Gybe Drop gewöhnen.

Das Herangehen und die Anfangsphase sind wie bei einer Standardhalse gleich. Aber nochmals: Sobald die Halse abgeschlossen ist, steuert nicht hoch, sondern haltet das Boot auf einem Raumschotkurs oder dicht am Vorwindkurs. Das nimmt den ganzen scheinbaren Wind aus dem Kite und macht es für die Crew einfacher, ihn einzupacken.

Und wieder hält – wie bei dem Gybe Drop mit dem Bergen in einen Schlauch – die Crew den Kite mit der alten Schot angezogen, während man halst. Der Kite ist neben Euch und kann somit für die Bergung leichter erreicht und gepackt werden. Öffnet zuerst die Tackleine, damit das Unterliek des Segels sicher auf dem Vordeck landet, von wo aus es nicht ins Wasser fallen kann, fiert dann das Großfall, und stopft das Segel in die Tasche, wobei Euch die Schwerkraft zur Hilfe kommt. Sobald der Kite verstaut ist, achtet darauf, dass das Bugspriet ins Boot zurückgefahren ist.

Besser zu früh als zu spät bergen!

Halbwindsegeln

Mit halbem Wind zu segeln, ist eines der ersten Dinge, die man beim Segeln lernt, da das eine der einfachsten Sachen ist. In schnellen leichten Skiffs und Mehrrumpfbooten ist es eher das Gegenteil. Weil sie nämlich so schnell beschleunigen und Ihren eigenen scheinbaren Wind aufbauen, sind sie auch effizienter, als sie es vertragen.

Bei mittlerem bis starkem Wind wird es unmöglich, von einer Bahnmarke zur anderen auf einem Halbwindkurs zu segeln. Da das Boot beschleunigt und der scheinbare Wind zunimmt, wird der Druck schnell erhöht und übersteigt das aufrichtende Moment, das zur Verfügung steht. Entweder Ihr kentert also oder Ihr ändert den Kurs. Ihr müsst entweder unterhalb oder oberhalb des direkten Kurses segeln oder eine Kombination aus beidem. Damit Ihr also aufrecht und kontrolliert bleibt, werdet Ihr tatsächlich in einem Zickzackkurs bis zur Bahnmarke segeln. In der Skiffwelt ist die »No-Go-Zone« auch als »Todeszone« bekannt.

Verbringt in der sogenannten »Todeszone« so wenig Zeit wie möglich.

Auf dem gesamten Halbwindkurs muss jeder an Bord darüber Bescheid wissen, ob der Steuermann höher oder tiefer segelt. Haltet über Eure luvwärtige Schulter konstant Ausschau nach der nächsten Bö. Falls Ihr im hohen Modus segelt, seid bereit, zu luven und das Groß und die Fock miteinander zu fieren. Wenn Ihr auf einer Jolle oder einem Skiff segelt, dann stellt sicher, dass das Boot vor dem Windstoß leicht nach Luv gekrängt ist. Sobald Ihr in der Bö seid, stellt Ihr Euch auf den neuen Kurs ein und haltet Ausschau nach der nächsten Änderung der Windgeschwindigkeit – egal, ob es nun eine Windbö oder ein Flautenloch ist.

Falls Ihr im tiefen Modus segelt, müsst Ihr auf der Luvseite wieder nach der nächsten Bö Ausschau halten, aber diesmal fallt Ihr ab, wenn Euch die Bö trifft, und Ihr öffnet die Segel, um das Boot aufrecht zu segeln. Wenn Ihr einmal mit der Bö beschleunigt habt, dann fahrt so direkt wie möglich in Richtung der Bahnmarke, wie es Eure Kraft erlaubt. Stellt die Schoten so ein, dass Ihr das Boot aufrecht haltet. In der Regel macht es ein Halbwindkurs erforderlich, ständig mit der Großschot zu arbeiten, das heißt, sie ständig dichtzuholen oder zu fieren.

So haben Boote, auf denen die Crew die Großschot permanent bedient, einen massiven Vorteil, weil sie zwei Arme haben, die sich dieser Aufgabe widmen können. Rudergänger auf Einmannbooten, die die Großschot bei sich haben, sind eher darin eingeschränkt, wie viel Schot sie holen oder fieren können, und somit wird das Steuern noch wichtiger.

Ob Ihr Euch nun im hohen oder tiefen Modus befindet, es dreht sich alles darum, so nahe wie möglich an der sogenannten »Todeszone« zu segeln, ohne aus der Bahn geworfen zu werden. Einen Halbwindkurs runterzusegeln, ist eine der schwierigsten Dinge, die Ihr auf einem Hochleistungsboot machen könnt. Wenn Ihr die Technik jedoch beherrscht, macht es besonders viel Spaß.

Halbwindkurse sind auf einem Boot wie diesem Devoti D-1 an sich einfach; auf einem Hochleistungsskiff erfordern sie jedoch mehr Respekt.

Bootseinstellung

Bei einem Halbwindkurs geht es hauptsächlich um Mut und eine gute Technik, aber ein gut eingestelltes Boot macht alles leichter. Macht alles, was Ihr könnt, um die Kraft zu reduzieren. Dazu gehört einer der oder alle folgenden Schritte:

- Schwert hochziehen
- Cunningham maximal anziehen
- Unterliekstrecker maximal anziehen
- Baumniederholer minimal anziehen
- Fock auf die äußerste Position vom Travellerschlitten (falls Ihr zum Beispiel eine Schiene für eine Selbstwendefock habt) und den
- Traveller ganz nach Lee

Denkt daran, dass es viel schwieriger oder unmöglich wird, diese Einstellungen vorzunehmen, wenn Ihr erstmal auf dem Amwindkurs seid. Versucht also, das vorher zu machen und ändert die Einstellungen, bevor Ihr an diesen Punkt gelangt und es zu spät ist.

Expertenrat

Charlie Ogletree, Olympia-Silbermedaillen-Gewinner als Vorschoter im Tornado

Halbwindkurs mit zwei Segeln auf Hochleistungs-Mehrrümpfern

Der Traveller bleibt die ganze Zeit in der Mitte, der Baumniederholer wird bei starkem Wind fest angezogen, bei Mittelwind um ein paar Markierungen, bei Leichtwind vollständig gelöst. Wir machen uns keine Gedanken über die Spannung im Unterliek, da ein flaches Segel gut ist. Die Fock wird eher mal übersehen, dabei ist sie eines der wichtigsten Elemente. Derjenige, der nicht das Groß bedient, behält eine Hand an der Fockschot, um deren Stellung bei Bedarf anpassen zu können. Ziel ist es, dass die zwei unteren Windfäden anliegen und der obere steigt.

Wenn es ein eher langer Schlag wird, ist viel Großschottrimm erforderlich. Also werde ich die Großschot in der Hand behalten und der Steuermann wird sich ausschließlich auf den Kurs konzentrieren. Auf kurzen Raumschotkursen, wie bei einem Up-and-down-Kurs, arbeite ich nur mit der Fock und der Steuermann fährt das Großsegel.

Die Schwerter lassen wir beide die ganze Zeit unten, da das Boot jeden Auftrieb braucht, den es haben kann. Wenn Ihr auf einem Strandkat einen langen Halbwindschlag macht, müsst Ihr jedoch das Schwert auf der Luvseite hochziehen. Wenn es mit mehr als 20 Knoten bläst, ist es manchmal gut, das Schwert in Lee halb hochzuziehen, damit das Boot seitlich abdriften kann. Bei diesen Bedingungen solltet Ihr den Traveller sogar ein wenig nach Lee lassen. Je windiger es wird, umso weiter geht er nach Lee.

Halber Wind bis am Wind

In den letzten Jahren werden immer mehr Up-and-down-Kurse gesegelt, weswegen sich die Segler sehr stark auf die Kreuz- und Vorwindstrecken und wie diese am besten zu segeln sind spezialisiert haben. Das gilt besonders für Regatten mit Gennakerbooten, bei denen nur Up-and-down-Kurse gesegelt werden.

Es gibt einige Klassen, wie die International 14-Footer, die in Ihren Meisterschaftskursen immer einen Halbwindkurs eingebaut haben und es bis heute so machen. Ebenso

Mit einem 18-Footer am Limit.

segeln einige von uns bei Yardstick-Regatten im Verein um die Tonnen, und so wird es immer wichtiger, mit einem asymmetrischen Segel auch noch Höhe laufen zu können.

Auch dann, wenn Ihr immer nur Regatten mit Up-and-down-Kursen segelt, empfehle ich Euch, Eure Fähigkeiten auf spitzen Halbwindkursen zu üben. Ihr müsst nur einmal ein bisschen oberhalb oder direkt auf der Anliegelinie sein, wenn der Wind plötzlich um fünf Knoten zulegt, und Ihr Euch plötzlich deutlich unter der Anliegelinie wiederfindet.

Druck aus dem Boot nehmen

Wie bereits festgestellt, erzeugt Ihr umso mehr scheinbaren Wind, je höher Ihr in Gleitbedingungen segelt. Entsprechend tiefer und schneller segelt Ihr am Ende. Alle diese Dinge sind toll, wenn Ihr versucht, vor dem Wind die größtmögliche Wegstrecke zurückzulegen. Aber diese ganze wunderbare Effizienz arbeitet jetzt gegen Euch, wenn Ihr mit dem Kite versucht, nach Luv den maximalen Weg über Grund zurückzulegen.

Ihr werdet tatsächlich mehr Weg nach Luv gutmachen, wenn Ihr die Geschwindigkeit des Bootes verringern könntet und entsprechend auch etwas die vom scheinbaren Wind erzeugte Windenergie.

Nichts geht über den Druck, den ein felsiges Ufer ausübt, um Eure Fähigkeiten zu verbessern!

Hier sind einige Vorschläge, die Ihr machen könnt, damit das Boot langsamer wird und Ihr Höhe gewinnt:

- Cunningham anziehen
- Baumniederholer lösen
- Fockschot fieren
- Großschot fieren
- Schwert hochziehen
- Boot nach Lee krängen lassen
- Gennakerschot bis zum maximalen Einklappen fieren, oder
- Gennaker extrem dichtholen!

Es fühlt sich absolut falsch an, den Gennaker extrem dichtzuholen, aber ich habe es in verschiedenen Klassen einige Male ausprobiert, und es funktioniert überraschend gut, um die Geschwindigkeit zu reduzieren und Höhe zu gewinnen. Eine andere extreme Option, die ich gelernt habe, als ich Vorschoter bei Will Henderson (mehrfacher Meister im International 14er) war, auf dem Ausleger hoch- und runterzuspringen, während wir zu zweit auf dem 14-Footer im Trapez standen. Wenn es die Effizienz des Bootes verringert, dann könnte es gut funktionieren. Wir haben es aber nicht oft genug probiert, um es zu beweisen. Weder so noch so.

Ein International 14-Footer knüppelt Höhe, die Crew lässt den Gennaker so weit wie möglich einfallen.

Expertenrat

Darren Bundock: Hochleistungs-Mehrrumpfboote

Den Gennaker sehr dichtzunehmen, kann helfen, wenn Ihr versucht, eine Bahnmarke zu erreichen, die Ihr ansonsten nicht ganz erreichen würdet. Ihr könnt auch den Traveller ganz nach Lee fahren und die Spannung in der Großschot lassen, weil das wie ein Achterstag wirkt. Die Großschotspannung wird die Mastspitze davon abhalten, runterzukommen, also könnt Ihr den Traveller ganz nach Lee fahren, was die Kraft aus dem Boot nimmt und Euch höher segeln lässt. An diesem Punkt solltet Ihr auf jeden Fall zu zweit im Trapez stehen.

Ihr solltet den Cunningham dichtholen, um das Großsegel abzuflachen und im Topp zu verwinden (twisten). Aber Ihr müsst damit ein bisschen vorsichtig sein und es nicht übertreiben, wenn Ihr zu viel Druck auf den Cunningham bringt. Das biegt den Mast in seine schwächste Richtung, und er könnte brechen.

Fiert die Fockschot so weit, dass sie nur leicht zieht. Ihr könnt sie fast aus der Klemme nehmen, denn auf einem spitzen Halbwindkurs trägt die Fock nur zu einem kleinen Teil des Vortriebs bei.

Schmetterling

Ein radikaler Schritt, der manchmal funktioniert (auch wenn ich ihn noch nie ausprobiert habe), ist der »Schmetterling«, also den Gennaker vor dem Wind auf der gegenüberliegenden Seite vom Großbaum zu fahren.

Einer meiner Freunde, der J/80-Kielboot-Rennen segelt, sagt, dass man auf dem Weg zur Leetonne manchmal einen taktischen Vorteil erreicht, weil man gegenüber einem anderen Boot, das zwei Halsen macht, die innere Überlappung gewinnt. Das ist ein interessantes Manöver zum Experimentieren, obwohl ich noch nie gesehen habe, wie es ein Skiff im Gleiten versucht hat. Wenn Ihr im Verdrängermodus segelt, besonders in einem schweren Kielboot, könnte sich vor dem Wind die kürzere Distanz auszahlen. Und es kann Euch wie gesagt eine Innenposition mit Wegerecht an der Leetonne verschaffen.

Aber die entscheidende Botschaft ist, dass Ihr Euch ein paar Möglichkeiten ausdenkt, wie Ihr den Druck aus dem Boot nehmen könnt! Je mehr Ihr den scheinbaren Wind reduzieren könnt, desto höher werdet Ihr segeln.

Gute Bootsbeherrschung führt zu guter Taktik

Stevie Morrison und Ben Rhodes gewannen in Cascais (Portugal) im Jahr 2007 die 49er-Weltmeisterschaft. Besonders ein Rennen war wirklich verhext, mit wild drehendem und böigem Wind, aber irgendwie behielten Stevie und Ben einen klaren Kopf. Großartige Bootsbeherrschung ermöglichte es ihnen, einige tolle taktische Entscheidungen zu treffen. Stevie blickt zurück auf ein verrücktes Rennen, das fast perfekt war.

»Die Bahn in Cascais lag direkt an der Küste, mit Böen von 6 bis 20 Knoten, also sehr wechselhaft. Ich erinnere mich noch, dass es einen Moment auf dem ersten Schlag gab, als der Wind erst stark nach links drehte, dann sehr stark nach rechts. Ich sagte nur zu Ben, dass wir mal schauen und einfach nur auf die Tonne zulaufen sollten, um uns eine Weile anzusehen, wo uns der Wind hinbringen würde. Wir segelten ziemlich direkt, mit in der Mitte des Travellers eingestellten Segeln, auf die Luvtonne zu und lagen so circa auf dem 10. Platz. Was würde das für ein Rennen werden?

Ein paar gute kleine Dreher später, und wir waren an der Luvtonne Dritte oder Vierte. Ich erinnere mich immer noch daran, dass wir auf dem ersten Vorwindkurs dort eine Bö fanden, wo wir sie brauchten, und natürlich gehört auch eine Portion Glück dazu. Ben und mir gelang es, genau diese Windbö zu erwischen, und wir machten auf dem ersten

Stevie Morrison und Ben Rhodes auf Ihrem Weg zum Sieg bei der 49er-WM in Cascais.

Vorwindkurs sieben oder acht Halsen. Wir hatten gerade die Hälfte der Vorwindstrecke absolviert und trieben die anderen Boote quasi vor uns her. An der Leetonne waren wir vielleicht 200 Meter vor dem zweitplatzierten Boot, was offensichtlich ziemlich gut war.

Es war ein Rennen über drei Runden und wir haben so ziemlich jeden Dreher erwischt. Woran ich mich bei der ganzen Sache am liebsten erinnere – und daran werde ich wohl täglich erinnert werden –, war, als wir in der dritten Runde nach unten fuhren, einen kleinen Windstoß bekamen und an Nathan Outteridge (mehrfacher Weltmeister aus Australien) vorbeisegelten. Wir überlappten Nathan, als er zum Ziel hinunterfuhr; ich glaube, er wurde in diesem Rennen am Ende noch Zehnter oder Elfter und beendete diese Weltmeisterschaft trotzdem mit einer Bronzemedaille. Also, ich möchte nicht zu sehr auf ihn hinabsehen, aber einem Kerl, der so talentiert ist wie er, wird diese Situation in ziemlich tiefer Erinnerung bleiben. Ich kann Euch versichern, dass er das nicht vergessen wird!

Zurückblickend glaube ich, dass unsere Philosophie, zu wenden, wenn die Fock killte, bei uns gut funktioniert hat. Und wenn Du vor dem Wind auf einem 49er eine Windbö bekommst und sie richtig erwischst, kannst Du den ganzen Bahnschenkel lang in Ihr drinbleiben. Ich denke, wir haben in diesem Rennen einen guten Job gemacht – und das ist es, was auf einem schnellen Rüsselboot ziemlich wichtig ist, nämlich die Fähigkeit, nicht aus einem Windstrich in ein Flautenloch zu segeln.

Die wichtigste Lektion ist, die Bootsbeherrschung zu besitzen, um auf einem Vorwindkurs von zwei oder drei Minuten Länge sechs oder sieben Halsen zu machen. Es ist wirklich wichtig, das Boot so zu beherrschen, dass man diese eine Windbö bis zum Ende des Schenkels nutzt. Sobald wir auch nur den geringsten Hinweis spürten, dass der Wind nachlassen würde, haben wir sofort wieder gehalst, um diagonal durch die Bö zurückzulaufen. Ihr müsst also die Bootsbeherrschung haben, um so viele Halsen wie möglich zu absolvieren, wenn Ihr es für notwendig haltet.«

Starkwindsegeln

Wenn Ihr die grundsätzlichen Manöver bei leichtem bis mittlerem Wind erst einmal draufhabt, könnt Ihr Euch langsam damit beschäftigen, wie Ihr das Boot bei starkem Wind auf dem Kurs beherrschen könnt. Hochleistungsboote bei viel Wind und Welle zu segeln, ist nichts für schwache Nerven. Aber Ihr gehört ja nicht zu denen mit schwachen Nerven, oder? Beginnen wir also mit einem der schwierigsten Manöver, dem Abfallen bei viel Wind.

Starkes Abfallen

Von einem Amwind- auf einen Vorwindkurs abzufallen, kann auf sehr schnellen Skiffs und Mehrrümpfern eine echte Herausforderung sein. Im vorigen Kapitel wurde bereits die Gefahr der sogenannten »Todeszone« erwähnt. Nun führt Euch dieses Manöver genau durch diese Zone. Also ist der Schlüssel zum Erfolg, die Zeit zu minimieren, die Ihr dort verbringt. Auf dem 49er – beim Abfallen bei viel Wind eines der schwierigsten Skiffs – müsst Ihr in möglichst kurzer Zeit vom Amwind- auf einen Vorwindkurs gehen.

Die »Nase« taucht ein, als Chris Draper und Simon Hiscocks mit Ihrem 49er auf den Vorwindkurs gehen.

Sobald Ihr Euch der Luvtonne nähert, löst Ihr den Baumniederholer bis auf seine Vorwindposition, nehmt die Fock aus der Klemme und seid bereit, sie zu fieren. Geht kurz vor dem entscheidenden Moment auf den hinteren Teil des Bootes, haltet den Luvflügel flach über dem Wasser, stellt einen Fuß in die Fußschlaufe beim Steuermann und fiert die Fock. Aber denkt nicht mal ans Abfallen, es sei denn, das Boot ist aufrecht oder leicht nach Luv gekrängt. Wenn es das nicht ist, rettet Euch, macht Euch erneut bereit und beginnt von vorn. Auch wenn Ihr zu diesem Zeitpunkt deutlich oberhalb der Luvtonne segelt, ist es besser, die zusätzliche Distanz zu haben, anstatt die Geduld zu verlieren und zu kentern.

Es ist Eure Entscheidung, wer in diesem Moment die Großschot übernimmt. Als Steuermann möchte ich persönlich die Großschot für das Manöver übernehmen, aber das ist Geschmackssache. Die allgemeine Regel ist: Seid dazu entschlossen! Es geht um deutliche Kommunikation. Ihr solltet vielleicht sogar einen Countdown bis zum Abfallen runterzählen. Wellen sind ein Punkt, also ist es besser, einen Halbwindkurs zu segeln, um sich von anderen Booten freizusegeln, bevor Ihr das Manöver beginnt. Das Abfallen und das Hochziehen des Kites sind völlig getrennte Manöver, also behandelt sie auch als solche. Wartet auf Euren Moment, bevor Ihr den Gennaker setzt.

Fallt konsequent ab und zeigt dem Boot, wer dabei das Sagen hat.

Extreme Bedingungen

Einen geraden Kurs mit Gennaker überstehen

Mit dem Gennaker bei viel Wind vor dem Wind zu segeln, kann beängstigend sein, wenn Ihr das Boot einfach nur laufen lasst. In den meisten Booten versucht Ihr, mit so viel Druck wie möglich zu segeln, aber wenn Ihr das auf Hochleistungs-Skiffs oder Mehrrumpfbooten macht, besteht die Gefahr des Eintauchens und eines Überschlags, der Euch über die Vorderseite des Bootes – oder noch schlimmer – ins Rigg fliegen lässt.

Segelt Ihr deutlich schneller als die Wellen, riskiert Ihr ein Eintauchen. An diesem Punkt solltet Ihr die Gennakerschot wie den Gashebel am Motor behandeln. Je näher Ihr dem optimalen Gennakertrimm seid, desto schneller werdet Ihr segeln und desto mehr Risiko nehmt Ihr in Kauf. Also habt Ihr zwei Optionen: Entweder Ihr nehmt den Gennaker sehr dicht oder Ihr lasst ihn killen. Falls Ihr die ganze Zeit zu schnell seid, holt den Gennaker so dicht, dass Ihr Euch damit wohler fühlt. Je dichter Ihr ihn holt, desto langsamer wird das Boot laufen.

Falls Ihr Sorge vor dem Eintauchen habt, lasst den Gennaker einfallen oder holt ihn sehr dicht.

Wenn Ihr die maximale Geschwindigkeit die meiste Zeit bewältigen könnt und es nur ab und zu eine Welle gibt, bei der Ihr glaubt, dass sie Euch Ärger bereiten könnte, dann lasst den Gennaker killen, bis Ihr die Welle überholt habt und der Moment der Gefahr vorbei ist. Nehmt den Kite anschließend wieder sehr dicht und segelt weiter.

Lasst die Großschot ziemlich dicht. Bei einem asymmetrischen Masttopp hilft das Achterliek des Großsegels dabei, den Mast zu unterstützen und wirkt wie eine Art Achterstag. Sogar dann, wenn Ihr ein Boot segelt, auf dem der Gennaker nicht toppgetakelt ist, wird das dichtgeholte Großsegel den oberen Teil des Vorlieks davon abhalten, sich zur Vorderseite des Bootes zu neigen. Das wird dazu beitragen, die Tendenz des Riggs zu reduzieren, den Bug runterzudrücken, und das Boot wird sicherer und einfacher zu steuern sein.

Expertenrat

Darren Bundock, Hochleistungs-Mehrrumpfboote

Bei extremen Bedingungen fühle ich mich sicherer, den Kite vor dem Wind killen zu lassen, da dies den Bug tatsächlich ein wenig anhebt. Oberstes Ziel ist es, dass die Crew immer im Trapez steht, und zwar direkt am Heck des Bootes. Geht aber nicht zu weit nach hinten und lasst das Boot laufen.

Ich denke, dass man dann in Schwierigkeiten gerät, wenn man es zu lässig angeht und die Crew im Boot ist, weil es so viel mehr unterschneiden wird, als wenn die Mannschaft hinten steht, das Boot aber nicht ganz so hart am Limit fährt. Es ist einfacher, mit dem modernen Tornado mit Gennaker vor dem Wind zu segeln, als früher, als es nur ein Boot mit Großsegel und Fock war.

Manchmal hilft es, den Gennaker killen zu lassen, vor allem dann, wenn Ihr glaubt, dass Ihr gleich durch die Rückseite der nächsten Welle pflügen werdet. Ich glaube, dass der Steuermann hier einiges machen kann. Wenn Ihr die Rückseite einer Welle runtersegelt und glaubt, dass Ihr gleich in die nächste lauft, kann ein kurzes Anluven helfen, den Bug anzuheben und so über die Spitze der nächsten Welle zu kommen.

Den Kite auf einem Tornado killen lassen.

Das ist eine schwierige Technik, weil das Boot mehr Druck entwickelt, wenn Ihr anluvt. Sie verlangt zudem Mut, weil Euch alles sagt, dass Ihr abfallen solltet. Abfallen wird es jedoch noch schlimmer machen.

Rick Perkins, Musto-Skiff

Im Musto-Skiff und in anderen Rüsselbooten gibt es einige wichtige Dinge zu erledigen, um sicherzugehen, dass Ihr nicht außenbords geht. Das Erste ist, das Ihr nur nach vorn schaut, denn Ihr müsst natürlich den Kite beobachten und ihn trimmen, aber nach einer Weile entwickelt Ihr ein gutes Gespür dafür. Wenn Ihr also aufrecht unterwegs seid, geht es darum, die Wellen vor Euch zu beobachten und eine möglichst günstige Route auszuwählen, die Ihr segeln wollt. Wenn Ihr auf ein besonders fieses Wellenmuster trefft, hilft es Euch, die Geschwindigkeit zu reduzieren, um der Sache Herr zu werden.

In einigen Klassen zieht man es vor, den Gennaker killen zu lassen, anstatt ihn zu sehr dichtzuholen. Auf einem Zweimann-Rüsselboot, auf dem die Crew mit beiden Händen den Kite wieder dichtholen kann, nachdem er eingefallen ist, ist das in Ordnung. Da Ihr auf einem Musto-Skiff allerdings nur mit einer Hand steuert, ist es nicht gerade leicht, die Gennakerschot mit der anderen Hand zu bedienen, dass heißt, viel zu holen oder zu fieren. Eigentlich ist es viel besser, die Schot dichtzuknallen, damit der Vorgang, wieder in Fahrt zu kommen, es nicht erforderlich macht, drei oder vier Meter Schot zu ziehen – was einhändig sehr schwierig ist.

Denkt darüber nach, wie Ihr Euer Großsegel getrimmt habt. Ist das Großsegel nicht dicht, sondern bis zum Want gefiert, wird das Topp des Großsegels im rechten Winkel

längs zum Boot stehen und den Bug nach unten drücken. Das wird Euch noch anfälliger für das Eintauchen machen.

Haltet das Boot aufrecht. Wenn es gekrängt ist, verfängt sich ein Flügel eher in einer Welle. Segelt das Boot also aufrecht, das Großsegel dichtgetrimmt, schaut Euch an, wo Ihr durch die Wellen lauft und habt keine Angst davor, langsamer zu werden. Es ist viel besser, langsamer zu werden und hier und da ein bisschen Geschwindigkeit zu verlieren, als mit gesetztem Gennaker zu kentern.

Starkwindsegeln ohne den Gennaker

Auf vielen Rüsselbooten ist es in extremen Bedingungen leichter, den Vorwindkurs mit gesetztem Gennaker zu überstehen. Das Segel liefert zusätzlichen Auftrieb am Bug, und wenn Ihr mit dem Bug in die Welle taucht, läuft das Wasser wesentlich leichter durch das Boot und den leeren Gennakerschlauch. Mit dem Kite im Schlauch rauscht das ganze Wasser über den Bug und hat es deutlich schwerer, durch das Cockpit zu fließen. Widerstand baut sich auf, und Ihr fallt um.

Trotzdem ist es in extremen Bedingungen leichter gesagt als getan, zuerst den Gennaker hochzubekommen. Aber Ihr müsst in jedem Fall wissen, wie man ohne ihn vor dem Wind unterwegs ist, um beispielsweise vor dem Start oder in anderen Situationen außerhalb von Regatten auf einer bestimmten Position zu sein.

Vor dem Wind ohne Gennaker zu segeln, kann sogar noch schwieriger sein als mit.

Großsegel dichtholen

Wie im Abschnitt zuvor erwähnt, entstehen die Probleme, wenn das Boot schneller als die Wellen ist – ein perfektes Szenario für das Eintauchen des Bugs. Und so lautet die Antwort darauf, sich der Geschwindigkeit der Wellen anzupassen. Wie erreicht man das? Indem man das Großsegel dichterholt. Lasst Ihr vor dem Wind den Großbaum am Want anschlagen, bietet Ihr dem Wind die maximale Segelfläche. Durch das Dichterholen des Großsegels reduziert Ihr effektiv die Segelfläche. Mit anderen Worten: Dichtholen ist eine sehr grobe, aber effiziente Art zu reffen.

Schräg über die Wellen steuern

Die andere Sache, die Ihr machen könnt, ist, immer schräg über die Wellen zu steuern, niemals direkt in Ihre Rückseite. Stellt Euch einen Laser vor, der abwechselnd raumschots über die Welle segelt und dann wieder abfällt, bis er direkt vor dem Wind läuft. Das bedeutet, dass der Wind vom Vorliek des Großsegels zum Achterliek weht und man nicht weit entfernt von einer Halse ist. Diese Methode ist also nicht frei von Risiken, aber immer noch besser, als ständig den Bug in die Rückseite der nächsten Welle zu bohren und darin einzutauchen.

Das Großsegel ist sehr dichtgeholt, aber wenn die Crew den Gennaker fallen lässt, wird das Großsegel sich schnell füllen. Dieses Team wird so gerade noch davonkommen.

Halse unter Starkwindbedingungen

Unter Starkwindbedingungen, wo jede überstandene Runde auf der Bahn an sich schon ein Sieg ist, es also manchmal nur ums Durchkommen geht, lohnt es sich, eine Halsentechnik zu kennen, die mir im 49er und im International 14-Footer gute Dienste geleistet hat und die sich vermutlich auf den meisten Hochleistungs-Gennakerbooten gut anwenden lässt.

Die Abwandlung einer Standardhalse ist sehr einfach. Der Einstieg ist genau der gleiche – es dreht sich alles darum, die maximale Geschwindigkeit so lange wie möglich bis ins Manöver zu behalten. Denkt daran: Je schneller Ihr seid, desto sicherer werdet Ihr sein.

Für die Crew ist alles andere genau wie bei einer Standardhalse, außer dass Ihr, wenn Ihr in die Halse reinfahrt und die Mannschaft durch das Boot geht, die alte Gennakerschot weiter dichtholt und belegt.

Wenn Ihr aus der Halse auf die neue Seite kommt, habt Ihr nun den eher seltsamen Anblick eines dichtgeknallten Gennakers, über den der Wind vom Achterliek zum Vorliek

Bei wirklich starkem Wind ist jede Halse eine gute Halse, bei der Ihr aufrecht bleibt!

strömt. Das mag seltsam aussehen, aber Ihr werdet feststellen, dass Ihr aus der Halse heraus tatsächlich auf eine sehr kontrollierte Weise auf den neuen Kurs steuern könnt.

Das Schöne daran ist, dass das Boot jetzt grundsätzlich ganz langsam geworden ist, während es sehr sicher und schnell durch die Halse gekommen ist. Das wiederum bedeutet, dass das Boot nicht so schnell von Wellenkamm zu Wellenkamm springt, wie es wäre, wenn der Gennaker für maximale Geschwindigkeit eingestellt ist. Das gibt Euch genug Gelegenheit, raus ins Trapez und in Eure Fußschlaufen zu kommen.

Wenn Ihr wieder klar seid und bereit, den nächsten »Abflug« zu erleben, dann gibt die Crew die alte Gennakerschot frei, der Gennaker weht um das Vorstag herum, und Ihr könnt ihn wieder für maximale Geschwindigkeit einstellen. Oder zumindest für so viel Tempo, wie es die Bedingungen erlauben.

Eine Warnung an Segler, die ausreiten

Ich fragte Geoff Carveth und Dave Hivey, ob sie glauben würden, dass diese Technik auch bei langsameren Gennakerbooten, wie dem RS200 und RS400, anwendbar sei, und sie dachten nicht, dass es funktionieren würde. Zunächst einmal habt Ihr nicht das gleiche

Der RS200 hat ein gewaltiges Großsegel und einen kleinen Gennaker. Also müsst Ihr ihn nach der Halse so schnell wie möglich zum Stehen bringen, damit er wieder Druck erzeugen kann.

aufrichtende Moment zur Verfügung, da es keine Trapeze gibt, und zweitens ist der Gennaker im Vergleich zum Großsegel relativ klein. Beide Experten meinten, dass Ihr den Kite sobald wie möglich schiften und das Manöver beenden solltet, um das Boot auf Geschwindigkeit zu bringen und um aus dem Großsegel den nötigen Druck zu bekommen. Sie glaubten, dass der Versuch einer solchen Sicherheitshalse zu einem Sonnenschuss führen könnte. Für Trapez-Skiffs mit toppgetakeltem Gennaker kann ich diese Technik jedoch absolut empfehlen.

Expertenrat

Sicheres Halsen mit Trevor Baylis

Die Halsentechnik ist eines der schwierigsten, zugleich aber wichtigsten Elemente beim Skiff-Segeln, aber Trevor Baylis (Weltmeister im 14er, 18er und 505er) hat einige Tipps, die helfen, Halsen bei viel Wind um einiges sicherer zu machen.

Verbale Garantie

»Die eine Sache, die ich meinem Steuermann bei diesen windigen Bedingungen sagen werde, ist, dass ich auf der anderen Seite am Draht hängen werde und er nicht die Drehung stoppen solle. Viele Steuerleute segeln mit einer S-Bewegung aus der Halse heraus,

Bei starkem Wind bewegt Ihr Euch so schnell wie möglich durch das Boot und macht Euch dann Gedanken über die Einstellung des Gennakers.

aber genau dabei könnt Ihr in Schwierigkeiten geraten. Für den Steuermann ist es viel beruhigender zu wissen, dass er hoch aus der Halse heraussegeln kann, weil er genau weiß, dass Du für ihn am Draht hängst. Auch wenn Du nicht garantieren kannst, dass der Gennaker eingestellt sein wird, wirst Du zumindest schon im Trapez stehen.

Es gab einige Gelegenheiten, bei denen es so windig war, dass ich mir nicht einmal die Mühe gemacht habe, die neue Gennakerschot aufzuheben. Bei der Internationalen 14er-Weltmeisterschaft auf den Bermudas hatten wir die Ufermauer an der Lee-Bahnmarke und Wellen, die auf einen zurückliefen, und wir wussten, falls wir jetzt kentern würden, gab es eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass der Mast bricht. Also mussten wir recht konservativ vorgehen. Wir sind einfach nur durchs Boot gelaufen und mit dem peitschenden Gennaker ins Trapez, um unsere Füße in die Fußschlaufen zu bekommen. Das Boot würde nicht so schnell sein, wir aber ziemlich sicher. Zach würde sich einrichten, und dann würde ich nach vorn nach der Schot greifen, den Gennaker einstellen und wieder in Fahrt kommen. Wenn Ihr das noch nicht ausprobiert habt, werdet Ihr erstaunt sein, wie stabil das Boot auch mit einem killenden Gennaker ist.«

Wenden

Etwas, das leichtgewichtige Skiffs so attraktiv macht – nämlich ihr geringes Gewicht –, ist genau das, was sie beim Versuch, bei starkem Wind zu wenden, so unbezwingbar werden lässt. Mangels Rumpfgewicht bleibt das Boot leicht stehen, besonders mit dem ganzen Luftwiderstand eines großen, durchgelatteten Großsegels, wenn es zu killen anfängt. Das Boot verliert leicht an Geschwindigkeit, und wenn die Wende dann noch zu lange dauert, kann es ganz stoppen oder anfangen, sich sogar rückwärts zu bewegen. Ich habe einmal sogar einen B14 rückwärts, Bug über Heck, kentern sehen!

Auf halbem Wege durch eine Wende bei viel Wind droht das Boot sehr instabil und unberechenbar zu werden. Genauso, wie eine schnelle Halse eine sichere Halse ist, gilt das gleiche auch für eine Wende auf einem Hochleistungsskiff. Wenn Ihr zur Wende ansetzt, muss es Euer Ziel sein, das Boot völlig aufrecht zu segeln und langsam hineinzusteuern. Je kontrollierter Ihr die Wende beginnt, desto besser geht der Bug durch den Wind. Wenn Ihr die Wende zu stark gekrängt durchführt, dreht das Boot zu schnell auf den neuen Bug oder es weigert sich sogar ganz zu wenden. Auf dem neuen Bug nach Lee geweht zu werden, ist das häufigste Problem. Also müsst Ihr die Crew unter Umständen beobachten, wie schnell sie reagiert. Seid bereit, die Fock zu fieren, wenn sie langsam auf die neue Seite kommt. Die erste Priorität für den Skipper ist es, zu steuern, und wenn er lange genug im Wind steht, um der Mannschaft ausreichend Zeit zu geben, um auf die neue Seite zu wechseln, sollte alles in Ordnung sein.

Wenn Ihr eine Selbstwendefock habt, fiert die Schot vor der Wende um 15 Zentimeter, das wird dem Steuermann einen größeren Spielraum lassen, wenn der Bug durch den

Bringt das Skiff mit dem Bug durch den Wind, bevor es zu viel Geschwindigkeit verliert und stehen bleibt.

Wind ist. Aus der Wende heraus und mit einer dichtgeknallten Fock zu übersteuern, lässt Euch ganz sicher kentern.

Auf einem Einhandskiff wie dem Musto-Skiff habt Ihr kein Vorsegel, das euch dabei hilft, mit dem Bug durch den Wind zu kommen. Das Wichtigste ist deshalb, genug Geschwindigkeit zu behalten, um den Bug auf die neue Seite zu drehen. Ihr dürft aber nicht sofort wieder auf den neuen Amwindkurs gehen, sondern müsst erst mit einem raum-vorlichen Kurs genügend Fahrt aufnehmen. Wie immer ist der Schlüssel, um gut durch die Wende zu kommen, ein aufrechtes und schnelles Boot. Und ohne Fock wird das sogar noch wichtiger.

Sucht bei Welle nach einer ruhigen Stelle, um eure Wende zu beenden. Seid deutlich in Euren Kommandos, und wenn Ihr loslegt, müsst Ihr auch dazu entschlossen sein.

Desaster vermeiden

Bei allen Segelregatten geht es immer darum, Eure Fehler zu minimieren. Der Segler, der die wenigsten Fehler macht, ist meist der Gewinner. Und das gilt besonders für Hochleistungsboote, die schwer zu segeln sind. Wenn Ihr bei starkem Wind die großen Fehler – zum Beispiel Kentern, Kollisionen, Eintauchen und so weiter – vermeiden könnt, dann werdet Ihr wahrscheinlich gut abschneiden. Dieses Kapitel beschäftigt sich mit einigen der größten Fehler, und wie man sie vermeiden kann.

Macht einen Plan

Zuerst sprechen wir über eine allgemeine Philosophie, nämlich wissen zu wollen, worum es Euch geht und welche Ziele Ihr habt. Auf Mannschaftsbooten ist das besonders wichtig. Jeder an Bord muss wissen, wie der Spielplan aussieht, bevor Ihr startet, sogar bevor Ihr überhaupt aufs Wasser rausgeht. Der ehemalige 49er-Medaillengewinner, 505er-Weltmeister und America´s-Cup-Veteran Morgan Larson hat es so ausgedrückt: »Sogar ein schlechter Plan ist besser als gar kein Plan. Wenn ich natürlich einen schlechten Start habe – was oft so ist –, dann braucht man einen Plan B, klar!« Es ist nicht so, dass Morgan wirklich oft schlecht startete, aber ich hoffe, Ihr versteht, was ich meine. Ein Boot und ein Team, die wissen, wo es hingeht, kommen viel wahrscheinlicher auch dort an!

Diskutiert Euren Plan vor dem Rennen. Hier seht Ihr die olympischen 49er-Champions Iker Martinez und Xabi Fernandez in Gedanken versunken.

Seid auf das Unerwartete vorbereitet

Das bezieht sich auf den vorherigen Punkt und ist einer der am häufigsten übersehenen Aspekte des Segelns. Wenn Ihr aufs Wasser geht und übt, ist es zu einfach, nur die Standardmanöver wie Wenden und Halsen und vielleicht ein paar Tonnenrundungen durchzugehen. Aber wie wäre es denn, für den Fall zu üben, dass Dinge, wie zum Beispiel 720-Grad-Strafkringel oder Kenterungen, schieflaufen? Die beste Art, das zu üben, ist, sich in diese Stresssituationen hineinzuversetzen und zu sehen, wie man reagiert.

Der andere Klassiker auf vielen Gennakerbooten und in One-Design-Klassen, die fast alle Ihre Rennen auf Up-and-down-Kursen bestreiten, ist, sich keine Gedanken zu machen, wie man mit zwei Segeln auf dem Halbwindkurs segelt, weil Ihr es nie machen müsst. Dann kommt Ihr aber eines Tages in die Situation, wenn der Wind dreht und der Kurs total verschoben wird, und müsst plötzlich anfangen, bei Halbwind mit zwei Segeln zurechtkommen. Das ist auf einem Boot wie dem 49er beim Segeln der härteste Teil. Momente wie diese zeigen, welche Teams für diese seltenen Fälle im Training Zeit investiert haben – und welche nicht.

Ein anderer weit verbreiteter Fehler ist, das Abfallen nur für die Annäherung auf Backbordbug zu üben, denn das ist es, was Ihr auf einem Backbordkurs normalerweise macht.

Roger Gilbert und Ben McGrane beim unüblichen Abfallen mit Wind von Backbord in der Internationalen-14-Footer-Klasse.

Bekanntlich ist aber das Abfallen auf einem 49er bei starkem Wind eine ziemlich harte Aufgabe. Schnell taucht man ein oder kentert, wenn das Timing nicht stimmt, also üben Mannschaften das Abfallen, bis es wie am Schnürchen klappt. Versucht jedoch mal, auf dem anderen Bug abzufallen, was sich dann total fremd anfühlt. Das ist, was Chris Draper und Simon Hiscocks im Vorfeld der Olympischen Spiele von Athen entdeckt haben, als sie damit gekämpft haben, mit dem Boot während eines wichtigen Rennens mit viel Wind von Backbord abzufallen.

Als sie von der Regatta nach Hause gekommen waren, gingen Chris und Simon raus auf die Bucht von Weymouth und haben eine straffe Trainingseinheit eingelegt, um dieses eine Manöver zu verinnerlichen. Es dauerte nicht lange, bis sich das Abfallen mit Wind von Backbord ganz natürlich anfühlte und es ein weiteres fortgeschrittenes Manöver in deren Arsenal war. Ob sie es seitdem im Ernstfall einsetzen mussten, weiß ich nicht. Wenn überhaupt, dann wahrscheinlich nicht sehr oft; aber in entscheidenden Momenten passieren ja oft die seltsamsten Dinge.

Und ich erinnere mich, als ich in Athen ein Rennen sah, bei dem der Wind massiv gedreht hatte, sodass alle 49er auf einen sehr spitzen Gennakerkurs gehen mussten. Ein unbekanntes Terrain für alle, bis auf die am besten vorbereiteten Teams, die die Sache beherrschten, während andere bei dem Versuch patzten, ohne Schwierigkeiten durch das Leetor zu kommen.

An diesem Punkt des Setzens muss die Crew wie verrückt ziehen, damit der Gennaker nicht ins Wasser fällt und Ihr ihn hinter Euch herschleppt.

Der Gennaker als Schleppnetz

Den Gennaker wie ein Schleppnetz eines Fischers hinter sich herzuziehen, ist ein schreckliches Gefühl. Das kann passieren, wenn Ihr den Gennaker hochzieht und dabei ein Teil des Segels ins Wasser fällt. Das Boot stoppt fast bis zum Stillstand, was eine massive Belastung auf das Segel und den Mast ausübt. Wenn das Segel komplett ins Wasser gefallen ist, müsst Ihr in den Wind gehen und das Boot vollständig stoppen. Dann muss die Crew sich über die Kante hängen und das klatschnasse Segel zurück aufs Deck ziehen und es idealerweise in der Tasche oder im Gennakerschlauch verstauen, bevor es wieder weitergeht.

Fällt nur eine Ecke des Segels ins Wasser, gibt es manchmal eine Chance, sich vor dem demütigenden »Treibanker« zu retten, indem man beim restlichen Segelsetzen so schnell wie möglich und mit viel Kraft zieht.

Expertenrat

Steve Irish: Schleppnetz vermeiden

Um eine andere Perspektive zu bekommen, habe ich den ehemaligen RS-800-Meister Steve Irish zum gefürchteten Missgeschick befragt und wie man es vermeiden kann.

»Leekrängung ist der Hauptgrund, warum es passieren kann. Also ist es die Aufgabe des Steuermanns, weit genug abzufallen, damit Ihr das Boot besser aufrecht halten könnt, um dem Kite ein bisschen Luft zu geben, bevor er die Möglichkeit bekommt, die Wasseroberfläche zu berühren. Stellt sicher, dass die Crew sich nicht zu schnell ins Segelsetzen stürzt. Sie muss aber bereit sein. Zu Beginn des Segelmanövers muss sie fest auf dem Cockpitboden stehen. Beim Hochziehen selbst muss sie darauf achten, dass es eine kontinuierliche Bewegung ist, die an keiner Stelle unterbrochen wird. Tendenziell fallen viele Kites deswegen ins Wasser, weil die Crew zu früh und überhastet mit dem Setzen angefangen hat, um das Manöver hinter sich zu bringen. Wenn sie dann feststellt, dass es so nicht geht, muss sie sich neu positionieren oder gar stoppen. Dann fällt der Kite besonders leicht, fängt Wasser, und der Job wird plötzlich doppelt so hart.

Unterwegs sollte der Steuermann nach der richtigen Welle suchen, damit Ihr zu Beginn des Segelmanövers in der glücklichen Lage seid, die ganze Zeit auf einer Welle zu reiten, während Ihr das Segel setzt. Der Rudergänger versucht dann auch, einen möglichst konstanten Neigungswinkel zu halten, damit die Crew nicht aus dem Gleichgewicht geworfen wird. Wenn Ihr das so machen könnt, sollte alles in Ordnung sein. Wenn bei uns auf dem RS 800 einmal die Gefahr bestanden hätte, dass der Kite ins Wasser fällt, hätte ich meinen Vorschoter angebrüllt, ihn kräftig zu ziehen. Und der war in der Regel groß und stark genug, dass er ihn normalerweise wieder aus dem Wasser reißen konnte, bevor er komplett durchs Wasser gezogen wurde.«

Verdrehter Kite

Wenn der Gennaker beim Setzen verdreht hochgeht (»Eieruhr«), müsst Ihr besser darauf achten, wie er bei den Bergemanövern verstaut wird. Etwas Spannung in der Gennakerschot zu behalten, macht es für den Gennaker viel schwieriger, sich auf dem Weg in die Tasche oder in den Schlauch zu verdrehen. Das passiert eher, wenn Ihr ihn flattern lasst, bevor Ihr ihn einholt. Entsprechend ist es eine vorbeugende Maßnahme, so lange wie möglich die Spannung in den Schoten zu behalten.

Doch was ist, wenn der Gennaker sich verdreht hat? Versucht die folgenden Gegenmaßnahmen – in dieser Reihenfolge:

- Holt den Gennaker total dicht, dann lasst ihn los, und zieht ihn wieder hart an. Manchmal kann der Kite sich von selbst aufdrehen, wenn man das macht. Sollte der Kite dann immer noch verdreht sein, …
- fiert auf einer Jolle das Fall um einen halben Meter und auf einem Sportboot um mindestens einen Meter und versucht es erneut mit dem Dichtholen. Sobald der Kite sich aufdreht, setzt Ihr das Fall wieder durch. Wenn der Kite jedoch immer noch verdreht ist, …

Der Versuch, auf einem Rebel-Skiff den Gennaker aufzudrehen.

- halst und lasst dabei auf der alten Schot so viel Spannung wie möglich. Spätestens das Manöver einer Halse sollte alle, auch die allerschlimmsten, Verdrehungen wieder in Ordnung zu bringen.

Falls keines dieser Hilfsmittel funktioniert, dann ist der Gennaker wirklich so sehr verdreht, dass Ihr ihn eventuell bergen und von Hand an Deck aufdrehen müsst. Aber das passiert nicht sehr oft.

Expertenrat

Geoff Carveth: Eieruhr aus einem SB-20-Kite bekommen

Der Vorschiffsmann rennt nach Lee, packt das Schothorn des Gennakers und zieht das Liek kräftig nach unten. Der Skipper steuert etwas höher, um mehr Druck in den Kite zu bringen. Wenn das nicht klappt, fiert das Fall einen Meter und versucht, die ersten beiden Schritte zu wiederholen. Sobald der Kite sich aufdreht, setzt das Segel erneut und zieht die Schot an. Wenn jedoch nichts davon funktioniert, dann werdet Ihr halsen müssen.

Verdrehter SB-20-Gennaker: Das könnte das Fieren des Falls um ein paar Meter oder sogar eine Halse erforderlich machen.

Die Augen vor dem Wind offenhalten

Da die meisten modernen Gennaker bis knapp über dem Wasser hängen, kann ein großer toter Winkel entstehen, wenn Ihr auf dem Vorwindkurs unterwegs seid. Einige Klassen, wie die Melges 24, erlauben Fenster im Gennaker. Aber bei vielen Klassen müsst Ihr einen anderen Weg finden, um den Überblick vor dem Wind zu behalten.

Wenn Ihr zum Beispiel zu zweit auf einem International 14-Footer oder 49er im Trapez seid, kann es sehr schwierig sein, zu erkennen, was voraus in Lee passiert. Was Ihr tun könnt, ist, das Boot sehr aufrecht oder fast mit etwas Luvkrängung zu segeln, vorausgesetzt, Ihr hängt im Trapez sehr tief. Aber bei leichten bis mittleren Bedingungen ist das nicht immer praktikabel. So muss eventuell entweder der Steuermann oder die Crew gelegentlich nach Lee rüber, nur um dafür ein Gespür zu bekommen, wo die Boote auf dem Amwindkurs sind, damit Ihr wisst, ob Ihr unter Umständen auf einem Kollisionskurs seid und ob Ihr etwas dagegen unternehmen könnt.

Ihr könnt natürlich auch hoffen, dass das Boot, das auf dem Amwindkurs ankommt, Euch rechtzeitig warnen wird und Euch darauf aufmerksam macht, dass es dort ist. Reine Selbsterhaltung könnte vermuten lassen, dass das eine vernünftige Sache wäre, aber nach meiner Erfahrung ist das nicht immer der Fall. Ob es nun daran liegt, dass andere Segler sich durch den Anblick eines schnellen Gennakerbootes, das auf sie zukommt, eingeschüchtert fühlen, oder ob sie meinen, es sei nicht nötig, Euch zu warnen. Es gibt für sie nach den Wettfahrtregeln keine Verpflichtung, Euch darauf aufmerksam zu machen, auch wenn es nach den Kollisionsverhütungsregeln angesagt wäre. Also macht es Euch zur Gewohnheit, regelmäßiger nach Lee zu sehen.

Ein sehr nützliches Fenster in einem Melges-24-Gennaker, aber die meisten Rüsselboote haben diesen Luxus nicht.

Auf Kollisionskurs? Gennaker dichtholen!

Was macht Ihr, wenn Ihr vor dem Wind mit Wind von Backbord in einen guten Windstrich segelt und dann feststellt, dass Ihr Euch auf einem Kollisionskurs mit einem Boot mit Wind von Steuerbord befindet? Die meisten Leute halsen – was auch in Ordnung wäre, falls Ihr es ohnehin machen wolltet. Aber was ist, wenn Ihr bereits auf dem bevorzugten Bug seid und auf diesem bleiben wollt?

Holt den Gennaker so dicht wie möglich, und das Boot wird deutlich langsamer werden. Lasst das andere Boot sicher vor Euch vorbeilaufen, dann fiert Ihr die Schot, bis der Gennaker wieder schön steht. Dadurch habt Ihr zwar Boden verschenkt, aber Ihr habt die Kontrolle über Eure Taktik behalten, anstatt sie vom anderen Boot diktiert zu bekommen.

Der Steuermann hat eingegriffen und den Kite dichtgeholt, um die Geschwindigkeit zu reduzieren, anstatt zu halsen.

Strafen kassieren

RS-200-Meister Dave Hivey übt seine Strafen. Die meisten guten Segler machen es genauso:

»Das ist sowieso eine gute Übung für die Bootsbeherrschung. Die generelle Regel ist, wendet zuerst, wenn Ihr am Wind segelt, und halst zuerst, wenn Ihr vor dem Wind segelt. Wenn Ihr den Kringel ausführt – ganz egal, ob es eine 360- oder eine 720-Grad-Strafe ist –, dann achtet darauf, dass Ihr die gesamte Halse mit der Großschot in der Hand absolviert. Ihr müsst sehr hart und wirklich schnell an der Großschot ziehen, wenn Ihr das Boot in den Wind dreht, um diesen Schwung vom Liek des Großsegels zu bekommen. Das wird Euch sicher durch die Wende bringen; und an diesem Punkt fiert Ihr die Fock und das Großsegel, weil Ihr geradewegs in eine Halse hinein abfallt.

Genauso wichtig ist es, aufmerksam die Krängung des Bootes im Blick zu behalten. Wenn Ihr anluvt, sollte das Boot stets nach Lee gekrängt sein, wenn Ihr abfallt, nach Luv. Du musst dafür sorgen, dass Ihr Euch die ganze Zeit über an diese Regel haltet. Dann wird das Boot sauber durch die Drehungen kommen. Wenn Ihr aber jemals zulasst, das die Krängung an einem beliebigen Punkt in die falsche Richtung geht, droht das Boot stehen zu bleiben.«

Dave Hivey übt für den Fall, dass er in einer Regatta eine 360-Grad-Strafe kassiert hat.

Wie Dave sagt, ist der Schlüssel zur erfolgreichen Absolvierung von Strafkringeln, das Augenmerk genau auf die Schotführung und den Krängungswinkel zu lenken. Daher lohnt es sich sehr, das zu trainieren.

Kentern

Das nächste Kapitel widmet sich einem der häufigsten Fehler – dem Kentern. Das ist ein großes Thema für sich, weshalb es in einem eigenen Kapitel behandelt wird.

Sonnenschuss und Kentern

Alle Segelboote schießen in die Sonne. Bei Kielbooten ist da Schluss – zum Glück. Bei Jollen und Mehrrumpfbooten ist der Sonnenschuss jedoch nur die Vorspeise vor dem Hauptgang: die Kenterung.

Kentern

Genau wie jede andere Jolle ist auch eine moderne Rüsseljolle durchaus in der Lage zu kentern, und einige der Hochleistungsboote sind besonders anfällig fürs Kentern.

Ihr könnt das schon sehen, wenn Ihr ein Boot, wie einen 49er, ein Musto-Skiff oder einen 14-Footer, zu Wasser lasst. Man kann sie nicht einfach am Bug oder am Vorstag festhalten und erwarten, dass das Boot von selbst aufrecht stehen bleibt, wie man es zum Beispiel bei einem Fireball oder Laser erwarten würde. Natürlich wollen Hochleistungs-Skiffs umfallen, weil sie eine schmale Wasserlinie und ein hohes Rigg haben.

Ihr habt es also mit etwas zu tun, das konstruktionsbedingt instabil ist, obwohl es ein bisschen wie bei einem Fahrrad ist. Je mehr Geschwindigkeit man nach vorn erreicht, umso mehr tendiert das Boot dazu, stabil zu werden. Das ist das, was man im Auge behalten muss, wenn man so ein Boot segelt – wenn Ihr die Geschwindigkeit in den Manövern beibehalten könnt, habt Ihr eine viel bessere Chance, nicht zu kentern.

Kielboote mögen zwar in die Sonne schießen, also querschlagen, aber wenigstens kentern sie nicht vollständig (jedenfalls nicht sehr oft!).

Warum Kenterungen passieren

Halsen

Eine der häufigsten Gefahren zum Kentern, wie bei jeder anderen Jolle, ist eine Halse; besonders dann, wenn es sehr windig ist. Es wurde bereits gesagt, dass es sehr wichtig ist, eine Funjolle jederzeit aufrecht zu halten. Das Boot in einer Halse nach Luv zu trimmen, ist keine gute Idee, es sei denn, der Wind ist sehr leicht und Ihr wollt den Segellatten damit helfen, während der Halse umzuklappen.

Wenn Ihr kentert, kann das viele Ursachen haben. Anfänger neigen dazu, zu viel Ruder für die Drehung zu legen und viel zu schnell und in einem zu engen Bogen zu drehen. Das bedingt einen Impuls in der Spitze des Riggs, der schwer auszuschalten ist. Nachdem Ihr deswegen ein paarmal gekentert seid, werdet Ihr bald verstehen, was ich meine, und Ihr werdet vielleicht anfangen, das Ruder viel weniger einzusetzen, als Ihr das ursprünglich gemacht habt. Wenn Ihr jedoch nach einer Halse nach Luv kentert, landet Ihr eventuell neben dem Großbaum im Wasser.

Ein weiterer Gefahrenpunkt auf der Regattabahn befindet sich an der Leetonne. Wenn Ihr zu schnell mit einem leicht nach Lee gekrängten Boot anluvt, kann es sehr schwierig sein, mit dem plötzlichen Kraftanstieg klarzukommen. Hier ist das Risiko groß, nach Lee zu kentern.

Im Boot zu langsam auf die andere Seite zu wechseln, ist ein häufiger Grund für Kenterungen.

Sonnenschuss nach einer Halse im SB 20.

Der Umgang mit plötzlichen Böen und Flautenlöchern oder großen Winddrehern ist eine weitere Herausforderung. Segelt Ihr in ein Flautenloch oder bekommt einen Drücker, kann Euch das Boot entgegenkommen und nach Luv kentern. Sich aus dem Trapez auszuhaken, kann das Boot aus dem Gleichgewicht bringen, und wenn Ihr Glück habt, wird der Wind das Boot wieder aufrichten. Natürlich müsst Ihr jetzt wieder selbst ins Boot zurückklettern, aber das ist einer kompletten Kenterung auf jeden Fall vorzuziehen.

Bei starkem Wind besteht die Gefahr des Eintauchens und einer Kenterung über den Bug. Es wurden bereits verschiedene Techniken erläutert, den Kite killen zu lassen und Fahrt aus dem Boot zu bekommen. Aber oft genug werdet Ihr etwas falsch machen, und das Kentern wird unvermeidbar sein.

Eintauchen

Fast jedes Boot kann seitwärts kentern. Hochleistungs-Skiffs und Mehrrümpfer bieten durch das Kentern vornüber einen zusätzlichen Adrenalinkick, was auch als »Nosedive« bekannt ist! Manchmal könnt Ihr das auch noch dann, wenn schon jede Menge Wasser über den Bug und durch das Cockpit läuft, überstehen. Aber gelegentlich muss man einfach akzeptieren, dass dieser Sturzflug nur einer der Dinge ist, die als Teil des Gesamtpakets Hochleistungssegeln betrachtet werden müssen.

Okay, Ihr seid also gekentert. Was nun?

Sicherheit geht vor

Einiges von dem, was Ihr als Nächstes macht, hängt von den speziellen Eigenschaften Eures Bootes ab. Zuallererst muss sichergestellt sein, dass Ihr und Eure Mannschaft frei von irgendwelchen Leinen seid und vor allem, dass Eure Trapezhaken mit nichts verhakt sind. Wenn sie es sind, dann ist es oberste Priorität, sie zu entwirren. Ist es nicht möglich, frei zu schwimmen, schneidet, falls es notwendig ist, die verhakte Leine oder die Trapezhose durch.

Aus diesem Grund rate ich Euch dringend, immer ein Messer an Bord zu haben. In der 18-Fuß-Klasse ist es eine Klassenregel, ein Messer an der hinteren Trapezvorrichtung an Backbord befestigt zu haben. So weiß man im Falle einer Kenterung und falls jemand von der Besatzung sich im Wasser verfangen hat, wo man ein Messer findet, auch wenn eines der Sicherungsboote zu Hilfe kommt. Das ist ein gutes Beispiel und vorbildlich, dem alle Hochleistungssegler folgen sollten.

Erst einmal nachschauen, ob es allen gut geht.

Durchkentern vermeiden

Wenn Ihr sicher seid, dass alle aus der Takelage raus sind und sich frei im Wasser bewegen können, solltet Ihr als Nächstes verhindern, dass das Boot durchkentert, sich also auf den Kopf dreht. Das kann bedeuten, dass einer von Euch oder sogar Ihr beide sofort aufs Schwert klettern müsst, um das Boot abzufangen, bevor es ganz durchkentert.

Den Gennaker einpacken

Wenn Ihr wisst, dass Euer Bootstyp nicht so anfällig fürs Durchkentern ist und meint, dass Ihr noch Zeit habt, um den Gennaker wieder in seinen Schlauch zu stopfen, solange das Boot noch auf seiner Seite liegt, dann ist das Eure nächste wichtige Aufgabe. Wenn Ihr also das Boot stabilisiert habt und Ihr sicher seid, dass es auf der Seite liegen bleibt, dann packt den Gennaker zurück in seinen Schlauch.

Wenn Ihr aber sehr kämpfen müsst, ihn reinzubekommen, dann guckt erst einmal, ob das Fall aus der Klemme ist. Wenn Ihr eine Fock habt, dann holt sie ganz dicht, damit sie

Knapp vor dem Durchkentern – was noch mehr Zeit in Anspruch nehmen wird und es zudem schwieriger macht, das Boot aufzurichten.

dem Gennaker eine harte Fläche bietet, an der er entlanggleiten kann. Das wird die Gefahr verringern, dass er sich ums Vorstag wickelt.

Auf Einhandbooten wie den Musto-Skiffs kann die fehlende Fock ein Problem sein, da es wahrscheinlicher ist, dass sich der Kite um das Vorstag wickelt. Ein neuerer Gennaker mit steiferem Tuch macht ihn dagegen weniger anfällig, sich selbst um den Draht zu wickeln. Neben den Vorteilen eines neueren Segels, nicht nur geringfügig schneller zu sein und es in Regattamanövern einfacher aus dem Schlauch zu bekommen, ist also die Fähigkeit, den Kite sicherer bergen zu können, ein weiterer Vorteil.

Aufrichten

Wenn Ihr den Kite nun wieder geborgen habt, könnt Ihr anfangen, darüber nachzudenken, wie Ihr das Boot wieder hochbekommt. Einige Boote reagieren ganz gut, wenn Baumniederholer und Cunningham am Großsegel stark angezogen sind. Das macht das Segel flacher, und so kann das Wasser leichter abfließen. So ist es viel einfacher, das Boot

Das Boot richtet sich auf – was aber nicht immer heißt, dass Ihr schon alles überstanden habt und im Trockenen seid.

aufzurichten. Experimentiert mit verschiedenen Spannungen bei den Streckern, bis Ihr herausfindet, was bei Eurem Bootstyp am besten funktioniert. Ihr werdet überrascht sein, wie viel Unterschied diese Segel-Trimmelemente bringen können.

Wenn Ihr bereit seid, das Boot aufzurichten, stellt sicher, dass weder die Großschot noch die Fockschot belegt sind (wenn der Kite in den Gennakerschlauch reingezogen ist). Es kann sich lohnen, die Fock leicht angezogen zu lassen und dann die Klemme erst im letzten Moment zu öffnen, wenn Ihr merkt, dass das Boot tatsächlich hochkommt. Eine lose Fock, die im Wasser liegt, kann sich nämlich selbst um das Vorstag wickeln. Bei einer durchgelatteten Fock können am Ende sogar die Latten brechen, und so hilft es, die Fock so lange wie möglich gespannt und dadurch die Schäden am Segel möglichst gering zu halten.

Die nächste Sache, die zu entscheiden ist, ist, in welcher Richtung zum Wind das Boot hochkommen wird. Einige Boote drehen sich, wenn sie im Wasser sind, tendenziell von selbst herum, bis der Mast wieder oben ist. Der 49er ist ein solches Boot und

das bedeutet, wenn Ihr es schafft, die Mastspitze aus dem Wasser zu bringen, wird der Wind allmählich unter die Unterseite des Segels greifen, bis er das Segel mit einiger Kraft nach oben drückt und das Boot aufrecht stellt. Das wahrscheinlichste Ergebnis ist dann aber, dass der Wind es ganz umdrehen wird und das Boot gleich wieder nach Lee kentert. Also erfahrt Ihr nun die Technik, wie man das doppelte Kentern vermeiden kann.

Das Boot am Durchkentern hindern

Zuerst müssen der Steuermann und die Crew auf dem Schwert stehen. Wenn das Boot hochkommt und die Mastspitze sich gerade aus dem Wasser hebt, sollte der Leichtere von Euch in die Lücke zwischen Deck und Großbaum ins Wasser springen. Der Skipper, oder wer auch immer im Wasser gelandet ist, hängt sich ins Trapez des Steuermanns ein. Derjenige, der im Wasser liegt, greift nach der Großschot, allerdings ohne sie an-

Maximale Anstrengung kann Euch ersparen, eine zweite Kenterung ertragen zu müssen.

zuziehen, ergreift dann die Pinne und wartet darauf, das die Crew den Mast aus dem Wasser zieht. Wenn der Mast hochkommt, muss der Segler, der am Trapezdraht hängt, auf alles gefasst sein und mit seinem Hintern auf dem jetzt neuen Luvausleger bleiben. Das Tempo, mit dem sich das Boot plötzlich aufrichtet, kann sehr irritierend sein, aber Ihr werdet feststellen, dass das Boot überraschend ruhig liegt, wenn es sich wieder aufrecht eingependelt hat. Meistens werden durch Euer Gewicht Folgekenterungen nach Lee vermieden.

Falls es jedoch sehr windig ist und Ihr die Gefahr seht, dass das Boot in die andere Richtung kentern wird, könnt Ihr, wenn Ihr schnell genug seid, ans Trapez springen und so für mehr aufrichtendes Moment sorgen, um das zu stoppen. Wenn das Boot trotzdem weiterkentert, springt auf alle Fälle vom Ende des Bootes hinter das Großsegel. Solltet Ihr nämlich ungewollt aus dieser Höhe in das Großsegel fallen, werdet Ihr unter Umständen das Segel beschädigen! Springt also, bevor Ihr fallt.

Wenn Du kenterst, könntest Du es auch so aussehen lassen, als hättest Du es so gewollt!

Steuermann und Crew arbeiten auf dem Schwert zusammen, bis der Mast und die Segel flach auf dem Wasser liegen. Dann bleibt der Vorschoter (bzw. der Schwerere) auf dem Schwert, während der Steuermann zum Cockpit herumschwimmt.

Mit dem Mast, der in Windrichtung zeigt, kommt das Boot sehr schnell hoch, wenn der Wind einmal unter die Segel greift. Also bewegt sich der Vorschoter so schnell an Bord, wie er kann.

Gut gemacht! Der Steuermann hat das Boot ausreichend stabilisiert, um die Besatzung an Bord zu holen. Diese vermeidet so eine weitere Kenterung, die das Ergebnis gewesen wäre, hätten beide nicht so schnell gehandelt, obwohl …

… das Manöver noch nicht ganz sicher beendet ist! Der Vorschoter befindet sich noch vor dem Mast und muss bei der ersten Gelegenheit nach achtern kommen. Von dort kann er sich zum Steuermann auf den Flügel setzen und dabei helfen, dass das Boot wieder Fahrt aufnimmt.

Die Eskimorolle

Wenn es sehr windig ist oder das Aufrichten nicht funktioniert, muss sich einer von Euch der Sache noch etwas mehr annehmen. Wer auch immer auf dem Schwert gestanden hat, um den Mast aus dem Wasser herauszubekommen, muss es nun mit der sogenannten »Eskimorolle« versuchen. Wenn sich das Boot aufgerichtet hat, halte Dich am Schwert fest und bleibe dran. Das heißt, Du tauchst dabei unter Wasser, aber wahrscheinlich nicht lange.

Die Eskimorolle zu machen, mag unangenehm klingen, aber so schlimm ist sie wirklich nicht. Der Widerstand Eures Körpers und Euer Körpergewicht helfen dabei, die Drehgeschwindigkeit zu verringern, was verhindern sollte, dass das Boot erneut kentert. Wenn die Mannschaft das Schwert so lange festhält, bis das Boot wieder aufrecht schwimmt, könnt Ihr Euch unter dem Boot herausdrücken, zu einem der beiden Ausleger gelangen und dann entscheiden, auf welcher Seite des Bootes Ihr wieder einsteigen solltet.

Wenn es windig ist oder wenn es Euch nicht gelingt, die Drehgeschwindigkeit zu kontrollieren und das Boot doch kentert, seid Ihr so wenigstens gleich neben dem Schwert, um Euch raufzuziehen. Wenn Ihr wirklich schlau wart, habt Ihr Euch möglicherweise selbst bis auf die neue Oberseite des Schwerts geschwungen und setzt bereits Euer Körpergewicht ein und versucht, das Boot nach oben zu bringen, bevor die Mastspitze wieder ins Wasser eintaucht.

Wenn es zu einer zweiten Kenterung kommt, könntet Ihr Euch davon erholen, da der Mast keine Zeit gehabt haben wird, mit Wasser vollzulaufen und die Segel ebenfalls keine Zeit, voll Wasser zu sein. Wenn Ihr also schnell genug seid, könnt Ihr bei dieser zweiten Kenterung das Boot immer noch sehr schnell und effektiv hochziehen. Mit dem Wind im Rücken (wenn Ihr auf dem Schwert steht) könnte es nun auch helfen, den Baumniederholer zu lösen und etwas Spannung aus dem Achterliek vom Groß zu nehmen.

Noch ein Tipp: Wenn Euch das aufrichtende Moment fehlt und Ihr beim Versuch, den Mast aus dem Wasser zu bekommen, auf dem Schwert steht, greift die Enden der Strecker oder der Gennakerschoten, um ganz ans Ende des Schwertes zu treten. Denkt aber immer daran, dass die zusätzliche Hebelwirkung weitere Belastungen auf das Schwert bringt. Seid also vorsichtig, wenn Ihr mit einem Schwert in Leichtbauweise unterwegs seid. Ein gebrochenes Schwert wird es viel schwieriger machen, das Boot aufzurichten – mal abgesehen davon, wie es wohl sein wird, mit gebrochenem Schwert zu segeln.

Noch eine andere Sache müsst Ihr bedenken, wenn Ihr das Boot aufrichtet: Haltet den Trapezhaken vom Rumpf und vom Schwert ab, denn es ist leicht, damit Dellen in den Rumpf zu machen. Und noch leichter passiert es, ganze Stücke aus der dünnen Abrisskante des Schwertes herauszubrechen. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, sich über den vorderen Rand des Schwertes nach oben zu ziehen, damit es – sollte Euer Haken nicht in Kontakt mit der vorderen Kante kommen – eher unwahrscheinlich wird, viel Schaden auf dieser Seite des Schwertes anzurichten.

Wenn das Boot durchkentert, steigt der Arbeitsaufwand.

Aufrichten nach dem Durchkentern

Wenn das Boot ganz durchkentert, gibt es eine weitere Möglichkeit, die Ihr nutzen könnt, bevor Ihr alle genannten Schritte im Absatz zuvor durchgeht.

Wenn das Boot kopfüber liegt, wird der Rumpf sich am ehesten über die Seite aufrichten, wenn man auf dem Vorwindausleger oder -flügel steht. Greift nach der Spitze des Schwertes und versucht, Euch vom Schwert nach Lee zu lehnen. Wenn das Boot anfängt, hochzukommen, sollte der Wind sich auf der Unterseite des Rumpfes fangen, und wenn Ihr solide Flügel oder solche mit Netz habt, wie beim 49er oder B14, verfängt sich der Wind an der Unterseite der Flügel, die wie ein Segel wirken und auf diese Weise helfen, das Boot aufzurichten.

Was ist, wenn der Mast Grundberührung hat?

Falls Ihr allerdings im Flachwasser gekentert seid und merkt, dass der Mast im Grund steckt, dann steigt nicht auf das Boot, weil das den Mast nur noch mehr belasten würde. An dieser Stelle ist der Mast sehr zerbrechlich, und jeder weitere Druck auf den Mast könnte zum Bruch führen. Das Beste, was Ihr jetzt machen könnt, ist die Drehung des Rumpfes um den Mast herum zu beschleunigen, bis der Rumpf vor dem Wind liegt. Gibt es Strömung, hilft diese und/oder der Wind zusätzlich dabei, das Boot in Windrichtung zu drücken und den Mast vom Grund anzuheben. Sobald das Boot leewärts des Mastes gedreht wurde, bringt Ihr etwas Gewicht auf das Schwert und stellt fest, ob sich das Boot aufrichten lässt.

Fallt nicht ins Großsegel!

Als ich zum ersten Mal mit einem 49er kenterte, sprang ich ins Großsegel, und nur den Bruchteil einer Sekunde später war ich durchgesprungen! Sehr peinlich und ziemlich teuer. Wenn Du den Punkt erreicht hast, an dem es kein Zurück mehr gibt, dann nimm die Tatsache hin, plane Deinen Abgang und spring – aber nicht auf den Mast, nicht ins Großsegel, sondern möglichst direkt ins Wasser!

Wenn Ihr spüren könnt, dass es immer noch nicht hochkommt, wartet ein bisschen länger. Solltet Ihr dann merken, dass es sich nicht aufrichten lässt, müsst Ihr vielleicht doch auf die Hilfe von einem Sicherungsboot warten, das Euch hilft, die Mastspitze aus dem Schlamm zu ziehen – oder was auch immer es ist, in dem der Mast feststeckt. Wenn der Mast dann ganz aus dem Schlamm rausgekommen ist, könnt Ihr damit fortfahren, das Boot in der üblichen Art und Weise wieder aufzurichten.

Expertenrat

Rick Perkins, Skiffsegeln

Das Boot mithilfe des Gennakers aufrichten?

Wenn Ihr bei Leicht- bis Mittelwind kentert, könnt Ihr möglicherweise das Boot mithilfe des noch gesetzten Gennakers wieder aufrichten. Wenn Ihr es damit schafft, werdet Ihr viel schneller oben sein und weitersegeln, als wenn Ihr Zeit mit dem gekenterten Boot verliert, weil Ihr den Kite erst wieder in den Schlauch bekommen wollt. Bei mehr Wind gibt es keinen kürzeren Weg aus dieser misslichen Situation, aber es lohnt sich, damit zu experimentieren, womit Ihr bei leichtem Wind davonkommt.

Geoff Carveth, Sportbootsegeln

Wie entgehe ich einem Sonnenschuss?

1. Fiert die Gennakerschot einen Meter oder mehr.
2. Löst den Baumniederholer.
3. Fiert das Gennakerfall rund zwei Meter.

In der Regel werden Euch diese drei Dinge helfen. Sobald sich das Boot dann aufrichtet, zieht Ihr den Kite wieder bis an die Spitze hoch und geht auf einen ruhigen Vorwindkurs, zieht die Schot an – und ab geht's durch die Mitte. Macht das aber nicht noch einmal!

Die beiden Rumpfspitzen in den Wind zu stellen, wird es viel leichter machen, das Boot aufzurichten.

Glenn Ashby, Hochleistungskatamaransegeln

Einen Kat richtig aufrichten

Glenn Ashby gibt zu, dass er in seinem Leben mit einigen Katamaranen gekentert ist, aber natürlich nicht zu Zeitpunkten, als er auf Booten wie der A-Klasse, dem Formula 18 und dem Tornado einen seiner vielen Weltmeistertitel gewonnen hat.

»Wenn Ihr das Boot auf seiner Seite mit dem Rigg in Windrichtung halten könnt, dann ist das ein ziemlich guter Anfang. Wenn das Boot jedoch durchkentert und Ihr völlig auf dem Kopf steht, dann ist es ganz gut, sich an die hintere Ecke in Lee des Bootes zu bege-

Das Trampolin verhält sich wie ein Segel und dreht das Boot herum.

ben. Das bewirkt eigentlich, dass der Bug des Bootes etwas angehoben wird, sodass ein bisschen Wind unter das Trampolin des Bootes angreifen kann. So lehnt Ihr Euch ziemlich stark am Ruder auf der Leeseite zurück.

Sobald das Boot beginnt, ein bisschen hochzukommen, haltet Ihr Euch an der Kenterleine fest und arbeitet Euch nach vorn, während das Rigg anfängt, in die Horizontale hochzukommen. Bewegt Euer Körpergewicht nach vorn, fast bis an den Bug.

Das Trampolin wird sich wie ein Segel verhalten und das Boot herumdrehen, sodass der Bug im Wind bleiben wird. Das Heck des Bootes wird sich nach Lee drehen, und das obere Ende des Mastes wird fast 90 Grad zum Wind stehen. Wenn Ihr das Boot jetzt hochkippt, dann ist das fast wie ein Wasserstart auf einem Surfbrett. Wenn sich der Wind im Rigg fängt, zwingt er den Mast aus dem Wasser. Das bedeutet, dass Ihr Euer Körpergewicht nur nutzt, um das Boot wieder zurückzukippen. Das Rigg arbeitet für Euch. Den Bug leicht in den Wind auszurichten und den Mast in einen Winkel knapp unter 90 Grad zu bringen, macht es wirklich einfach, das Boot wieder aufzustellen.

Falls Ihr den Gennaker oben hattet, als Ihr gekentert seid, steckt Ihr ihn erst in die Tasche oder in den Schlauch, bevor Ihr versucht, das Boot aufzurichten; es sei denn, der Wind ist wirklich sehr schwach, sodass Ihr es schaffen könntet, ihn gesetzt zu lassen.«

Boots-geschwindigkeit

Da Gennakerboote so dynamisch sind und sofort reagieren, geben sie Euch auch eine schnelle Rückmeldung, wenn sie sich »gut fühlen«.

Nutzt die Kraft (am Ruder)

Der Druck, den Ihr an der Pinne beim Segeln verspürt, zeigt Euch am besten, ob Ihr das Boot gut getrimmt habt. Es sollte sich insgesamt ausgeglichen anfühlen. Wenn der Gennaker zu dicht ist, spürt Ihr die Leegierigkeit. Fiert die Schot bis an den Punkt, an dem das Vorliek des Gennakers einklappt, und Ihr werdet spüren, wie der Ruderdruck nachlässt.

Experimentiert mit verschiedenen Großsegeleinstellungen und schaut, welche Auswirkungen das auf das Ruder hat. Fiert das Groß, und spürt den stärkeren Drang nach Lee. Holt das Groß dichter und spürt, wie die Leegierigkeit wieder verschwindet. Deshalb seht Ihr um Euch herum Gennakerboote, die mit dem Großsegel nahe mittschiffs vor dem Wind segeln, weil das hilft, das Ruder auszubalancieren. Das Ruder gibt Euch auf dem Boot das beste Feedback.

Der Steuermann kann durch das Feedback der Pinne fühlen, wie das Boot läuft.

In welchem Modus sollte ich sein?

Es wurde bereits ein paar Mal der Unterschied zwischen Verdränger- und Gleitfahrt erwähnt. Es ist schwierig, einige generelle Regeln für alle Arten von Gennakerbooten aufzustellen, aber betrachten wir nochmals die grundlegenden Prinzipien. Der 49er-Spitzensegler und Olympiatrainer, Paul Brotherton, beschreibt auf eine interessante Art, wie Ihr bestimmen könnt, in welchem Modus Ihr seid.

»Das Wichtige, was man bei Booten mit Gennakern verstehen muss, ist, wann Ihr lediglich vom Wind vorangetrieben werdet und wann Ihr mit scheinbarem Wind segelt. Die Grauzone ist ziemlich groß und erfordert unterschiedliche Techniken. Eine der besten Möglichkeiten, um festzustellen, ob Ihr mit scheinbarem Wind segelt oder vom wahren Wind angetrieben werdet, ist es, das Großsegel dichtzuholen. Zeigt das eine sofortige,

Bestimmt Euren Modus danach, ob Ihr vor allem vom wahren oder vom scheinbaren Wind angetrieben werdet.

große Wirkung, segelt Ihr mit dem scheinbaren Wind. Falls nicht, werdet Ihr nur von einem leichten (wahren) Segelwind vorangetrieben.«

Auf einem Boot wie dem RS400 werdet Ihr bei höchstens bis zu 12 Knoten vom wahren Wind angetrieben. Das bedeutet, dass Ihr auf einem Vorwindkurs mit dem leicht eingezogenen Bugspriet (der RS400 hat einen beweglichen Bugspriet) tief in Windrichtung segeln müsst, da Euch mit mehr raum-achterlichen Wind, also höher zu segeln, nicht mehr Geschwindigkeit bringen wird, um den zusätzlichen Weg zu rechtfertigen, den Ihr segelt. Diese Situation ändert sich jedoch bei 10 oder 12 Knoten in den Randbedingungen zum Gleiten dramatisch. Jetzt kann es sich lohnen, 10 oder 20 Grad anzuluven, um das Gleiten zu fördern.

Schaut Euch in einer Regatta im Grenzbereich zum Gleiten um, und Ihr werdet feststellen, dass es viele verschiedene Winkel und Techniken gibt, vor dem Wind fast genau gleich schnell zu segeln. Einige Techniken sind in einem Rennen an verschiedenen Stellen besser geeignet als andere, was abhängig von der taktischen Situation ist, in der Ihr Euch befindet.

Luv-Krängung kann bei Leichtwind helfen, Tiefe zu gewinnen.

Bei Leichtwind, wenn Gleiten nicht möglich ist, kann es sich bei einigen Rüsselbooten lohnen, das Boot nach Luv zu krängen, die Tackleine ein paar Zentimeter zu fieren, und auch den Gennaker, um ihn damit hinter den anderen Segeln hervorzuholen. Auf diese Weise verwandelt Ihr den Gennaker mehr in einen konventionellen Spinnaker. Ich kann Euch nicht sagen, ob das auf allen Booten funktioniert, aber es läuft garantiert auf dem SB 20. Und andere Experten, die dazu interviewt wurden, bestätigten, dass es auf Booten, die so verschieden sind wie der RS Feva und die Melges 24, auch gut funktioniert.

Es lohnt sich also, zu experimentieren und viele verschiedene Möglichkeiten, vor dem Wind zu segeln, auszuprobieren, denn es gibt oft nicht nur eine richtige Antwort. Gewöhnt Euch daran, hoch und schnell sowie niedrig und langsam zu segeln, denn das sind beides wichtige Fähigkeiten, die Ihr zur gegebenen Zeit bei Regatten abrufen könnt.

Für den Rest dieses Kapitels soll an Experten übergeben werden, die Ihren eigenen, klassenspezifischen Beitrag liefern, was ihren Typ Rüsselboot auf Geschwindigkeit bringt. Einiges werdet Ihr widersprüchlich finden. Nicht alle Experten sind sich zum Beispiel darüber einig, ob man das Schwert vor dem Wind aufholen sollte oder nicht. Also nehmt Ihre Worte nicht als absolutes Gesetz. Nehmt Ihre Tipps als Anregung, selbst etwas auszuprobieren, um herauszufinden, was bei Euch selbst und bei Eurem Boot funktioniert.

Expertenrat

Rick Perkins: Bootsgeschwindigkeit auf Hochleistungsskiffs

Andy Rice: Auf einem Musto-Skiff in einer geraden Linie zu segeln, ohne Krängung und mit Vollgas. Wie machst Du das?

Rick Perkins: Nehmen wir mal an, wir haben Trapezwind, da geht es sehr viel um Gefühl und Trimm. Geh raus ins Trapez, tritt in die Schlaufe, um am Trapezdraht hängend einen sicheren Stand zu haben und Dich komfortabel zu fühlen. Lehne Dich mit Deinen Schultern zurück in die Trapezweste. Stelle sicher, dass Du durch das Gewicht Deines Körpers einen maximalen Hebel hast, und trimme dann Dein Großsegel ziemlich nah zur Mitte des Bootes. So öffnest Du die Lücke zwischen Gennaker und Großsegel. Dann trimme nur den Kite in dem Bereich, wo er am effektivsten zieht, also um die Idealeinstellung zu finden.

Diese Idealeinstellung wird variieren, abhängig von der jeweiligen Bootsklasse, aber ich denke, dass ich nur konstant fiere, um den Bug des Gennakerbootes anzuheben und dann wieder dichterhole. Fiert die Schot wieder etwas und spürt, ob alles passt. Lehnt den Körper leicht nach hinten und steuert mit dem Gefühl, mit dem Ihr einen schön neutralen Ruderdruck behaltet.

Wenn der Wind ein bisschen nachlässt und Du nicht im Trapez stehst, musst Du Dich entscheiden, welche Segeleinstellung im Hinblick auf die bestmögliche Geschwindigkeit über Grund zum Wind die günstigste ist. Es kann sehr verlockend sein, ein bisschen hö-

Vollgas auf einem Musto-Skiff.

her zu segeln, um zu sehen, ob Du noch ins Trapez rausgehen kannst. Dann wirst Du aber eine größere Distanz segeln. Also lerne dazu, indem Du die anderen Boote um Dich herum beobachtest. Experimentiere vielleicht auch außerhalb der Regatten und probiere aus, welches für Deine spezielle Bootsklasse die besten Wege bei den verschiedenen Windgeschwindigkeiten sind.

Es überrascht mich immer wieder, wie schnelles Segeln dabei hilft, die beste Geschwindigkeit zum Ziel (VMG) zu haben. Wenn Du also in einer Art Übergangsphase bist und Dir nicht sicher bist, ob Du ins Trapez gehst und eine etwas längere Strecke segelst, dann finde ich, dass höher und schneller in der Regel die bessere Option ist – falls Du denn die Wahl hast, ob Du auf der Seite des Bootes sitzen und Tiefe segeln kannst, oder ob Du ein bisschen höhergehen und eine größere Distanz im Trapez segeln kannst. Ich finde, dass die größere Entfernung bei höherem Tempo auf dem Musto-Skiff normalerweise vorzuziehen ist. Aber das wird nicht in jeder Klasse der Fall sein.

Andy: Ja, ich würde sagen, Tiefe zu laufen und die langsamere, aber kürzere Route zu nehmen, ist im SB 20 die sicherere Standardoption – falls Ihr Zweifel habt, welchen Modus Ihr wählen sollt.

Rick: Ja, ich glaube aber, dass der Unterschied der Bootsgeschwindigkeit zwischen einem Musto-Skiff in Verdrängerfahrt oder im Gleiten gewaltig ist. Du kannst vielleicht von

6 Knoten auf 12 oder sogar mehr Knoten kommen. Und das ist bei dieser Bootsgeschwindigkeit ein riesiger Unterschied. Während bei einem Kielboot vielleicht der Unterschied zwischen höhersegeln und somit schnell sowie tiefer und langsam segeln wahrscheinlich nicht so groß ist, was die absolute Geschwindigkeit durchs Wasser betrifft. In leichteren Booten wäre, so glaube ich, die bessere Tendenz immer, die High-Speed-Option zu versuchen.

Andy: Was den Trimm des Gennakers betrifft: Er sollte immer leicht einklappen?

Rick: Ja, davon würde ich nur abweichen, falls ich die Geschwindigkeit des Bootes wegen einer Wellenformation oder bei Kollisionsgefahr reduzieren will. So versuche ich normalerweise, den Gennaker einfallen zu lassen, genau wie bei einem konventionellen Spinnaker.

Andy: Und dann wirst Du, in Bezug auf das, was Du gerade gesagt hast, den Gennaker gelegentlich deshalb stark dichtholen, um ihn als Bremse zu verwenden. Du reduzierst also absichtlich die Geschwindigkeit?

Rick: Ja, wenn Du die Geschwindigkeit aufgrund eines Wellenmusters oder einer Ausweichsituation reduzieren willst und den Kite absichtlich zu dichtholst, ist es so, wie wenn Du den Fuß vom Gaspedal nimmst.

Andy: Und dann ist da noch der Großsegeltrimm – woher weißt Du, wann das Groß richtig getrimmt ist?

Rick: Wenn Du das Großsegel zu weit außen stehen hast, wird es die Lücke zwischen den beiden Segeln effektiv schließen. Ein weitverbreiteter Fehler, den Segler machen, die neu auf dem Musto-Skiff sind, ist, dass sie das Setzen erledigen und dann ins Trapez gehen, jedoch vergessen, das Großsegel dichterzuholen. Somit ist das Boot weniger ausgeglichen getrimmt, weil das Groß zu weit draußen ist. Und es ist langsamer, weil es die Lücke schließt. Das ist auch deswegen so, weil sich der Kopf der Großsegels weit draußen befindet und damit den Bug hinunterdrückt. Es ist also auf geradem Kurs viel besser für Eure Geschwindigkeit, das Großsegel dichtzuholen. Ein Anhaltspunkt ist, wenn das Ende des Großbaums über dem achteren Viertel des Rumpfes steht, was ungefähr dort ist, wo Ihr sein müsst. Und Ihr könnt das Großsegel ja auch trimmen, je nachdem, wie es um Eure Höhe steht.

Wenn Ihr zum Beispiel die Anliegelinie erkannt habt und etwas höher segeln wollt, könnt Ihr die Großschot ein bisschen fieren. So könnt Ihr das Boot mit dem leicht gefierten Großsegel höher zum Wind segeln. Und in extremen Fällen, wenn Ihr versuchen wollt, es zu einer bestimmten Bahnmarke zu schaffen, könnt Ihr das Großsegel noch mehr fieren. Ihr müsst allerdings beachten, dass Euch die Bootseinstellung an diesem Punkt in einen sehr instabilen Zustand bringen kann – an dem Ihr fast in eine unfreiwillige Halse geraten könnt. Die ganze Vortriebskraft wirkt im Gennaker vor dem Mast, und das Großsegel hat nicht wirklich etwas zu tun. Wenn Ihr also den Kite flattern lasst, besteht die Gefahr, die ganze Vortriebskraft im Rigg zu verlieren und nach Luv zu kentern.

Andy: Es gibt also etwas, dass für manche Menschen widersprüchlich ist, wenn Du darüber sprichst, dass Du hochziehen willst. Wenn Du es zu einer Lee-Bahnmarke oder Ähnlichem schaffen willst, fierst Du tatsächlich das Groß, während Du meistens, wenn Du mit dem Gedanken spielst, höherzugehen, daran denkst, das Großsegel anzuholen. Auf einem Rüsselboot ist es beim Großsegel aber eigentlich das Gegenteil, stimmt das? Wenn Du Tiefe laufen willst, nimmst Du das Großsegel also dichter?

Benutzt die Großschot, um Eure Höhe bzw. Tiefe zu kontrollieren – zieht sie an, um tiefer zu segeln, und fiert sie, um höher zu segeln.

Rick: Ja, wenn Ihr höher segelt, wird das Boot mehr Druck entwickeln. Sitzt Ihr auf der Seite, segelt ein bisschen höher, damit Ihr ins Trapez gehen könnt. Denn wenn Ihr höher segelt, entwickelt das Boot noch mehr Energie. Wenn Ihr verzweifelt versucht, es zu einer Tonne oder Anliegelinie zu schaffen, könnt Ihr ein bisschen von dieser Kraft rausnehmen, indem Ihr das Großsegel öffnet, was das Boot jedoch ziemlich aus dem Gleichgewicht bringt. Eine Möglichkeit, das zu verhindern, ist, das Boot gekrängt zu segeln. Weil Ihr auch ein bisschen langsamer segeln werdet, lässt der scheinbare Wind weiter nach. Besonders für leichtere Segler ist es wichtig, die Großschot immer griffbereit zu haben, damit Ihr sie trimmen könnt, wenn Ihr einen geraden Kurs fahrt. Ich denke, dass ich mein Großsegel ein bisschen mehr trimmen muss als einige der schweren Jungs.

Andy: Was machst Du vor dem Wind mit dem Schwert?

Rick: Ich rühre es nie an. Es wird reingesteckt, wenn wir starten, und es kommt raus, wenn ich zurückkomme. Ich verstelle das Schwert lediglich bei sehr viel Wind. Dann hole ich es vor dem Start eventuell einige Zentimeter hoch, um die Eigenschaften auf dem Amwindkurs besser kontrollieren zu können. Es nimmt die Kraft aus den Segeln. Ich habe gesehen, wie Leute bei sehr leichtem Wind versucht haben, das Schwert aufzuholen, um zu versuchen, vor dem Wind noch tiefer zu laufen, aber meine Erfahrung ist, dass es keinen großen Unterschied macht. Hinzu kommt die Möglichkeit, einen Wust aus lauter Tampen um sich herum zu haben. Und weil außerdem der Baum tief hängt, habt ihr viel mit ihm zu tun, wenn Ihr halst. Alles in allem glaube ich also, das Schwert einfach unten zu lassen und es zu vergessen.

Dave Hivey: Bootsgeschwindigkeit auf Jollen mittlerer Leistung

Andy Rice: In der RS200- und RS400-Flotte fahrt Ihr meistens Up-and-down-Kurse. Wie erzielt Ihr die bestmögliche Geschwindigkeit zum Ziel?

Dave Hivey: Zunächst einmal müsst Ihr hochziehen, um die Geschwindigkeit zu bekommen, das steht an erster Stelle. Was einige Leute jedoch machen, ist, dass sie hochziehen und dann auch oben bleiben. Ihr müsst aber, sobald der scheinbare Wind zunimmt, wieder abfallen und Eure Segel entsprechend trimmen. Sonst wären sie gegenüber dem anderen Kurs wirklich übertrimmt. Ich habe meist ein wirklich ungutes Gefühl, wenn das Boot beginnt, sich ein wenig zu »leicht« anzufühlen, wenn es anfängt, nicht mehr zu gleiten. Natürlich ist es die einfachste Sache, die man dann machen kann, lediglich das Ruder zu bewegen oder nichts zu tun, und das Boot hört sofort auf zu gleiten. Ihr müsst den ganzen Weg wieder hochziehen und dann versuchen, es erneut ins Gleiten zu bekommen.

Was Ihr in dieser Situation, wenn Ihr sitzt, auf jeden Fall tun solltet, ist, dass die Crew und der Steuermann sich möglichst zusammen bewegen. Da ich jedoch auf den meisten Booten, die ich segele, der größere Kerl bin, muss ich das Gewicht auf meine Zehen verlagern und das Großsegel ein wenig fieren, weil der von mir empfundene scheinbare Wind gedreht hat. Jetzt reicht die Leekrängung des Bootes, um es an den Wind zu bringen, gerade noch so aus, um es im Gleiten zu halten – und dann könnt Ihr wieder nach

Dave Hivey und Mari Shepherd auf Hochtouren im RS200.

unten steuern. Wenn Ihr zunächst nichts macht, müsst Ihr aufhören und ganz von vorn anfangen. Wenn Ihr das ständig auf dem Vorwindkurs macht, wird Euch das am Ende ein paar hundert Meter kosten.

Andy: Und du sagtest noch etwas, das sich für die meisten Leute wahrscheinlich widersprüchlich anhört – nämlich Druck aus dem Groß zu nehmen, wenn man eigentlich denkt, man müsste das Großsegel eher dichterholen, um den Druck aufrechtzuerhalten. Fühlt sich das richtig an?

Dave: Nein, überhaupt nicht. Es ist wirklich sehr, sehr seltsam, das zu tun, und ich glaube nicht, dass es sehr viele Menschen gibt, die es wirklich machen. Ich habe eigentlich den Dreh im RS200 nur ziemlich spät rausgehabt. Die Sache so zu machen, dass man das Groß fiert, wenn der scheinbare Wind beginnt, zurückzudrehen, um dann wieder höher zu segeln, ist wirklich eine ganz seltsame Sache.

Andy: Bei einem Gennaker ist es deutlicher zu sehen. Wenn Ihr den Gennaker in diesem Augenblick trimmt und Ihr irgendwie sehen könnt, was der Wind mit dem Vorliek des Gennakers macht, ist das aber beim Großsegel ziemlich schwierig, nicht wahr?

Dave: Das ist es. Ihr könnt Euch selbst ein bisschen damit helfen, dass Ihr ganz viele Trimmfäden am Groß habt. Wenn Ihr Euch mein Großsegel anschaut, sieht das mit der Anzahl an Trimmfäden, die ich darauf habe, eigentlich ein bisschen lächerlich aus.

Im RS200 mit seinem großen Großsegel und dem kleinem Gennaker muss man verstärkt auf den richtigen Großsegeltrimm achten.

Würde Dave Hivey seinen eigenen RS200 segeln, hätte dieses Großsegel viele Windfäden, die ihm helfen, es vor dem Wind korrekt einzustellen.

Aber das hilft mir bei der Einstellung des Großsegels. Wir stellen die unteren Windfäden mit der Großschot ein und Ihr trimmt mit dem Kicker die oberen Fäden. So könnt Ihr die Trimmfäden sehr effektiv einsetzen. Aber sie werden Euch auch den Augenblick anzeigen, wenn der Wind nachlässt. Ihr werdet sehen, dass sie anfangen zu flattern. Und wenn Ihr sie relativ oft kontrolliert, wird Euch das wirklich einige gute Hinweise geben, was zu tun ist.

Andy: Und das ist der Hauptgrund, warum diese Windfäden auf das Großsegel aufgeklebt sind?

Dave: Ja. Mein Problem war, dass ich auf dem Vorwindkurs immer ziemlich langsam war. Ich war am Wind immer sehr, sehr schnell, aber vor dem Wind sehr langsam. Also war mein Spitzname in der Flotte »Road-Blocker« (engl. Straßenblockierer), so langsam war ich vor dem Wind. Also musste ich viel mehr Zeit damit verbringen, an meiner Bootsgeschwindigkeit auf Vorwindkursen zu arbeiten. Und in einem asymmetrischen Boot ist es wirklich schwer zu wissen, wie man das Großsegel einstellt. Ihr könnt es manchmal 60 Zentimeter oder einen Meter anholen und es scheint keinen spürbaren Effekt zu verursachen, obwohl es tatsächlich einen Unterschied ausmacht. Hat man aber diese Kontrollfäden und stellt die unteren über die Großschot und die oberen über den Baumniederholer ein, macht das einen großen Unterschied. Auf dem RS200 ist der Kite nicht so

groß, da er kein toppgetakeltes Segel ist. Also wird dem Groß noch einiges an Schwung entzogen und ganz sicher eine Menge Druck aus dem Groß genommen, wenn es nicht in der richtigen Position steht.

Andy: Ein weiterer Unterschied zwischen einem RS200 oder 400 und den meisten anderen Gennakerbooten ist, dass sie eher schwenkbare Schwerter statt Steckschwerter haben. Was macht Ihr mit dem Schwert vor dem Wind?

Dave: Ich lasse es die ganze Zeit über ganz unten, es sei denn, der Wind ist sehr, sehr leicht. Also nur, wenn wir im totalen Verdrängermodus segeln und nur in flachem Wasser. Die Herausforderung beim 200er ist, dass er sehr nervös ist. Es ist ziemlich schwierig, das Boot in Verdrängerfahrt total aufrecht oder sogar leicht nach Luv gekrängt zu halten, um den Gennaker herumwehen zu lassen. Aber wenn Ihr das schafft und auch noch das Schwert halb aufholt, könnt Ihr vor dem Wind ziemlich viel Tiefe gewinnen. Robbie Burns ist außergewöhnlich gut darin. Ich weiß nicht, wie er sein Boot vor dem Wind so gut ausbalanciert hält. Es ist, mit dem Schwert fast ganz oben, fast irrwitzig, aber so gewinnt er vor dem Wind viel Tiefe.

Andy: Warum macht das dann nicht jeder?

Dave: Es ist sehr knifflig. Man muss sehr, sehr vorsichtig mit seinen Bewegungen bei jeder einzelnen Welle sein und bei jeder einzelnen Bö, und wenn man das nicht beherrscht,

Verwendet die Fock als Euren »Verklicker«, um anzuzeigen, wie tief Ihr im Verdrängermodus segeln könnt.

ist es schlimmer, als wenn Ihr gar nichts gemacht hättet. Für den Steuermann ist es eher kontraproduktiv, es sei denn, Ihr seid sehr kompetent darin, Eure Schultern genau zum richtigen Zeitpunkt zu bewegen, da der Kite fast ununterbrochen einfallen wird. Sobald es anfängt, rauer zu werden oder es Wellen gibt, wird es sehr schwierig sein, das durchzuziehen. Eigentlich ist das Sicherste, was Ihr in den meisten Fällen tun könnt, das Schwert einfach unten zu lassen, damit Ihr Euren Kite am Ende nicht einfallen lasst.

Andy: Wie tief kann man segeln, wenn man in Verdrängerfahrt ist? Was ist der begrenzende Faktor?

Dave: Meiner Meinung nach seid Ihr am Limit, wenn die Fock anfängt, wieder rüberzukommen. Wenn Ihr also das Boot so tief wie möglich halten könnt, habt Ihr eine leichte Luvkrängung, um den Kite nach Luv herumwehen zu lassen. Der tiefste Punkt, an den Ihr gehen könnt, ist, wenn die Fock anfängt, nach Luv zurückzukommen. Bei solchen Bedingungen mag ich es ganz gern, wenn meine Crew den Kite nur mit der einen Hand fährt, um die Fockschot in der anderen zu halten. Wenn die Fock anfängt, backzustehen, dann holt sie sofort mit einem kleinen Zug zurück. Sobald die Fock rüberschlägt, zerstört das die Strömung im Gennaker. Das ist also Euer Limit. Ihr kämpft wirklich immer auf dieser Linie, aber es lohnt sich, es zu tun. Ihr müsst so niedrig segeln, ansonsten opfert Ihr zu viel Tiefe.

Darren Bundock: Bootsgeschwindigkeit auf Hochleistungskats

Leichtwind

Andy Rice: Darren, sagen wir mal, wir segeln auf einem Tornado oder Formula 18, einem Hochleistungskatamaran mit Trapez. Wir möchten so schnell wie möglich mit bestmöglicher Zielgeschwindigkeit (VMG) vor dem Wind laufen. Gehen wir zusammen alle Windstärken durch, angefangen bei leichtem Wind. Erzähle etwas über den Boots- und Segeltrimm.

Darren Bundock: Bei leichtem Wind geht es darum, zu versuchen, so tief wie möglich zu laufen. Ihr seid nicht an einem Punkt, an dem Ihr versucht, einen Rumpf aus dem Wasser zu bekommen, aber Ihr versucht, etwas scheinbaren Wind in Euer Segel zu bekommen. Ihr halst in Winkeln um die 90 Grad, um Euren scheinbaren Wind aufrechtzuerhalten, versucht aber immer, so tief wie möglich zu segeln.

Das gilt, egal, ob Ihr mit oder ohne Gennaker segelt. Es ist ein Kompromiss zwischen Geschwindigkeit aufbauen einerseits und diese dann für ein bisschen Tiefe zu nutzen andererseits. Ich glaube, das ist der Punkt, wo Geschick ins Spiel kommt, nämlich Eure Geschwindigkeit gegen Eure Tiefe abzuwägen. Es geht darum, aus Eurem Boot die bestmögliche Geschwindigkeit zum Ziel herauszuholen.

Bei lediglich vier Knoten Wind gibt es nicht genug Wind, um den Luvrumpf anzuheben, aber die Schwerter sind ein gutes Stück aufgeholt. Ein bisschen Schwert ist nötig,

um die seitliche Abdrift vor allem des Leerumpfes zu verhindern, damit Ihr noch den scheinbaren Wind aufbauen könnt. Wenn sich der Wind dann jedoch aufbaut, müsst Ihr das Schwert mehr und mehr unten lassen, bis Ihr an den Punkt kommt, an dem Ihr in Lee sitzend einen Rumpf aus dem Wasser bekommt. An diesem Punkt braucht Ihr viel mehr Schwert, um die Abdrift zu verhindern und dem Boot eine Gegenkraft zu geben, um den Luvrumpf aus dem Wasser anzuheben.

Andy: Lass uns mal zum wirklich leichten Wind zurückkommen, wenn beide Rümpfe noch im Wasser sind. Wie weiß ich, ob ich tief genug fahre oder ob ich zu viel Tiefe fahre? Wie sollten mir die Windfäden signalisieren, ob ich es übertreibe und zu tief segele?

Darren: Das ist wirklich ein Kompromiss zwischen Geschwindigkeit und Tiefe. Es ist immer gut, auch die Boote um Euch herum einzuschätzen. Einige Leute lassen die Windfäden einfach nur steigen. Sie aber dazu zu bringen, 90 Grad auszuwehen, ist ein guter Indikator dafür, dass Ihr es richtig macht. Das gilt für ein Boot unter Gennaker ebenso wie für einen A-Kat.

Andy: Wie verhält es sich denn mit dem Gewichtstrimm im Hinblick auf die Position der Crew? Ganz offensichtlich sollte man weit vorn sitzen. Wie sollte das Gewicht verteilt sein?

Setzt das Mannschaftsgewicht ein, um den Luvschwimmer so früh wie möglich anzuheben.

Darren: Bei sehr leichtem Wind solltet Ihr möglichst viel Mannschaftsgewicht nach vorn bringen. Es ist gut, den Spiegel aus dem Wasser zu bekommen, sodass Ihr einen glatten Wasserablauf habt und keine Verwirbelungen. So weit solltet Ihr mit Eurem Gewicht nach vorn kommen. Viele sitzen bei leichten Bedingungen mehr in Lee, aber ich glaube wirklich, dass es nicht viel Unterschied macht, das Gewicht nach Luv oder Lee zu bringen. Ich allerdings bevorzuge eigentlich, es nach Luv zu bringen und ein Gefühl zu bekommen, wie mit einem Laser vor dem Wind zu segeln, wo der Mast ein bisschen nach Luv geneigt wird. Aber dann seht Ihr eine ganze Menge der anderen guten Jungs mit dem Gewicht unten in Lee. Ich nehme an, das ist eine persönliche Vorliebe. Es scheint nicht viel Unterschied zu machen, aber ich spüre immer, dass es ein wenig einfacher ist, die Wellen zu erwischen, wenn das Gewicht ganz in Luv ist.

Lasst das Mannschaftsgewicht bei Leichtwind klar vorn.

Leicht- bis Mittelwind

Andy: Nun nimmt der Wind ein bisschen zu und Ihr seid dicht daran, einen Rumpf anzuheben. Wenn es die Wahlmöglichkeit gibt, weiterhin mit zwei Rümpfen im Wasser zu segeln oder eine winzige Möglichkeit, einen der Rümpfe anzuheben, wie fällt Eure Wahl jetzt aus?

Darren: Es gibt eine Übergangsphase, in der Gewinne oder Verluste gemacht werden, abhängig davon, ob Ihr Euch entscheidet, tiefer zu gehen, oder ob Ihr kräftig anluvt und versucht, den Rumpf rauskommen zu lassen. Ich glaube, wenn man auf einem Hochleistungsboot ist, lasse ich immer einen Rumpf steigen, um den scheinbaren Wind in Gang zu bringen.

Um das hinzubekommen, ist der einfachste Weg, das Schwert im Leerumpf ein bisschen mehr nach unten zu fieren. Dann habt Ihr tatsächlich wenig Abdrift. Ich finde ebenfalls, dass es sich bei leichtem Wind lohnt, den Rumpf ein wenig höher steigen zu lassen. Dadurch erhaltet Ihr ein bisschen mehr Spielraum (Fehlertoleranz), weil es immer schwieriger ist, den Luvschwimmer aus dem Wasser zu bekommen und den Sog durch

Den Rumpf bei Leichtwind hochsteigen zu lassen, bedeutet, dass Ihr dem Mastgewicht etwas entgegensetzen könnt.

Sobald ausreichend Energie vorhanden ist, solltet Ihr versuchen, den Luvschwimmer anzuheben.

die Wasseroberfläche zu verlieren. Wenn Ihr den Schwimmer also höher steigen lasst, habt Ihr eine längere Vorwarnzeit, bevor er wieder runterkommt und wieder ins Wasser taucht. Das gibt Euch ein bisschen mehr Reaktionszeit, und auch das Gewicht vom Mast wird helfen, diesen Rumpf oben zu halten, weil Euch der nach Lee geneigte Mast etwas Gegengewicht bietet, gegen das Ihr arbeiten könnt.

Andy: Guter Tipp! Und was ist mit der Position der Crew?

Darren: Nach wie vor solltet Ihr das Gewicht relativ weit vorn haben, aber das Wichtigste ist, dass Ihr keine Gischt über den Bug und aufs Deck bekommt. Wenn Euch das passiert, sitzt Ihr offensichtlich zu weit vorn, und der Rumpf steckt in den Wellen fest und bremst Euch eher ab, statt sie zu durchschneiden.

Andy: Gibt es überhaupt einen Punkt, an dem Ihr etwas zu früh in den höheren Modus geht und Euch andere Boote von unten reinlaufen, weil sie in einem niedrigeren Modus geblieben sind?

Darren: Oh ja, sicher. Und ich denke, das ist die härteste Entscheidung, mit der man große Gewinne oder Verluste machen kann. Halst Ihr zu früh und segelt zu hoch und nicht schnell genug, könnt Ihr sehr schnell eine Menge Boden verlieren. Es ist definitiv ein entscheidender Punkt.

Andy: Willst Du der Erste sein, der diesen Schritt macht? Oder sollen andere das Versuchskaninchen sein?

Darren: Es geht darum, den Druck zu fühlen. Wenn Ihr merkt, dass der Druck ausreicht, könnt Ihr den Rumpf leicht steigen lassen. Aber wenn man darum kämpfen muss, den Rumpf rauskommen zu lassen und man es schafft, sich umzuschauen, um dann festzustellen, dass man viel höher als alle anderen ist, weiß man, dass man es sich nicht leisten kann, das zu lange zu machen. Anhand der Boote um Euch herum könnt Ihr sehen, was zu tun ist.

Mittelwind

Andy: Wenn nun der Wind aufbrist bis an den Punkt, an dem es leicht ist, den Rumpf die ganze Zeit steigen zu lassen, was sind dann die kleinen Details, die den Unterschied ausmachen?

Darren: Sobald Ihr genügend Wind habt, um den Rumpf leicht abheben zu lassen und auch Eure Crew auf die Luvseite gewechselt ist, sodass Ihr nun beide in Luv sitzt, ist dies der einfachste Modus zu segeln. Leute mit unterschiedlichem Können machen da keinen großen Unterschied.

Aber stellt absolut sicher, dass das Großsegel richtig twistet. Grundsätzlich wehen an diesem Punkt alle Windfäden in Eurem Großsegel und auch die Achterliekbändsel an der Rückseite aus. Versucht man lediglich, den Rumpf steigen zu lassen, zieht man die Schot oft leicht zu dicht, um den Unterdruck an der Leeseite vom Segel aufzubauen, um den Rumpf rauszubekommen. Ist der Rumpf aber erst einmal oben, fangt an, die Schot ein

Fiert bei Mittel- bis Starkwind den Gennaker in jeder Bö.

bisschen zu fieren, wenn Ihr eine Bö bekommt. Kommt die Bö, während Ihr abfallt, könnt Ihr die Schot auch noch mehr fieren. Das bedeutet aber, dass Ihr jede Menge Großschot dichtzuziehen habt, wenn die Brise nachlässt und Ihr beginnt, wieder hochzulaufen, um Euren scheinbaren Wind beizubehalten und so den Rumpf wieder aus dem Wasser zu bekommen.

Andy: Sprichst Du von beiden Schoten – der Gennakerschot und der Großschot?

Darren: Von beiden. Wenn eine Bö einfällt, muss man die Gennakerschot immer fieren. Es ist sehr leicht, den Gennaker zu dichtzuholen, und Ihr fühlt wirklich, wie das Boot beschleunigt, wenn Ihr mit der Bö fieren könnt. Genau so wichtig ist auch die Crewposition. In diesem Augenblick bewegt Ihr Euch auch nach hinten, um den Bug davon abzuhalten einzutauchen.

Andy: Gibt es überhaupt einen Punkt, an dem Ihr beide im Trapez seid, wenn Ihr mit maximaler Zielgeschwindigkeit (VMG) fahrt?

Darren: Wenn Ihr genau auf der Anliegelinie seid und glaubt, dass Ihr drüber liegt – ist es das einzige Mal, dass wir es auf dem Formula 18 und auf dem Tornado als Vorteil empfunden haben, zu zweit im Trapez zu sein. Manchmal kann es helfen, über eine Welle drüberzulaufen statt in sie hineinzufahren. Aber die meiste Zeit nicht. Fast immer ist nur die Crew im Trapez und der Steuermann im Boot.

Starkwind

Andy: Gehen wir mal zum Starkwind über. Was ändert sich gegenüber den Einstellungen bei Mittelwind?

Darren: Die Hauptsache ist, dass Ihr das Schwert jetzt ein bisschen mehr aufholen könnt. Der Crew steht im Trapez und beginnt, ganz zurückzugehen. Und sobald Ihr von einer Bö erfasst werdet, fallt Ihr ab, fiert den Gennaker stark und auch das Groß ein bisschen, damit das Boot beschleunigen kann. Ihr solltet immer den Gennaker kontrollieren, um zu sehen, ob Ihr ihn wieder fieren könnt und um dessen Luvliek ein- und wieder zurückklappen zu lassen. Der Steuermann steuert eigentlich nur so, dass Ihr bei einer Bö lediglich mit ihr abfallen müsst. Lässt der Wind ein bisschen nach, segelt Ihr nur wieder ein bisschen höher und hebt den Rumpf aus dem Wasser. Die Crew bleibt bequem ausgestreckt im Trapez.

Andy: Was macht Ihr zur Vermeidung des Eintauchens, wenn es ein bisschen windiger wird und es mehr Wellen gibt und man Bedenken hat, den Leeschwimmer einzutauchen?

Darren: In diesem Stadium steht die Crew direkt an der hintersten Ecke des Bootes. An diesem Punkt ist die gute Technik der Mannschaft gefragt, die das Gewicht eher nach hinten als nach außen bringen muss. Der Steuermann erwartet die Bö und versucht abzufallen, wenn sie einfällt. In diesem Moment fallt Ihr ziemlich drastisch ab. Ich finde

Sogar bei starkem Wind bleibt der Steuermann eher sitzen, als im Trapez zu stehen.

Bei starkem Wind sollte die Crew direkt an der hintersten Kante des Bootes stehen und sich zudem weit nach hinten rauslehnen.

immer noch, dass es in dieser Situation am besten ist, den Rumpf oben zu halten. Man kommt an den Punkt, an dem es sicherer ist, das Boot eher härter als ein wenig verhaltener zu segeln. Wenn Ihr nämlich zu viel powert oder einen Rumpf aus dem Wasser habt und vorn eintaucht, wird der Rumpf wieder hoch aus der Welle kommen. Wenn Ihr jedoch zwei Rümpfe flach im Wasser habt und dann eintaucht, besteht die Gefahr, dass das Boot sich überschlägt und die Mannschaft eine Menge Ärger bekommt.

Mastrotation

Darren: Wenn wir die Luvmarke runden, lösen wir die Mastrotation. In der Regel dreht der Mast dann so weit, wie er will. Nur bei einer leichten Brise muss man ihn tatsächlich herumziehen, bis er auf 90 Grad steht. Abgesehen von diesen Leichtwindbedingungen ist es sehr wichtig, Eure Mastrotation geöffnet zu lassen. Das bedeutet, dass Euer Mast sich eher querschiffs statt längsschiffs nach vorn oder achtern biegt. Längsschiffs wird er tatsächlich nicht »aufmachen«, aber wenn er seitlich steht, biegt er sich eigentlich nur dann, wenn eine Bö einfällt.

Travellerposition

Darren: Der Traveller bleibt immer in der Mittelposition, außer unter extremen Bedingungen, wenn Ihr versucht, ein wenig Höhe zu gewinnen und vorhabt, hochzuziehen. An dieser Stelle könnt Ihr anfangen, ihn nach Lee rutschen zu lassen. Abgesehen davon ist er immer zentriert eingestellt, das Großsegel getwistet, weil es viel mehr Wind gibt, der aus dem Gennaker kommt. Daher muss die untere Hälfte des Segels mehr getwistet sein als die obere Hälfte.

Bootsgeschwindigkeit auf Sportbooten

Brian Hutchinson: Über die Dynamik von Gennaker- und Bootstrimm auf einem Sportboot wie der Melges 24

Andy Rice: Erzähl etwas über einige physische Bewegungsabläufe rund ums Boot, einige der wesentlichen Abläufe, wenn man ein schnelles Sportboot, wie die Melges 24, vor dem Wind segelt. Du hast, glaube ich, mal gesagt, dass die besten Gennakertrimmer auch etwas Windsurfen gemacht haben?

Brian Hutchinson: Ihr könnt tatsächlich eine ganze Menge aufschnappen, indem Ihr Windsurfern lediglich zuschaut. Windsurfer versuchen ständig, Stillstand in den Segeln und im Brett zu vermeiden. Sie positionieren das Rigg, das Board, Ihr Gewicht und das Segel so, dass sie die meiste Beschleunigung bekommen, während der Druck von der Seite kommt. Sie versuchen ständig, Ihren Trimm zu optimieren.

Die Manöver und die Reaktionszeiten auf einem Surfbrett sind schneller als auf jedem anderen Boot. Im Gegensatz zu einem Katamaran sind sie viel schneller – die Kräfte verändern sich nicht so schnell auf einem Katamaran, weil ihr scheinbarer Wind eine wesentliche Rolle spielt, während ein Surfbrett viel leichter ist und man sofort reagieren muss.

Auf einem Surfbrett holst Du das Segel, wenn die Brise kommt, nicht dichter, sondern fierst etwas auf. Du machst auf, lässt den Gabelbaum raus und richtest das Rigg und das Board aus, um die größte Beschleunigung nach vorn zu erhalten. Und sobald Du die Geschwindigkeit erreicht hast, gleitest Du, ziehst in der Regel ein bisschen hoch, lehnst Dich zurück und trimmst ein bisschen mehr. Aber Du solltest den Baum niemals zu dicht haben,

Jeder auf einem Boot, nicht nur der Trimmer, muss auf maximale Bootsgeschwindigkeit eingestellt sein.

Wenn die Bö kommt: Fiert, beschleunigt, nehmt dichter.

denn das ist der Tod. Das zieht Dich seitwärts und ist nicht schnell. Die beschriebene Art ist die gleiche, auf die Ihr auf jedem Boot einen Gennaker segelt. Aber auf einem leichten und schnell ansprechenden Kielboot wie der Melges 24 fahrt Ihr ihn sehr stark wie ein Surfbrett.

Guter Trimm lebt nicht nur davon, dass der Trimmer mit dem Skipper spricht – es geht darum, dass jemand dem Trimmer sagt, wann und aus welchem Winkel der Wind einfällt und dass Ihr bis zur angekündigten Bö einen Countdown runterzählt. So trimmt also die gesamte Mannschaft das Boot nach den äußeren Bedingungen, um das Beste herauszuholen und den Gennaker in die richtige Position über dem Boot zu bringen. Es geht darum, die Vektoren, also die physikalischen Einflüsse, gegeneinander auszurichten. Es ist ähnlich wie beim Skifahren oder Mountainbiken: All diese Sportarten drehen sich darum, Euren Druckpunkt und Kraftaufwand gegeneinander auszurichten.

Wir haben, sagen wir mal, so etwa 10 bis 14 Knoten Wind. Eine Bö kommt, ist kurz davor einzufallen, was macht Ihr? Zunächst werden die Einflüsse im Verhältnis zum Boot und dem scheinbaren Wind so nach achtern wandern, dass Ihr den Gennaker fieren werdet, während Ihr das Gewicht der Besatzung etwas mehr nach Luv verlagert. Die Großschot wird möglichst nur einen Schrick gefiert und der Steuermann nur einen Tick abfallen, bis Ihr auf Geschwindigkeit seid – alles innerhalb von ein paar Sekunden.

Dann beginnt Ihr wieder hochzuziehen und, nachdem der Gennaker gefiert wurde, anzufangen, ihn wieder dichter zu trimmen. Das Crewgewicht ist so positioniert, dass Ihr

Bei Wind müssen zuerst alle raus auf die Kante, dann nach achtern.

ein Gefühl dafür habt, wo der Druckpunkt im Segel ist. Jeder konzentriert sich darauf, wo er oder sie sein sollte – ob nun vorn, achtern oder wo auch immer es richtig sein mag.

Andy: Okay, damit hast Du eben erklärt, was man machen sollte. Aber was siehst Du bei anderen Seglern und Teams, was sie nicht machen sollten?

Brian: Das beginnt vor allem beim Trimmer und mit der Crew, die nicht erkennt, welchen Einfluss sie auf den Gennaker hat. Wenn Ihr in solchen Grenzbedingungen unterwegs seid, in denen der Kite kaum sauber steht oder das Liek in das Großsegel fallen möchte, gibt es bestimmte Dinge, die Ihr mit der Gewichtsverteilung der Crew machen könnt, wie z. B. auf den Bug gehen. Schickt zwei Leute auf das Vorschiff, um den Kite vom Großsegel abzuhalten. Vielleicht trimmt Ihr das Boot in Grenzbedingungen leicht nach Luv oder auch absolut aufrecht.

Die Leute glauben, dass man bei viel Wind ausschließlich achtern sein sollte. Zu Beginn der Bö solltet Ihr auf der Kante sein, und wenn die Bö dann zunimmt, natürlich hinten. Ihr könnt allerdings nicht so viel im Boot herumlaufen, wenn Ihr mit 25 Knoten unterwegs seid. Deshalb solltet Ihr Euch grundsätzlich hinten aufhalten und Eure Anstrengungen nach außenbords konzentrieren, um dem Boot beim Abfallen zu helfen – ganz so, wie Ihr das Rigg auf einem Windsurfbrett ein paar Mal kräftig nach Luv pumpen würdet, um abzufallen. Ich glaube, was ich häufig nicht sehe, ist die totale Konzentration der kompletten Crew. Bringt alle im Team dazu, sich ganz auf den Boots- und Segeltrimm zu konzentrieren, und Ihr werdet schneller sein.

Regattataktik und Strategie

Um den Kurs kommen

Auf Hochleistungsbooten, die eher schwierig zu segeln sind, ist es zunächst einmal entscheidend, eine gute Bootsbeherrschung zu haben. Somit ist es auch schwierig, Taktik und Strategie für Euren Schlachtplan auf der Regattabahn anzuwenden – jedenfalls so lange, bis Ihr über Euer Boot ein vernünftiges Maß an Kontrolle erreicht habt. Wenn Ihr immer noch damit zu kämpfen habt, bei Standardmanövern wie Wenden und Halsen aufrecht zu bleiben – und glaubt mir, das habe ich auf dem 49er und Musto-Skiff erlebt –, dann besteht Euer Schlachtplan zunächst darin, so wenig Manöver wie möglich auszuführen. Vielleicht startet Ihr sogar auf Steuerbordbug hinter dem Feld, damit Ihr den ersten Schlag mit einer Wende fahren könnt, dann das Segel direkt setzt (noch kein Gybe Set), vielleicht ein bisschen über die Anliegelinie hinaus zum Leetor lauft, damit Ihr wisst, dass Ihr es mit einer Halse schafft. Dann mit einer Wende auf den nächsten Schlag und so weiter.

Sogar einige der besten Segler verfolgen diese Strategie der Einfachheit. Wie sie sagen: »Halte es einfach, Dummkopf!« Und dieser Ansatz kann sehr gut auf schnellen Gennakerbooten, auf denen leicht Fehler passieren, funktionieren.

Aber nehmen wir mal an, dass Ihr über ein gewisses Maß an Bootsbeherrschung verfügt, das Euch zumindest bei leichtem und mittleren Wind in recht gutem Zustand über den Parcours bringt. Zu den besonderen Techniken bei Starkwind kommen wir später.

Eine gute Taktik hilft, Eure Regattastrategie auszuführen.

Verhältnis von Taktik und Strategie

Es kann leicht sein, Taktik mit Strategie zu verwechseln; also kommen hier im Sinne der Klarheit zunächst ein paar Definitionen. Zumindest sind das meine Definitionen!

- Strategie ist das Gesamtbild, also Euer Plan vor dem Start. Dieser umfasst die Betrachtung aller Einflüsse auf die Regattabahn, also alle Strömungsverhältnisse, Einflüsse von Land, den vorherrschenden Wind, die Wettervorhersage für den Zeitraum der Wettfahrt und so weiter. Vor dem Start solltet Ihr so weit wie möglich ein Gespür dafür bekommen, wie Eure Strategie sein wird, um so schnell wie möglich um den Kurs zu segeln.
- Taktik ist, wie Ihr im Bezug zu den anderen Booten auf der Bahn handelt. Natürlich wollt Ihr Eure Strategie so eng wie möglich mit Eurem ursprünglichen Plan in Einklang bringen und entsprechend ausführen, aber andere Boote kommen Euch dabei in die Quere, vor allem, wenn Eure Strategie so ähnlich ist, wie die Eurer Mitstreiter (was oft so ist!). Taktik bedeutet also, die kurzfristigen Entscheidungen, die Ihr trefft, um Euren Weg auf dem Kurs, unter der Berücksichtigung und Einschätzung, wie sich Eure Gegner verhalten werden, so reibungslos wie möglich abzusegeln.

Die Ausgewogenheit zwischen Strategie und Taktik richtig hinzubekommen, ist eine der großen Fähigkeiten beim Regattasegeln. Sagen wir mal, Ihr seid zum letzten Rennen einer Meisterschaft unterwegs, und Ihr macht diese zwischen Euch und einem Boot

Je besser Eure Bootsbeherrschung ist, desto vielfältiger sind Eure taktischen Optionen.

namens »Rivale« aus. Alles, was Ihr tun müsst, ist, innerhalb von fünf Plätzen mit dem Rivalen ins Ziel zu gehen. Wenn die linke Seite des Kurses bevorteilt ist, aber der Gegner nach rechts wegwendet, welchen Kurs fahrt Ihr dann? Im Großen und Ganzen sagt die Strategie, dass man auf die bevorteilte Seite wechselt; die Taktik sagt aber, segelt nach rechts, um den Gegner abzudecken. Welche ist die richtige Antwort? Nun, wir haben wahrscheinlich nicht ausreichend viele Informationen, um diese Entscheidung zu treffen, aber das Wichtigste ist, den Unterschied zwischen den Anforderungen an Strategie und Taktik zu verstehen.

Strategie und Taktik auf Gennakerbooten

Je schneller ein Boot läuft, desto mehr kostet jedes Manöver. Ein schnelles Skiff – wie ein 49er und die meisten Mehrrumpfboote – bremst in einer Wende bis auf einen Bruchteil seiner Geschwindigkeit ab. Auf der anderen Seite verliert ein langsameres Boot wie ein Laser kaum an Geschwindigkeit in einer Wende (zumindest nicht so, wie olympische Segler einen Laser wenden), also ist der Preis für jedes Manöver deutlich geringer. Boote verlieren weniger Geschwindigkeit beim Halsen, obwohl Ihr Eure Halsen bei gleichmäßigem Wind auf ein Minimum beschränken solltet.

Könnt Ihr jetzt langsam die Bedeutung dessen ermessen, was zuvor über gute Kenntnisse der Bootsbeherrschung gesagt wurde? Je besser und schneller Ihr Eure wesentlichen Manöver ausführen könnt, umso eher könnt Ihr es Euch leisten, mehr zu riskieren, und desto mehr strategische und taktische Entscheidungen werden Euch zur Verfügung stehen. Fangen wir damit an, einige der Faktoren anzusehen, die in Euren strategischen und taktischen Spielplan einfließen und wie sie Eure Entscheidungsfindung beeinflussen werden.

Die Suche nach dem stärksten Wind sollte Eure oberste Priorität sein.

Böen sind Trumpf

Wie bereits erwähnt, gilt es, mit einem asymmetrischen Gennaker die Kraft des scheinbaren Windes auszunutzen. Es wurde schon erklärt, wie wichtig es ist, den stärksten Wind zu finden, um den effizientesten Luftstrom über den Gennaker zu entwickeln. Das im Hinterkopf, müsst Ihr Euch vor allem anderen erinnern, dass Böen Trumpf sind. Wenn Ihr vor dem Wind segelt, ist es bei jeder Art Regatta wichtig, nach dunklem Wasser, also nach sich ankündigenden Böen, zu suchen. Aber auf Hochleistungs-Gennakerbooten ist es sogar das Wichtigste, das Ihr machen müsst.

Der Unterschied zwischen dem Auffinden dieser Extrabö mit zwei oder drei Knoten mehr Wind auf einer Kursseite kann – verglichen mit Euren Wettbewerbern, die etwas weniger Wind haben –, in sehr kurzer Zeit einen Gewinn von Hunderten von Metern ausmachen. Also ist einer der Schlüssel, über seine Schulter zu schauen, aber nicht so weit achtern von Euch, wie Ihr es auf den meisten herkömmlichen Booten tun würdet. Die meisten von uns, die auf eher langsamen Booten groß geworden sind, haben gelernt, über Ihre hintere Schulter am Spiegel vorbeizuschauen, um zu sehen, wo die nächsten Windböen das Boot erreichen werden. Wenn aber Eure Bootsgeschwindigkeit nahe der wahren Windgeschwindigkeit liegt, müsst Ihr Eure Perspektive ändern.

Auf schnellen Rüsselbooten müsst Ihr, da Ihr nun schräg zum Wind segelt und auch viel schneller in Relation zur Windgeschwindigkeit seid, eher über Eure vordere Schulter schauen, um zu sehen, wo Euch der Wind querab vom Boot erwischen wird, anstatt hinter Euch.

Wenn die Bootsgeschwindigkeit die Windgeschwindigkeit überschreitet, müsst Ihr vorlicher als querab nach der nächsten Bö schauen.

In der Bö bleiben

Wenn der Wind eher in Windstrichen als gleichmäßig über den Kurs weht, lohnt es sich, in den stärkeren Strich zu segeln und so lange wie möglich darinzubleiben. Wenn Ihr eine Bö auf einer Seite von Euch sehen könnt, dann steuert das Boot in einem Bogen hoch und segelt schneller auf sie zu. Sobald Ihr in der Bö seid, fallt ab und segelt ein bisschen tiefer, damit Euch diese Bö so lange wie möglich erhalten bleibt. Ihr solltet sogar halsen, wenn Ihr glaubt, dass Ihr länger von der Bö profitieren könnt.

In extremen Fällen, wenn Ihr Hochleistungs-Gennakerboote segelt und die wahre Windgeschwindigkeit sogar überschreitet, müsst Ihr tatsächlich vom Bug aus etwa 45 Grad nach Luv schauen, genauso, wie wenn Ihr nach Böen auf dem Amwindkurs sucht. Es ist gut möglich, dass Ihr die Bö, die Ihr am Ende der Kreuz trefft, ein zweites Mal auf dem Vorwindkurs treffen könntet, wenn Ihr dieselbe Bö überholt!

Wenn Ihr von langsameren Booten auf Rüsselboote umsteigt, werdet Ihr wohl erst eine Menge Erfahrung sammeln müssen, um ein Gefühl dafür zu bekommen, wann Euch die Bö treffen wird. Es ist das Wichtigste, zu verstehen, dass einen der Wind viel weiter von vorn erreichen wird, als man es gewohnt ist. Das kann auch bedeuten, dass Ihr das Gefühl habt, dass der Wind oder die Böen viel länger brauchen, um Euch zu erreichen, als Ihr es erwartet, weil Ihr von den Böen, die hinter Euch auftauchen, wegsegelt.

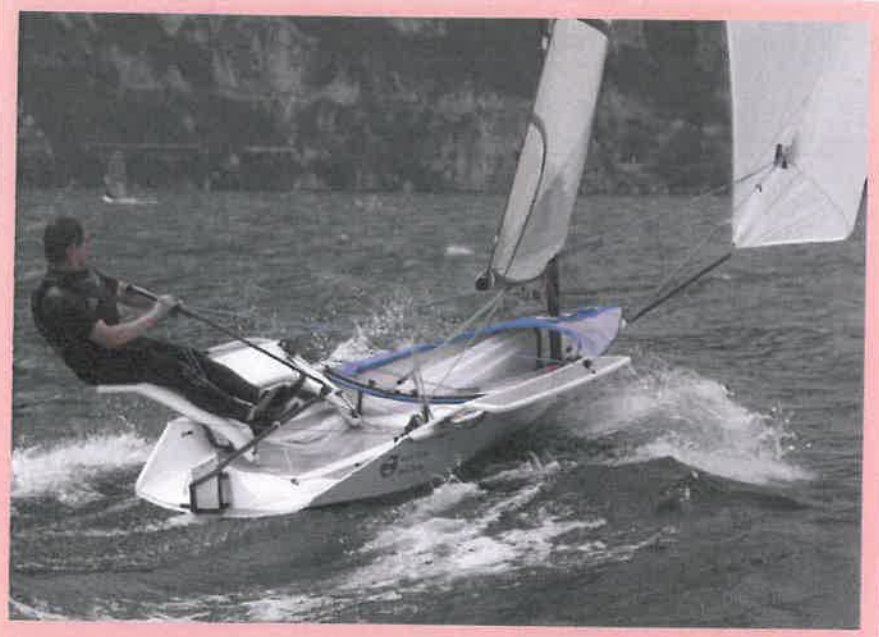
In der Tat ist es auf superschnellen Mehrrumpfbooten, z.B. bei den America's-Cup-AC-45-Katamaranen, durchaus möglich, dass sie am Wind einer Bö auf Ihrem Weg zur Luvtonne begegnen, den Gennaker setzen, und dann dieselbe Bö auf dem Vorwindkurs einholen, wenn sie mit der zwei- bis dreifachen Windgeschwindigkeit zur wahren Windgeschwindigkeit segeln!

Expertenrat

Chris Nicholson: Nach dem Wind suchen

Mein genereller Eindruck ist, dass viele Skiffsegler zu weit nach hinten sehen. Auf einem 49er oder einem 18-Fuß-Skiff wäre mein Blickwinkel etwa 45 Grad vom Bug aus nach Luv. Seht Ihr viel weiter nach hinten, wird Euch der Wind, den Ihr seht, möglicherweise nie erreichen. Grundsätzlich gilt, je schneller Euer Boot ist, desto weiter müsst Ihr nach vorn schauen, um den Wind zu sehen, der Euch beeinflussen wird.

Ich schaue auch in einem relativ weiten Bogen nach Lee, um zu sehen, welche Brise ich erwischen kann, wenn ich halsen sollte. Ich finde es nicht gerade leicht, zu erkennen, in welchem Wind ich sein werde, wenn ich gehalst habe, weshalb mein Blickwinkel breiter ist. Aber ich glaube, dass Ihr bei einem 49er hinter das hintere Viertel des Bootes sehen solltet, um eine Vorstellung davon zu erhalten, was Euch nach der Halse erwartet.



Schau über Deine vordere Schulter nach der nächsten Brise.

Ihr müsst nach dem dunkelsten Wasser Ausschau halten und versuchen, diese Brise zu erwischen. Wenn Ihr voraus und in Luv helleres Wasser sehen könnt, müsst Ihr über Eure Schulter schauen, um zu sehen, ob Ihr mehr Wind bekommen werdet, wenn Ihr halst. Bei hellem Sonnenlicht, wenn die Sonne es ziemlich schwierig macht, die Stärke und die Richtung der Brise zu erkennen, verwende ich polarisierte Sonnenbrillen, weil diese wirklich helfen, auf dem Wasser den Kontrast der dunklen und hellen Bereiche sichtbar zu machen.

Es kann sich auch lohnen, ein wenig höher im Trapez zu stehen, was Euch hilft, zu schauen, was so vor sich geht. Ich würde schätzen, dass ich etwa 30 bis 40 Prozent meiner Zeit damit verbringe, mich umzusehen. Bei 49ern ist es schwierig, sicher zu sein, ob man ständig mit hundertprozentigem Tempo segelt, aber es lohnt sich, ein bisschen Geschwindigkeit zu opfern, um ein Auge für das große Ganze zu haben.

Den stärksten Wind zu finden, bleibt die Priorität, bis das Boot bei starkem Wind wirklich schnell läuft. Dann wird der Windwinkel immer wichtiger. Zu wissen, wie man die relativen Vorzüge von Böen und Drehern abwägt, ist wirklich eine Erfahrungssache.

Rick Perkins: In freiem Wind zu segeln, ist schnell

In freiem Wind zu segeln, ist schnell. Das liegt auf der Hand, aber es ist entscheidend, es im Auge zu behalten, wenn man mit Gennakerbooten vor dem Wind segelt.

Da für die Bootsgeschwindigkeit der Winddruck den entscheidenden Unterschied ausmacht und Ihr nur einen engen Bereich zum Erreichen der optimalen Geschwindigkeit habt, lohnt es sich, sich für einen Schlag zu entscheiden, wo Ihr das Boot so segeln könnt, wie Ihr es wollt. In einem großen Feld, also im Pulk zu segeln, dort nur ein bisschen freien Platz zu haben und da sein eigenes Ding zu machen, ist im Vergleich dazu ziemlich langsam.

Deshalb klappt ein Gybe-Set oft ganz gut, weil sie auf der linken Seite den Platz dazu haben, Ihr eigenes Ding zu machen, während der Großteil des Feldes dazu neigt, nach rechts rüberzusegeln. Oft gewinnen die Leute nicht deswegen an Boden, weil sie auf die richtige Seite des Vorwindkurses, sondern weil sie die an sich schnellen Winkel bereits gesegelt sind. Während alle anderen zur Verteidigung Ihrer Spur weniger optimale Winkel gesegelt sind, holen diejenigen, die im freiem Wind segeln, aus Ihren Booten die Höchstgeschwindigkeit heraus.

Segeln im freien Wind ist schneller als Segeln im Pulk. Also versucht, Euch etwas Platz zu verschaffen.

Die Luvtonne

Fangt früh an, nach der Bö zu suchen

Wenn Ihr also anhand der dunklen Wasserfärbung erkannt habt, wo die stärksten Böen ankommen werden, müsst Ihr einen Plan entwickeln, wie diese erste Bö erwischt werden kann, und zwar deutlich, bevor Ihr die Luvtonne erreicht. Fangt an, in Windrichtung zu suchen, und seht Euch das Wasser in Luv der Luvtonne an. Trefft eine Entscheidung, wo Ihr meint, den stärksten Wind zu erwischen und welches Manöver Euch am schnellsten in diesen Windstrich bringen wird. Falls er, während Ihr in Windrichtung blickt, links neben der Luvtonne ist, sollte ein einfaches Setzen des Gennakers gut zu erledigen sein; fallt einfach ab, setzt das Segel und segelt in diese Bö rein. Falls jedoch die dunkelste, beste Brise, wenn Ihr in Windrichtung schaut, aussieht, als wäre sie auf der rechten Seite, werdet Ihr bei der Annäherung zur Luvtonne nicht nur ein bisschen von dieser Bö spüren, wenn Ihr sofort ein Gybe-Set-Manöver durchführt, um diese Bö auszunutzen.

Plant Euren Vorwindkurs gut, bevor Ihr an die Luvtonne kommt.

Zieher oder Drücker?

Ein anderes Signal der Windfäden, auf das man achten muss, wenn man sich der Luvtonne nähert, ist, ob man einen Zieher oder einen Drücker hat, wenn man sich der Tonne nähert. Wenn Ihr mit Wind von Steuerbord auf der finalen Annäherung zur Bahnmarke seid und feststellt, dass Ihr über die Anliegelinie gedrückt werdet, dann würde ein Zieher bei Wind von Steuerbord bedeuten, dass Ihr einen Gybe Set machen solltet, um die gleiche Änderung der Windrichtung zu bekommen und nach der Halse einen Drücker auf dem Steuerbordbug zu haben.

Denkt daran, dass Ihr genauso, wie Ihr aus den meisten Ziehern am Wind das meiste herausholen wollt, auch auf dem Vorwindkurs das Maximum aus den Drückern herausholen solltet, da es die Drücker sind, die Euch dichter an die Leetonne bringen. Wenn man auf der anderen Seite einen Drücker erwischt, während man sich der Luvtonne nähert, und man kämpfen muss, nur, um die Luvtonne runden zu können, dann zeigen Euch die Windfäden an, sich für das direkte Setzen zu entscheiden und auf dem Bug mit Wind von Steuerbord zu bleiben.

Wo Ihr auf die Anliegelinie wendet, wird entscheiden, wo Ihr den Vorwindkurs runtersegeln könnt.

In Position kommen an der Luvtonne

Ein weiterer Faktor, den Ihr in Eurer Taktik bedenken müsst, ist Eure Position im Bezug zum Rest des Feldes. Denkt daran, dass es Euer vorrangiges Ziel ist, den stärksten Wind zu erwischen. So zum Beispiel, wenn Ihr auf guten starken Wind auf der rechten Seite des Kurses bei der Annäherung zur Luvtonne stoßt. Dann wisst Ihr, dass Ihr ein Gybe Set machen solltet, um in der Lage zu sein, diesen frischen Wind möglichst früh auf dem Vorwindkurs zu erwischen. Das bedeutet, in einer Position zu sein, in der man beim Abschluss des Gybe Sets keine anderen Boote behindert. Plant also im Voraus und fangt früh damit an, Euch Euren Platz für eine Innenrundung an der Luvtonne zu sichern.

Habt Ihr Euch der Anliegelinie ziemlich hoch angenähert und andere Boote laufen bei Ihrer Annäherung an die Anliegelinie auf Euch zu, kommt hier einiges an Arbeit auf Euch zu. Statt zu versuchen, über den Bug der Boote in Lee von Euch zu kommen, könnte es sich auszahlen, Geschwindigkeit zu reduzieren; lasst sie ziehen und schafft Euch so einen Raum in einer Linie um die Luvtonne herum. So seid Ihr sofort zum Halsen klar, wenn Ihr die Tonne passiert und in diese starke und taktisch ausgezeichnete Position zum Gybe Set kommt.

Wenn sich der beste Wind andererseits dadurch finden lässt, dass man einfach direkt abfällt, muss man mit dem Großteil der Flotte klarkommen, die ebenfalls auf Backbordbug Ihre Gennaker setzt. Nun gibt es auch noch andere Überlegungen. Was Ihr als Nächstes machen werdet, entscheidet sich vor allem dadurch, wie viel Zeit Ihr noch bis zur nächsten Halse habt. Wenn Ihr auf einem kurzen Kurs seid und in den nächsten zwei bis drei Minuten mit der Halse rechnet, solltet Ihr sicher und in der Lage sein, diese Halse dann zu machen, wann Ihr es wollt. Es kann sein, dass es sich nicht lohnt, ein schnelles und effizientes Setzen zu forcieren, wenn Ihr anschließend querab in Luv von einem anderen Boot landet; es sei denn, Ihr kommt rechtzeitig für Eure Halse schnell genug vor dessen Bug.

Stattdessen kann es besser sein, mit Eurem schnellen Setzen noch zu warten und lieber ganz tief zu segeln und die Linie des vorauslaufenden Bootes zu treffen. Noch besser ist es, wenn Ihr tiefer, in Lee seiner Linie, eintauchen könnt – weil Euch das in die bestimmende Position versetzt, dann zu halsen, wann Ihr es wollt.

Wann sollte ein Gybe Set erfolgen?

Meistens ist die sichere taktische Option für das direkte Segelsetzen vor allem dann gegeben, wenn an der ersten Luvtonne viel Verkehr herrscht. Auch was die Bootsbeherrschung betrifft, ist die richtige Ausführung des Gybe Sets ein schwieriges Manöver. Aber es können auch gute taktische Gründe dafür sprechen, es zu versuchen. Folgende fünf Faktoren könnten Euch dazu bringen, diese frühe Halse durchzuführen.

Mehr Wind

Ihr solltet bereits die Bedeutung von stärkerem Wind verstanden haben, wenn Ihr dynamische und reaktionsschnelle Gennakerboote segelt. Natürlich ist es die erste Priorität, aufrecht zu bleiben, wenn der Wind richtig stark bläst. Und einen Gybe Set durchzuzie-

Mehr Wind ist der beste Grund, früh zu halsen.

hen, kann ein kniffeliges Manöver sein. Ihr müsst Eure taktischen Überlegungen also gegen Eure Fähigkeiten in der Bootsbeherrschung abwägen. Wenn Ihr Bedenken habt, ins Wasser zu fallen, ist es besser, erst vorzuheißen, dann den Gennaker zu setzen und anschließend zu halsen, wenn Ihr volles Tempo erreicht habt.

Winddreher

Drei oder fünf Knoten mehr Wind auszunutzen, ist bei Weitem die wichtigste Überlegung auf einem Gennakerboot. Ist die Windstärke über den Kurs jedoch gleichmäßig, denkt als Nächstes an die Winddreher. Wenn Ihr Euch der Luvtonne mit einem schönen Zieher mit Wind von Steuerbord nähert, solltet Ihr halsen, um vom gleichen Dreher zu profitieren, der dann ein Drücker mit Wind von Backbord wird, sobald Ihr auf dem Vorwindkurs sein. Sollte ein Drücker es am Ende des Schlages schwierig gemacht haben, die Luvtonne auf Backbordbug zu runden, ist das die Gelegenheit, den Gennaker sofort auf der Backbordseite zu setzen.

Erwischt Ihr einen Zieher mit Wind von Steuerbord, der auch noch böig ist, solltet Ihr höchstwahrscheinlich direkt halsen. Eure Winkel können sich in diesem Szenario massiv ändern, und Ihr werdet eventuell feststellen, dass Ihr fast auf die Leetonne zuhaltet, sobald Ihr gehalst habt. Macht Ihr weiter und hisst in dieser durch Böen ausgelösten Zieher-Situation auf den Bug mit Wind von Steuerbord, besteht die Gefahr, dass Ihr über die Anliegelinie hinauslauft und gegenüber denen, die hinter Euch einen Gybe Set machen, an Boden verliert.

Überlegungen zu Gezeiten

Wenn es Strömung oder Tidenhub auf dem Kurs gibt, erinnert Euch daran, dass das, was Euch gegen den Wind hilft, dann vor dem Wind einschränkt und umgekehrt. Also beachtet den aktuellen Stand der Tide bei jeder Bahnmarke und berücksichtigt das bei Eurer Taktik entsprechend.

Wo ist das Feld?

Nachdem bereits über einige strategische Einflüsse nachgedacht wurde, sollen jetzt einmal ein paar taktische Boot-zu-Boot-Überlegungen angestellt werden. Wenn Ihr zum ersten Mal in der vorderen Hälfte des Feldes die Luvtonne rundet, kann es sein, dass hinter Euch eine ganze Reihe von Booten auf der Anliegelinie mit Wind von Steuerbord sein werden. Das verursacht einen großen Windschatten nach Lee. Ihr habt in dieser Situation also eine wirklich gute Voraussetzung, einen Gybe Set durchzuführen.

Habt Ihr gerade noch diesen großen Zieher mit Böen, von dem eben gesprochen wurde, genossen, entscheidet Euch jetzt für einen Gybe Set, und Ihr werdet bald aus diesem scheußlichen Windloch heraus sein. Es ist nur eine kurze Mühe für einen langfristigen Gewinn. Andernfalls setzt ihn auf Backbordbug und segelt mindestens 100 Meter weit, bevor Ihr Eure erste Halse macht. Auf diese Weise werdet Ihr den am meisten gestörten Windbereich vermeiden. Seid Ihr jedoch in der hinteren Hälfte des Feldes, ist das Windloch nicht so groß, weshalb Ihr Eure strategischen Prioritäten wieder umkehren könnt.

Seid Ihr dicht am Ende des Feldes, ist der Gybe Set ein guter Zug.

Expertenrat

Steve Irish: Geht auf den Streckbug

Meistens werdet Ihr erleben, dass der Großteil des Feldes das Segel direkt auf dem Bug mit Wind von Steuerbord setzt, weil der Gybe Set ein relativ riskantes Manöver ist. Also ist Eure Überlegung dann: Was ist Euer Streckbug? Mit anderen Worten, auf welchem Bug werdet Ihr länger unterwegs sein? Wenn der Streckbug derjenige mit Wind von Steuerbord ist, könntet Ihr nach dem Setzen einfach Euren Kurs halten, höhergehen oder Eure Gegner angreifen. Ihr müsst so lange wie möglich im freien Wind bleiben. Falls es tatsächlich ein langer Schlag mit Wind von Backbord ist, werdet Ihr eher maximale Tiefe segeln wollen, also muss die Einstellung niedrig sein. Das wird Euch eine entsprechende Kontrolle über den Punkt zur Halse geben, um Euch für freien Wind auf dem langen Bug einzustellen.

Nichts zu verlieren

Wenn Ihr allerdings ganz hinten seid, und es bleibt Euch nur noch wenig Zeit, um im Rennen noch Plätze gutzumachen, liegt Eure beste Chance oft darin, das Gegenteil von dem zu tun, was der größte Teil des Feldes macht. Da in der Regel mindestens drei Viertel der Flotte den Gennaker direkt auf Backbord setzen, habt Ihr mit einem Gybe Set nichts zu verlieren. Zudem könnt Ihr zumindest hoffen, dass Ihr hier auf der linken Kursseite eventuell eine Bö erwischt. Ihr habt in dieser Situation wirklich nichts zu verlieren, weil es unwahrscheinlich ist, dass Ihr einen ganzen Haufen von Booten überholen werdet, wenn Ihr den gleichen Kurs fahrt – es sei denn, sie kentern. Ihr könntet auch einfach halsen und lediglich auf ein bisschen Glück hoffen!

Gelegenheiten ausnutzen

Geoff Carveth blickt auf einen wichtigen Zeitpunkt für eine Entscheidung in einer Weltmeisterschaft zurück

Als er in das finale Rennen der SB-20-Weltmeisterschaften 2008 in Irland ging, befand sich Geoff Carveth in einem Drei-Boote-Kampf um den WM-Titel. Die Rundung der Luvtonne an 33. Stelle war nicht gerade die Art von Rennen, die er jetzt brauchte. Höchste Zeit für verzweifelte – jedoch kalkulierte – Maßnahmen.

»Wir segelten zunächst einmal hoch, um über das Feld zu kommen. Aus taktischen Gründen hatten wir uns entschieden, nicht so sehr tief zu gehen. Wir wollten auf jeden Fall für unser eigenes Glück verantwortlich sein. Für eine Halse gab es eigentlich keine Notwendigkeit, also wollten wir eher über die Gegner gehen, als tief zu segeln. So setzten wir den Gennaker und segelten hoch, nur um über den ersten Teil der Boote drüberzulaufen. Als wir das machten, dachten wir, es gäbe vielleicht genügend Wind, um auf einen spitzeren Winkel mit mehr Geschwindigkeit zu gehen. Das gesamte Feld vor uns

Geoff Carveth und Crew beim Gewinn der SB-20-WM 2011.

segelte in einem extrem tiefen Modus. Als wir höher zogen, um vielleicht über ein oder zwei Boote drüberzulaufen, dachten wir, es gäbe vielleicht genug Wind, um ins Gleiten zu kommen. Außerdem sah die rechte Seite des Kurses auf dem Wasser dunkler und möglicherweise windiger aus, sodass wir es anpackten.

Die Bootsgeschwindigkeit sprang von circa 7 oder 8 Knoten auf vielleicht 12 oder 13, waren also schnell unterwegs. Wenn der Wind nachgelassen hätte, wären wir in Schwierigkeiten gekommen, er blieb jedoch stabil. Und dazu hatten wir wenigstens freien Wind. Wir konnten sehen, dass sich alle anderen weiter unten in Lee gegenseitig bremsten.

Wir halsten genau in der Ecke des Kurses, weit weg von allen anderen. Aber der Wind hielt durch, und mit dem scheinbaren Wind, den wir erzeugten, kamen wir mit gutem Tempo zurück zum Leetor, unterhalb von allen Booten, die versuchten, extrem tief zu segeln. Wir waren jetzt bis auf die sechste oder siebte Position an der unteren Kante vorgestoßen, ausreichend, um uns in eine dominierende Position für die Meisterschaft zu bringen. Kurioserweise haben wir auf dem nächsten Raumschenkel erneut das Gleiche gemacht, aber es funktionierte wieder, und so haben wir in diesem Rennen nicht nur den ersten Platz belegt, sondern auch die WM gewonnen.«

Rollt das Feld auf, und werdet nicht überrollt!

Melges-24-Weltmeister Brian Hutchinson spricht darüber, wie wichtig es ist, sowohl seine Nerven als auch den Kurs zu behalten, wenn man sich vor dem Wind auf dem Weg nach unten um die Plätze drängelt.

Andy Rice: Was sollte man machen, wenn man sich in einer engen Situation mit anderen Booten um einen herum befindet, die vielleicht versuchen, einen zu überholen?

Arbeitet hart, um die anderen Boote zu überlaufen, wenn der lohnenswerte Bug weiterhin derjenige mit Wind von Steuerbord ist.

Brian Hutchinson: Also, bei den Weltmeisterschaften 2011 haben wir einige wirklich gute Boote überholt. Sie hatten mit der Beherrschung der Kräfte im Boot ein Problem – mit dem Druckpunkt und den Segeln und dem Strömungsabriss unter Wasser. So geschah es, dass sie nervös wurden, als sie merkten, dass wir auf der Luvseite ihres Bootes ankommen würden, und sie begannen, das Boot hochzuziehen.

Wenn man das allerdings versucht, um zu verhindern, dass man überlaufen wird, macht einen das sofort langsamer. Der Steuermann versucht oft, so zu reagieren, indem er höherzieht – und damit ist die Strafe härter und sie kommt früher. Also würden wir schlichtweg an ihnen vorbeisegeln, weil wir bereits in einem optimalen Winkel auf sie zukamen.

Wir reagierten nicht, sondern waren bereits in der günstigen Überholposition, und wenn das dazu nahe der Anliegelinie ist, ist es sogar besser, weil der Gegner dann aus seinem optimalen Kurs herausgebracht wurde. Dann halst Ihr direkt vor ihnen und: Zack – Ihr habt sie! Das passiert auf Booten mit asymmetrischen Spinnakern die ganze Zeit. Bringt das Boot vor Euch dazu, aus seinem optimalen Winkel rauszusegeln, dann habt Ihr sie.

Erlaubt einem angreifenden Boot nicht, Euch zu weit von Eurem optimalen Kurs abzubringen.

Andy: Was hättest Du in dem Fall gemacht, wenn Du auf dem anderen Boot, das voraus und in Lee war, gesessen hättest?

Brian: Wenn ich nicht die Taktik mache und an der Schot bin, dann ist es wirklich nervtötend, jemals dieses Szenario zu erleben, weil die Person, die die Amwind- und taktischen Bedingungen ansagt, uns warnen sollte, dass dort ein Boot kommt, das uns an einem gewissen Punkt beeinflussen könnte. Doch bevor das geschieht, wäre ich entweder schon bereit, zu halsen und dadurch zu versuchen, sie ebenfalls zum Rumgehen zu bewegen. Oder ich würde mich nur darauf konzentrieren, schnell zu segeln, um sicherzugehen, dass wir im Vergleich zu einem tieferen Kurs in einem schnellen Modus sind. Bei diesen Booten müsst Ihr wirklich auf die Bedingungen achten.

In eher rauen Bedingungen kann es sein, dass Ihr lieber etwas tiefer segeln solltet. Das ist so, weil Ihr wahrscheinlich größere Fortschritte erzielt, indem Ihr einfach in einem mitteltiefen Modus segelt und konstanten Druck beibehaltet und auf keiner Welle Druck verliert. Wenn Ihr also den konstanten Druck aufrechterhalten könnt, werdet Ihr gut vorankommen. Falls diese Jungs nun über Euch drüberlaufen wollen, ist das in Ordnung. Wenn also der Punkt kommt, dass Ihr mit ihnen gleichauf seid und sie Euch wirklich überlaufen

wollen, halst Ihr einfach weg. Aber wenn sie Euch auf halber Bootslänge von Lee aus angreifen, habt Ihr echt ein Problem, denn dann haben sie Euch bereits »eingefangen«. Dann müsst Ihr versuchen, mit einer Halse in den freien Wind zu kommen. Das ist aber eine Situation, die ihr wirklich vermeiden solltet.

Anliegelinien beurteilen

Anliegelinien auf Gennakerbooten einzuschätzen, kann sehr knifflig sein, vor allem dann, wenn Windstärke und -richtung nicht gleichbleibend sind und die Ausrichtung Eures Bootes beeinflussen können.

Bei leichterem Wind kann es sich auszahlen, oberhalb der Anliegelinie zu sein. Das bedeutet, dass Ihr viel vom scheinbaren Wind in den Segeln behaltet, wenn Ihr Euch der Leetonne nähert. Denn jeder, der ein bisschen zu hoch oder ein bisschen zu tief reinkommt, bezahlt mit deutlich reduzierter Bootsgeschwindigkeit einen hohen Preis. Vergesst nicht, dass Gennaker äußerst effiziente Segel sind. Allerdings nur dann, wenn sie stetig angeströmt werden. Bei wenig Wind zu hoch reinzukommen, wird Eure Bootsgeschwindigkeit total minimieren.

Anliegelinien können sich mit jeder Bö oder jedem Flautenstrich verändern.

Aber geht auch sicher, dass Ihr nicht eins von diesen Booten seid, die zu tief mit einem schlaffen Gennaker unterwegs sind. Geht sicher, dass Ihr zu denjenigen gehört, die an dieser Leetonne mit ordentlich Druck und viel Geschwindigkeit ankommen, weil Euch Euer scheinbarer Wind durch den Abwind der langsamen Boote nach Luv bringen wird.

Falls Ihr merkt, dass Ihr ein bisschen zu hoch an einer Leetonne ankommt und nun beginnt, tief zu laufen, dann schaut Euch um und entscheidet, ob Ihr Eure Verluste früh begrenzen und zwei weitere Halsen machen solltet, um zur Tonne runterzukommen. Bei wenig Wind ist der Distanzverlust durch zwei Halsen minimal und das Bootshandling relativ überschaubar. Oftmals ist es besser, die doppelte Halse zu machen, anstatt mit schlaffem Gennaker herumzudümpeln.

Bei stärkerem Wind ist die Entscheidung schwieriger, denn durch eine Halse verliert Ihr im Vergleich zur Geschwindigkeit in gerader Linie mehr Weg. Darüber hinaus besteht auch die Gefahr zu kentern. Ihr müsst diese Entscheidung also aufgrund Eures Selbstvertrauens und Eurer Fähigkeit, effizient zu halsen, treffen.

All das ist zu bedenken. Es wurde bereits gesagt, dass es sich bei Leichtwind in der Regel lohnt, über den Halsenpunkt hinauszusegeln. Das gleiche gilt oft auch bei Starkwind, weil es mit Blick auf die zwei Extra-Halsen und das Risiko von Sonnenschuss oder Kenterung manchmal besser ist, über die Anliegelinie hinauszulaufen. Das könnte bedeuten, dass Ihr den Gennaker früher einholen und ein paar Schläge mit Groß und Fock machen müsst, um wieder hinauf zur Leetonne zu kommen. Aber dieses Opfer lohnt sich eventuell – jedenfalls im Gegensatz zum Risiko durch zwei zusätzliche Halsen und einer möglichen Kenterung.

Merkt Ihr langsam, wie die Qualität Eurer Bootsbeherrschung die Qualität Eurer taktischen Entscheidungen beeinflusst?

Überlegungen bei Gezeiten

Diese unterscheiden sich von denen auf anderen Booten mit normalem Spinnaker kaum. Allerdings ist das Potenzial für Gewinn oder Verlust in einer starken Gezeitensituation viel größer. Das ist so, weil Eure Abstände auf dem ganzen Kurs von einer Seite zur anderen viel größer sind als auf Booten mit Spinnakern, die tendenziell auf direktem Kurs bleiben.

Wenn Ihr den Kurs runtersegelt und der Tidenstrom mit Euch läuft, dann könnt Ihr es Euch leisten, früh zu halsen, selbst wenn Ihr glaubt, dass Ihr sehr tief zur Tonne segelt. Die Tide wird Euch dort hinbringen. Es ist weitaus besser, das so zu machen, als zu spät zu halsen und dann zu merken, dass Ihr mit halbem Wind zurück zur Tonne segeln müsst, während die Flut versucht, Euch in Windrichtung wegzutreiben.

Auf der anderen Seite ist es sicherer, darüber hinauszulaufen, wenn die Tide auf dem Vorwindkurs gegen Euch läuft und um an der Leetonne mit Tempo und kontrolliert anzukommen. Es gibt nichts Schlimmeres, als tiefer und tiefer gegen Strömung zur Leetonne zu segeln. Je mehr Ihr abfallt, desto weniger effizient wird der Gennaker, und man sieht oft Leute, die sich deswegen um die Leetonne »wickeln«. Und das kann Euren Tag ruinieren.

Bei wenig Wind ist die Strömung ein entscheidender Faktor, wenn Ihr Euch dem leewärtigen Ende der Bahn nähert.

Annäherung an die Leetonne

Auf einem normalen Kurs mit Backbord-Rundung solltet Ihr anstreben, Euch der Leetonne mit Wind von Steuerbord zu nähern. Dies verleiht Euch Rechte gegenüber anderen Booten in so ziemlich jeder Hinsicht. Außerhalb des Drei-Bootslängen-Kreises behaltet Ihr gemäß der Grundregel von Backbord/Steuerbord Vorrang und innerhalb der drei Bootslängen habt Ihr Raum gegenüber Booten außerhalb.

Expertenrat

Chris Nicholson: Wann man zur Anliegelinie halst

Während Ihr Euch der Anliegelinie nähert, habt Ihr nicht mehr viel Zeit zum Halsen. Meistens versuche ich gern, ein wenig vor der Anliegelinie zu halsen, damit ich nochmals zurück in die Mitte des Kurses kommen kann. Bei wenig Wind kann man manchmal davonkommen, wenn man ein bisschen darüber hinaussegelt, da andere Boote oberhalb von Euch versuchen, mit zu viel Tiefe an die Bahnmarke zu kommen. Seid jedoch vorsichtig! Prüft ganz genau den Druck auf dem ganzen Kurs, bevor Ihr diese entscheidende Halse macht.

Bedenkt bei starkem Wind immer, dass es etwas Zeit in Anspruch nehmen könnte, die Halse sicher durchzuführen, vor allem, wenn es ein langer Weg ist. Strebt also an, Eure Halse früher einzuleiten, als Ihr denkt. Wenn es windig ist, seid nicht verärgert, wenn Euch ein oder zwei Boote überlaufen, solange Ihr nur in Bewegung bleibt – und aufrecht!

Durch das Leetor kommen

Die Rundung in Lee ist mit Rüsselbooten auf den kurzen Kursen im Segelsport einer der wichtigsten Abschnitte der Wettfahrt. Wenn Ihr mit in der Spitze dabei seid, müsst Ihr vorausschauend denken und Eure Position rund um die Tonne verteidigen. Falls Ihr hinten liegt, kommt jetzt die Chance im Rennen, um anzugreifen und wieder zurück in die Spitze zu kommen. Wir sprachen mit Chris Draper, Olympiasieger und zweifacher Weltmeister im 49er, über sein Herangehen an diese entscheidende Phase des Rennens. Er spricht nachfolgend über ein Leetor, obwohl die meisten Prinzipien genauso auch für eine einzelne Leetonne gelten.

Chris Draper: Das Leetor

Bleibt in Fahrt

Ausschlaggebend bei der Rundung auf der Leeseite ist es, in diesen Bereich so schnell wie möglich rein- und auch wieder rauszukommen, weil man dort schnell an Fahrt verlieren kann. Es ist das einzige Mal im Rennen, an dem Boote stark dazu tendieren, an Geschwindigkeit zu verlieren. Also solltet Ihr das so weit wie möglich vermeiden.

Ich glaube, dass hier ein Vergleich zum Fahren auf der Straße passt. Nehmen wir an, Ihr wollt ein Auto auf einer einspurigen Fahrbahn überholen. Zunächst solltet Ihr ein bisschen Abstand zum Vordermann haben, damit Ihr, wenn Eure Gelegenheit zum Überholen kommt, mit Tempo Anlauf nehmen könnt, um dann an ihm vorbeizufahren und so die geringstmögliche Zeit auf der gegenüberliegenden Seite der Straße zu verbringen. An der Leetonne ist es ganz ähnlich: Je höher die Geschwindigkeit ist, mit der Ihr bei Eurer Annäherung herankommt, desto besser ist die Chance, dort auch schnell wieder wegzukommen.

Denkt voraus

Weil die Rundung auf der Leeseite so wichtig ist, fangen wir manchmal bereits an, darüber nachzudenken, bevor wir die Luvtonne umrundet haben. Normalerweise segeln wir beim Start zunächst am Tor vorbei, um zu prüfen, ob es dort eine bevorzugte Seite gibt, die wir uns dann merken. Ebenfalls legen wir uns einen Plan zurecht, wenn wir annehmen, dass eine Seite des Kurses bevorzugt ist, um die Tonne so zu runden, dass uns das auf diese Seite führt.

In Fahrt zu bleiben, ist der Schlüssel, um das Leetor schnell zu verlassen.

Wenn wir die linke Bahnmarke (Blickrichtung leewärts) nehmen wollen, könnten wir sogar einen Gybe Set an der Luvtonne in Betracht ziehen. Wir haben verschiedene Abläufe, die wir durchgehen, wenn wir uns unseren Plan zurechtlegen. Aber dieser Plan könnte sich ändern, je nachdem, ob wir im Angriffsmodus (also beim Versuch Plätze gutzumachen) oder im Defensivmodus (also bereits in einer Führungsposition) sind.

Wenn wir verteidigen, ist es unser Ziel, eine schnelle Luvtonnen-Rundung zu machen und möglichst schnell zum Leetor zu kommen. Das klingt irgendwie offensichtlich. Aber es wird viel schwieriger, wenn Ihr angreift, denn dann wird es viel mehr Dinge geben, an die Ihr denken müsst. Wenn Ihr Platz um Euch herum habt und den Luxus, eine der beiden Leetonnen auswählen zu können, solltet Ihr diejenige nehmen, nach der Ihr die bevorzugte Seite auf der nächsten Kreuz erwartet. Das bedeutet, vor dem Gennakerbergen zurück in Windrichtung zu sehen, um festzustellen, ob es brauchbare Böen oder Dreher gibt, die eine der beiden Seiten des Kurses bevorteilen.

Verkehrsvermeidung

Müsst Ihr, wie es in Regatten ziemlich häufig der Fall ist, im Pulk mit anderen Booten kämpfen, können sich Eure Prioritäten dramatisch verändern. Befinden sich viele Boote um Euch herum, die alle die Tonne runden wollen, kann es sich auszahlen, zur ande-

Denkt voraus, bevor die Entscheidung für Euch getroffen wird.

ren Tonne zu segeln, auch wenn der Weg weiter ist. Denkt an Eure Regel Nummer 1, so schnell wie möglich aus diesem Bereich rauszukommen.

Wenn wir im Angriffsmodus sind und schnell an die Marke kommen wollen, zielen wir darauf ab, möglichst eng an der Anliegelinie und mit Tempo sowie Bahnmarkenrecht anzukommen. Außerdem streben wir in der Regel einen Gybe Drop innerhalb der Boote an, die sich dort aneinanderreihen. Erinnert Euch daran, dass Ihr manchmal in einem Gennakerboot, das weite Winkel vor dem Wind segelt, über Hunderte Meter entfernt gegenüber anderen Booten Rechte habt, weil Ihr die ganze Strecke nach unten überlappt.

Denkt aber daran, dass Eure Manöver und die Bootsbeherrschung gut sein sollten, wenn Ihr einen Gybe Drop zwischen anderen Booten anstrebt. Je besser Eure Bootsbeherrschung ist, desto aggressiver könnt Ihr mit der Situation an der Leetonne umgehen. Ihr habt also durch eine gute Bootskontrolle mehr taktische Möglichkeiten.

Plant bei Euren Vorhaben weit voraus. Ihr könnt viele Leute sehen, die sich erst in der allerletzten Minute entscheiden, welche Tonne sie nehmen. Allerdings solltet Ihr alles

Wenn der Pulk des Feldes auf eine Tonne zuläuft, könnte es sich allein deswegen für Euch lohnen, zur anderen Tonne weiterzusegeln, um in freiem Wind zu bleiben.

tun, um das zu vermeiden. Wir ändern nur selten unsere Meinung bis ins Leetor; wir besprechen das lange vorher und versuchen möglichst, Situationen zu vermeiden, in der man eine eher spontane Entscheidung treffen muss. Es ist viel besser, sich einen soliden Plan zurechtzulegen, als ihn von anderen Leuten diktiert zu bekommen, nur weil Ihr es versäumt habt, vorauszudenken.

Auf die bevorzugte Seite segeln

Wenn Ihr wisst, dass eine Seite des Schlages bevorzugt sein wird und dass alle anderen das auch wissen, dann ist es klar, dass Ihr einen Kampf vor Euch habt, um die bevorzugte Leetonne zu runden – außer natürlich, Ihr seid an der Spitze. Wenn wir relativ weit vorn im Feld sind und nur das eine verbleibende Boot oder zwei ausschalten wollen, könnten wir es hinnehmen, dass wir um die bevorzugte Bahnmarke herumgehen und auf der gleichen Linie bleiben wie die Führenden an der Tonne.

Aber wenn wir angreifen wollen, um aufzuholen (das heißt also, dass wir weiter hinten im Feld sind), dann könnte es wert sein, die vermeintlich falsche, also die andere Leeton-

Wenn Ihr das Gefühl habt, dass eine Seite der Kreuz begünstigt ist, dann baut darauf Eure Strategie am Leetor auf.

ne zu nehmen und anschließend eine frühe Wende auf die bevorzugte Seite zu machen. Auf diese Weise sucht Ihr Euch einen eigenen Weg rüber auf die gewünschte Seite. Auf einem schnellen Skiff wie dem 49er geht Ihr auch höher, wenn Ihr schneller segelt, und so habt Ihr die Möglichkeit, an Booten vorbeizusegeln, die nur »Holz hacken« (Drapers Ausdruck für Boote, die abbremsen und langsam segeln, weil sie in die Wellen ein- und wieder aus ihnen austauchen).

Habt Ihr im Feld vor Euch aber nur ein Boot, das die bevorzugte Tonne rundet, kann es sich auszahlen, eher tief unter der Leetonne rauszusegeln, um voraus und in Lee freien Wind zu kriegen. Wenn dort andere Boote weiter voraus sind, ist das natürlich nicht so gut, da Ihr dann zunächst keinen freien Wind haben werdet.

Wenn Ihr Euch mit einem anderen Boot im Rennen um die Herstellung von Wegerechten im Drei-Bootslängen-Kreis streitet, kann es sich lohnen, bis zuletzt den Gennaker stehen zu lassen, nur damit Ihr vor Eurem Rivalen rumkommt. Die Crew kann das Bergen beenden, sobald Ihr mit dem Bug die Tonne gerundet habt. Aber nochmals: Kommt dort so schnell wie möglich raus und wartet erst einmal mit dem nicht lebenswichtigen Aufräumen, bis Ihr komplett klariert und mit Tempo weg von der Tonne seid.

Anliegelinie einschätzen

Die Anliegelinie auf Gennakerbooten zu beurteilen, kann schwierig sein. Absoluten Vorrang hat aber, dass man die Leetonne mit Tempo erreicht. Ihr solltet nicht langsam segeln und es vermeiden, in jeder Lage extrem tief zur Tonne zu laufen – es sei denn, bei leichtestem Wind, also zwei bis drei Knoten oder weniger, da hier nämlich der Geschwindigkeitsrückgang proportional viel weniger bedeutend ist.

Vorausdenken ist der Schlüssel zum Erfolg, wenn Ihr versucht, das Gewimmel am Leetor zu durchbrechen.

Sollte es windig sein, blicke ich zurück in die Mitte des Kurses, um zu sehen, wie stark der Wind oder die Böen sein werden, wenn wir halsen. Das nutze ich dann, um meine wahrscheinlichste Anliegelinie einzuschätzen. Sobald wir gehalst haben, wird mein Vorschoter mir auf dem Weg zur Tonne sagen, wie wir anliegen. Seine Rückmeldung ist ausschlaggebend, wie ich zur Tonne steuere. Wenn es sehr windig ist, vermeiden wir möglichst einen Gybe Drop, denn dieser wäre eine sehr riskante Option.

Wir haben darüber gesprochen, was Ihr tun solltet. Aber um nur noch einmal einige entscheidende Punkte zu betonen, hier noch eine kurze Liste, was man vermeiden sollte:

Nicht machen …

- extrem tief zur Tonne laufen – macht lieber eine zusätzliche Halse (oder bekommt das mit Eurer Anliegelinie direkt gut hin!).
- zu spät nachdenken – entscheidet Euch früh genug.
- bei einer Tonnenrundung auf der Außenseite stecken bleiben – stellt sicher, dass Ihr an der Tonne die Rechte habt.

Wettfahrtregeln

Die ISAF-Wettfahrtregeln gibt es zwar schon eine ganze Weile, aber man hat wohl in erster Linie an langsamere Boote, die meistens direkt von A nach B segeln, gedacht, als sie geschrieben wurden. Da die neue Art von Hochleistungsbooten mit asymmetrischen Gennakern aber schneller unterwegs sind und vor dem Wind in größeren Kurswinkeln mit gleichzeitigen Halsen segeln, ist es wichtig, einige Auswirkungen zu verstehen, wenn Ihr die Wettfahrtregeln anwendet. Ein wesentlicher Gesichtspunkt der schnellen Gennakerboote ist, dass die Bewegungsenergie, die man durch Pumpen, Wriggen und Schaukeln erzeugen kann, tendenziell nicht viele Auswirkungen auf die Bootsgeschwindigkeit hat. In Wirklichkeit ist es sogar wahrscheinlicher, dass Ihr den Luftstrom an den Segeln stört und das Boot langsamer wird, sodass die gefürchtete Regel 42 tendenziell nicht viel Bedeutung hat. Eine Ausnahme gibt es wohl bei langsameren Kielbooten, bei denen diese Tätigkeiten noch eine geringe Wirkung haben können.

Als Teilnehmer an einer Weltmeisterschaft im SB 20 sah ich übereifrige Schiedsrichter in Aktion, also müsst Ihr immer noch vorsichtig sein. Auf jeden Fall lohnt es sich nicht, die Grenzen der Regel 42 auszutesten, da der potenzielle Gewinn durch künstlichen Vortrieb sehr begrenzt ist. Für dieses Kapitel haben wir Chris Simon, einen sehr kompetenten internationalen Schiedsrichter mit breiter Erfahrung auf allen Ebenen des Sports, vom »Volvo Ocean Race« über olympische Wettbewerbe bis hin zu Clubregatten, hinzugezogen.

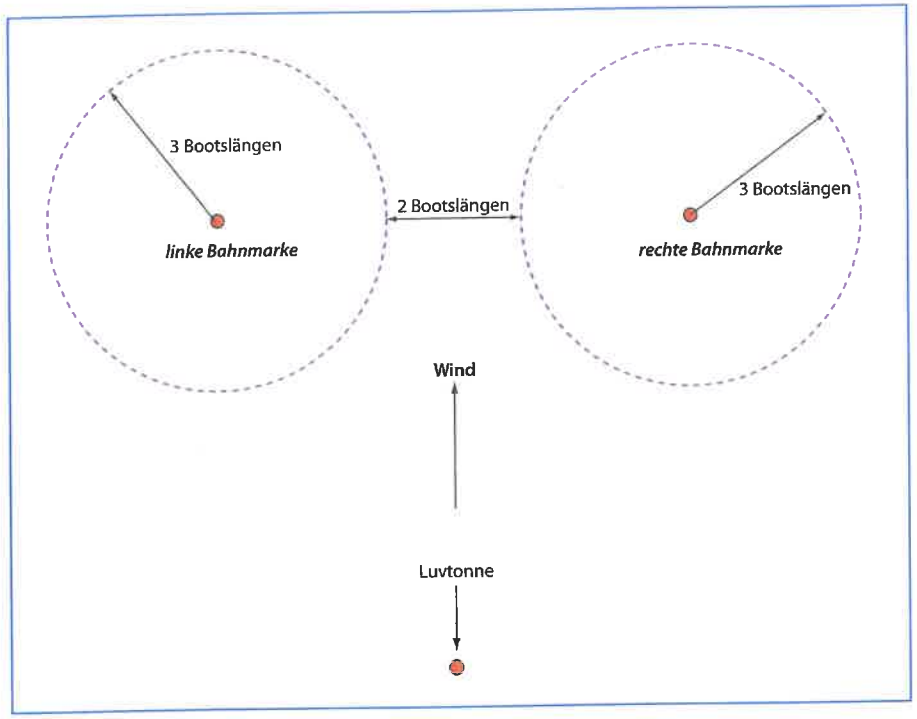
Kenne Deine Rechte!

Wenn Ihr zwei Tor-Bahnmarken anseht, welches ist dann die linke Tonne und welches die rechte? Das mag wie eine dumme Frage klingen, aber es gibt zwei Möglichkeiten, das zu betrachten, und wenn Ihr auf einem Boot mit zwei oder mehr Personen segelt, dann ist es entscheidend, dass jeder das gleiche Verständnis davon hat, welche Bahnmarke links und welche rechts ist. Wenn Ihr Euch beispielsweise bei einer Steuermannsbesprechung einen Kursplan zur anstehenden Regatta an Land anseht, ist es ziemlich offensichtlich, welche Tonne links und welche rechts ist. Oder nicht?

Ärgerlich, wenn Du als Taktiker auf einem stressigen Rennkurs, nur zwei Minuten vom Leetor entfernt, Deinem Team auf dem Vorschiff zurufst, dass es sich für das Gennakerbergen an der rechten Tonne bereit machen soll. Du weißt vermutlich, welche Du meinst, aber wissen es auch Deine Teamkameraden? Auf einem Mannschaftsboot müssen Eure Terminologie und die Kommunikation absolut eindeutig sein. Für den besseren Verlauf unseres Gesprächs mit Chris Simon hat Chris vorgeschlagen, dass wir alles so benennen, wie wir es beim Segeln vor dem Wind auf der Regattabahn sehen. Während wir also vor dem Wind segeln, ist die Tonne, die wir auf der linken Seite sehen, die linke Tonne und die auf der rechten Seite ist die rechte.

Leetore

Andy Rice: Die Regeln, die Euren Eintritt in die Zone am Leetor bestimmen, können sehr kompliziert sein, vor allem dann, wenn die beiden Bahnmarken dicht nebeneinander liegen.



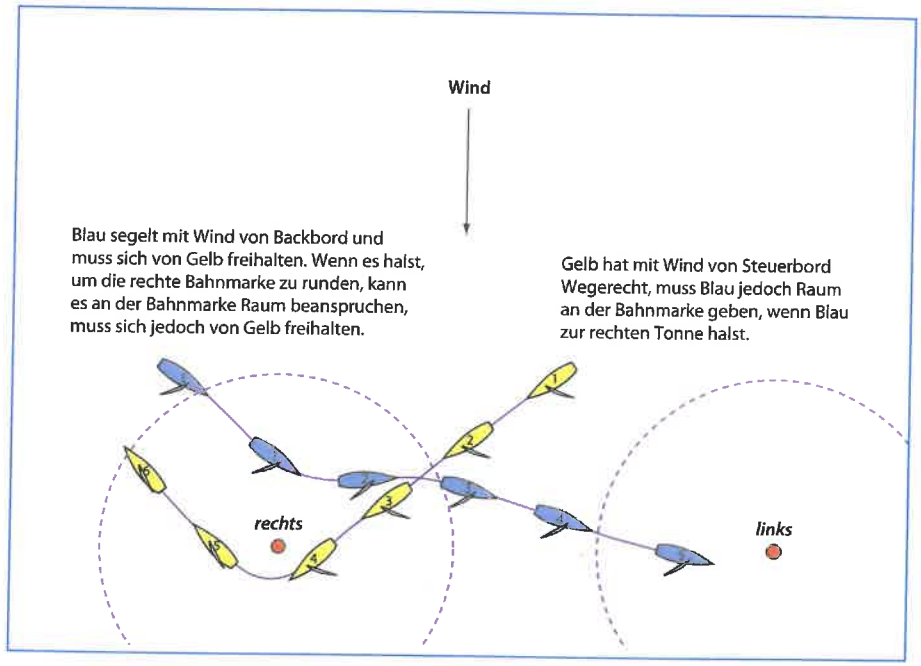
Leetor

Chris Simon: Bei der alten Regel des Zweilängen-Kreises war die Empfehlung für die Wettfahrtleitung, dass ein Tor sechs Bootslängen breit sein sollte. Mit dem Wechsel zur Drei-Längen-Zone als Standard ist die empfohlene Entfernung nun acht Bootslängen. Somit ist das Ziel jetzt, einen Abstand von zwei Bootslängen in der Mitte zu haben, der außerhalb der Zone beider Tonnen ist. Ein Problem entsteht, wenn die Wettfahrtleitung die Tonnen weniger als sechs Längen entfernt auslegt, wodurch man einen Bereich in der Mitte hat, in dem ein Boot tatsächlich in den Zonen beider Bahnmarken sein könnte, weil das zu Problemen bei der Regelauslegung führen kann. Aber sofern das Tor grundsätzlich die empfohlene Breite hat, kann jede Bahnmarke gesondert betrachtet werden.

Kollisionskurs am Leetor

Andy: Sagen wir mal, dort sind zwei Boote auf unterschiedlichem Bug auf Kollisionskurs, während sie sich dem Leetor nähern. Ein Boot (blau) kommt von der rechten Seite und will die linke Tor-Bahnmarke runden, segelt also mit Wind von Backbord. Dann ist da noch ein anderes Boot (gelb) mit Wind von Steuerbord, das die rechte Bahnmarke runden will. Führe uns mal verbal durch das Szenario.

Chris: Wenn sie sich dem Tor nähern, ist es einfache Backbord/Steuerbord-Situation, wenn sich beide Boote außerhalb der Zone befinden. Es gibt also keine andere Schwierigkeit, bis eines der Boote die Zone erreicht.



Kollisionskurs am Leetor

Andy: Also wenn das Boot mit Wind von Steuerbord in die Zone der rechten Leetonne fährt, hat es Wegerecht. Was passiert aber, wenn dieses Boot aus taktischen Gründen, z.B. viele Boote an der rechten Tonne, seinen Kurs zur Tonne auf der linken Seite ändern möchte?

Chris: Man muss von einer festen Annahme ausgehen, und zwar, dass das Boot, was in die Zone einer Bahnmarke hineinsegelt, so behandelt wird, als würde es auch genau diese Bahnmarke runden. Man kann ja nicht davon ausgehen, dass die Besatzung des anderen Bootes Gedanken lesen kann. Wenn also das Boot mit Wind von Steuerbord in die Zone der rechten Tonne fährt, ist es auch unabhängig davon, ob das Boot mit Wind von Backbord zu dieser Zeit auch schon in der Zone ist, das innere Boot und deshalb dazu berechtigt, Raum zu verlangen. Die Tatsache, dass beide Boote auf unterschiedlichem Bug unterwegs sind, spielt hier keine Rolle, da die Regel dahingehend geändert wurde, dass Boote, die vor dem Wind auf unterschiedlichem Bug segeln, überlappen.

Andy: Also denkt das gelbe Boot in diesem Moment, dass das blaue Boot halsen und innen runden wird.

Chris: Im Bezug auf die rechte Bahnmarke ist Gelb mit einem Boot innerhalb der Zone konfrontiert und muss daher diesem Boot Bahnmarkenraum geben. Nun muss das Boot mit Wind von Backbord Wegerecht gewähren, weil die normale Wegerechtsregel noch immer gilt, und demnach ist es ein Boot auf Backbordbug, das sich von dem Boot auf Steuerbordbug freihalten muss. Aber das Backbordbug-Boot muss dem Steuerbordbug-Boot Bahnmarkenraum geben.

Bahnmarkenraum ist der Platz, um zur Marke zu segeln, und ich denke insbesondere an einen ISAF-Fall, der besagt, dass »zur Bahnmarke« bedeutet, dass es in einem »Korridor« segeln muss, der an der Stelle beginnt, wo es in die Zone eingelaufen ist, bis zu der Position, an der es beginnen würde, seinen Kurs zu verändern, um die Marke zu runden. Sofern es innerhalb dieses Korridors ist, ist es geschützt, da die Regel 18.5 besagt, dass ein Boot, solange es seinen berechtigten Bahnmarkenraum in Anspruch nimmt, nicht für die Verletzung einer andere Regel bestraft werden kann – in diesem Fall Regel 10, die Backbord/Steuerbord-Regel.

Also hat das Boot mit Wind von Backbord ein bisschen zu rätseln, weil es ja eigentlich die linke Tonne runden will. Um dies zu machen, muss es dem Boot mit Wind von Steuerbord Wegerecht gewähren, weil es nicht zur rechten Bahnmarke segeln wird. Also gilt sein Schutz der Backbord/Steuerbord-Regel nicht, wenn es einfach nur gerade durch die Zone der rechten Bahnmarke zur linken Bahnmarke segeln würde. Das Boot mit Wind von Steuerbord ist hier in einer eindeutigen Situation, da sich das Boot mit Wind von Backbord von ihm freihalten muss. Wenn das Boot mit Wind von Steuerbord sieht, dass das Boot mit Wind von Backbord den Korridor verlässt, mit anderen Worten, das Boot mit Wind von Backbord höher geht und auf die linke Bahnmarke zuhält, dann ist das Boot mit Wind von Steuerbord berechtigt, ihm »Raum!« zuzurufen und darf erwarten, dass es sich freihält.

Andy: Ist »Korridor« ein üblicher Begriff, den man in einem Protest-Szenario verwenden würde?

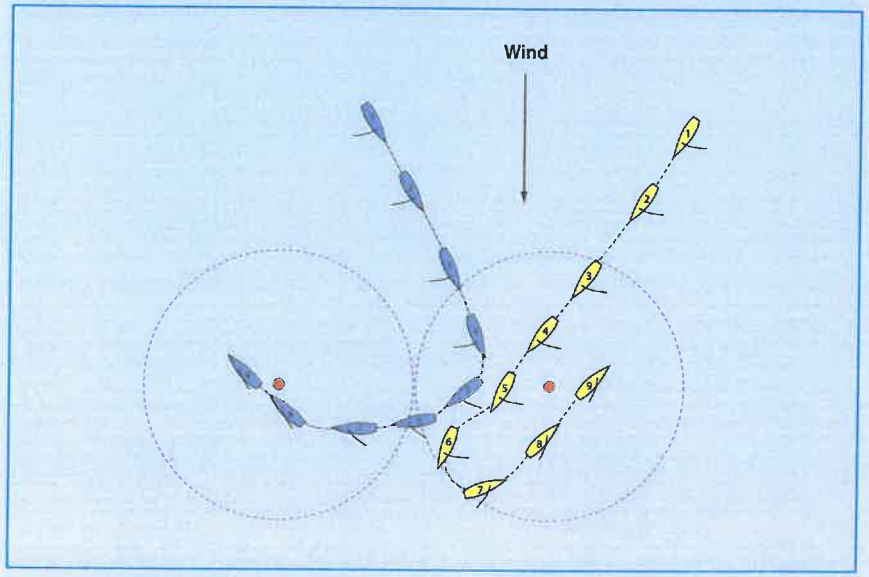
Chris: Ja, ich glaube, das ist er. Schaut man sich den Fall Nr. 75 im ISAF Case Book an, wurde es dort als ein »Korridor« definiert.

ISAF Case Book, Fall Nr. 75

Chris: Fall Nr. 75 im ISAF Case Book befasst sich mit einer Situation, in der zwei Boote auf unterschiedlichem Bug raumschots zur Leetonne segelten. In diesem Fall, sagt die Entscheidung der Jury, dass der Bahnmarkenraum, den das Boot mit Wind von Backbord dem Boot mit Wind von Steuerbord geben müsste, der Platz war, der in den gegebenen Verhältnissen nötig gewesen wäre, um in einer seemännischen Weise zügig zur Bahnmarke zu segeln. Dieser Raum war ein direkter Korridor ab dem Zeitpunkt, in dem das Boot mit Wind von Steuerbord in die Zone an einer Position nahe und entlang der Bahnmarke auf der erforderlichen Seite hineingesegelt ist. Also ist »Korridor« ein Begriff, der in diesem Fall tatsächlich verwendet wird.

Die linke Tonne am Leetor runden

Chris: Es lohnt sich, auch die Situation genauer anzusehen, in der sich zwei Boote der linken Tonne von einem Leetor nähern. Das Boot mit Wind von Steuerbord ist nicht verpflichtet, um die Bahnmarke zu halsen. Wenn es möchte, kann das Boot mit Wind von Steuerbord das Boot mit Wind von Backbord zum Halsen zwingen und kann es somit von



dieser Bahnmarke wegdrängen. Das Boot mit Wind von Steuerbord kann dann immer noch halsen und diese Tonne runden, wenn es will.
Andy: Das hört sich ein bisschen unfair an!
Chris: Es schafft aber taktische Optionen! Wäre es eine einzelne Leetonne, dann wäre das Boot mit Wind von Steuerbord verpflichtet, normal um die Bahnmarke zu halsen. Regel 18.4 sagt, dass es nicht weiter als seinen richtigen Kurs von der Marke wegsegeln darf, um zu halsen. Wenn es jedoch ein Leetor gibt, gilt die Regel 18.4 nicht.
Andy: Seltsam, dass eine Regel für eine Leetonne und eine andere Regel für ein Leetor gelten soll.
Chris: Eine ISAF-Arbeitsgruppe hatte die Aufgabe, sich eine neue Bahnmarkenregel auszudenken, aber es war zu schwierig, eine geeignete Wortwahl zu finden, die fair wäre. Deshalb ist es für Segler wichtig, den Unterschied zwischen Leetonnen- und Leetor-Situationen zu verstehen.

Seemännisches Runden

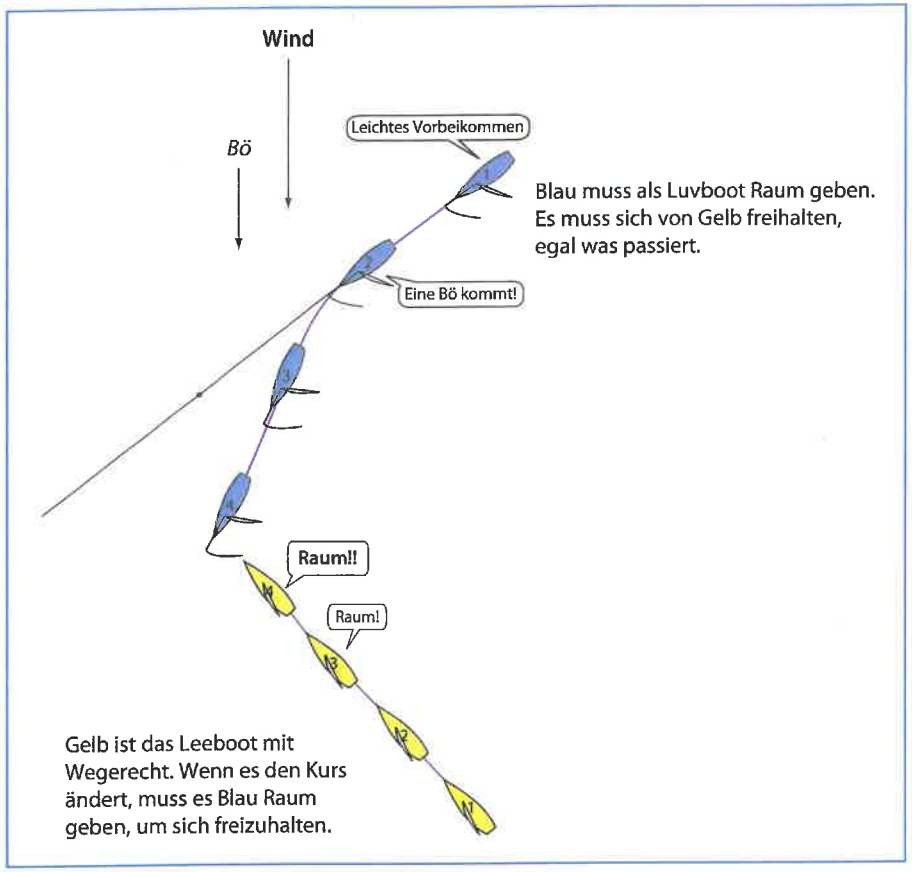
Ein »seemännisches Runden« ist alles, wozu Ihr berechtigt seid. Eure Rundung zu vermasseln, ist keine Entschuldigung.

Andy: Einige Gennakerboote sind stark auf hohe Leistung getrimmt und die Bootsbeherrschung kann sehr schwierig sein. Was ist denn die Definition von »seemännisch«, wenn Du über Boote wie z. B. einen 49er sprichst, die sehr schwierig zu handhaben sind?
Chris: »Seemännisch« ist kein in den Wettsegelregeln definierter Begriff, und deshalb verweisen wir auf seine normale sprachliche Bedeutung. Ich denke, dass man es so sagen könnte: Die normale Bedeutung ist, dass das Boot auf kompetente Weise geführt wird. Wenn also ein Boot per Definition schwierig zu handhaben ist, dann geht »seemännisch« davon aus, dass die Menschen, die es segeln, das kompetent machen. Sobald es ein Eingeständnis gibt, dass es nicht kompetent geschah, wird es »unseemännisch«. Also müsst Ihr »seemännisch« als etwas betrachten, dass Ihr von den meisten Regattateilnehmern im Feld erwarten könnt – für Anfänger oder diejenigen Segler, die das Boot nicht so gut beherrschen, gibt es kein Zugeständnisse.

Luvboot gegen Leeboot

Andy: Nehmen wir mal an, dass ein Boot (blau) unter Gennaker mit Wind von Steuerbord und ein anderes Boot (gelb) mit Wind von Steuerbord segelt. Nun ist das gelbe Boot in allen Situationen das Wegerechtsboot, aber es ist die Eigenheit der Gennakerboote, dass

Dieser International 14-Footer kämpft darum, sich von dem Boot freizuhalten, das auf einem Amwindkurs entgegenkommt.



Luv- gegen Leeboote

sie Ihren Kurs sehr schnell ändern können, sogar bei der kleinsten Änderung der Windgeschwindigkeit. Welche Optionen hat das blaue Boot, wenn es ganz plötzlich von einer Bö erfasst wird und feststellt, dass es geradewegs auf das gelbe zusegelt?

Chris: Die einzige Option ist, sich freizuhalten, weil es die Regel verlangt. In dieser Situation geht es tatsächlich um Lee vor Luv, Regel 11. Auf eine Bö zu reagieren und sich freizuhalten, könnte als gute Seemannschaft betrachtet werden. Ein Boot ohne Wegerecht kann nicht als Verteidigung für sich in Anspruch nehmen, dass es außer Kontrolle war und sich deswegen nicht freihalten konnte, um somit entlastet zu werden. Das ist zwar hart, aber so einfach ist es. Und Blau hatte in diesem Szenario keinen Ausweg, weil es als Luvboot mit Wind von Steuerbord segelt. Hätte es aber gehalst, wäre es dann mit Wind von Backbord vielleicht unter einem anderen Winkel schräg vorbeigekommen. Aber es tut eigentlich nichts zur Sache, was es macht, solange es sich freihält.

Ausschau halten vor dem Wind

Andy: Eines der Probleme auf modernen Gennakerbooten ist der Mangel an Sicht bei vielen Gennakern. Was wäre denn ein möglicher anderer Rat, als nur gut Ausschau zu halten?

Chris: Dazu gab es viele Diskussionen, aber sie führten alle zur gleichen Schlussfolgerung. Nämlich, dass das ausschließlich in der Verantwortung des Bootes liegt, das Wegerecht geben muss. Tatsächlich ist es auf allen Booten Pflicht, sorgfältig Ausschau zu halten. Ein Boot ist nicht davon befreit, sorgfältig Ausschau zu halten, weil es ein Segel auf eine bestimmte Weise gesetzt hat und dadurch in eine bestimmte Richtung keine gute Sicht hat.

Andy: Was ist, wenn man luvwärts segelt und ein Boot auf sich zukommen sieht? Welche Verpflichtungen hat man überhaupt, das mit eingeschränkter Sicht segelnde Boot auf sich aufmerksam zu machen?

Chris: Ich denke, dass das interessante Fragen aufwirft, weil Regel 14 eigentlich besagt, dass ein Boot Berührungen mit einem anderen Boot, wenn irgend möglich, vermeiden

Voll im Gleiten, stark gekrängt und mit Wind von Backbord – diese Melges-Crew sollte sich sicher sein, dass ihr niemand am Wind auf Kollisionskurs entgegenkommt.

soll; das beinhaltet auch, Ausschau zu halten und alles zu tun, was sinnvoll und möglich ist, Berührungen zu vermeiden. Es gibt einen Fall, der eine solche Situation betrachtet, in der es zwischen Booten eine Berührung vor dem Start gab.

Da auf jedem der Boote der Vorschiffsmann mit der Bedienung des Segels beschäftigt war, sah keiner der Vorschiffsleute das andere Boot auf Kollisionskurs frontal entgegenkommen, und dann sind die Boote kollidiert. Die Entscheidung in diesem Fall war, dass keines der beiden Boote befreit wurde, weil sie das andere Boot nicht gesehen hatten. Sie hatten nicht alles getan, das vernünftigerweise möglich gewesen wäre, um die Berührung zu vermeiden.

Wenden wir uns also wieder der Situation zu, von der Du gerade gesprochen hast. In dieser Situation wäre meiner Meinung nach ein Boot mit Wind von Steuerbord auf einem Amwindkurs, das ein Boot mit Gennaker vor dem Wind auf sich zukommen sieht, gut beraten, »Raum!« zu rufen. Und das zwar ganz unabhängig davon, ob das andere Boot Wind von Backbord oder von Steuerbord hat und es zu einer Kollision kommen könnte.

Und obwohl nichts darüber in den Regeln steht, dass es (laut) hätte rufen müssen, könnte man so argumentieren, dass es nicht alles getan hat, was vernünftigerweise möglich gewesen wäre, um die Kollision zu vermeiden. Also ist der beste Rat an das Boot hoch am Wind, (laut) zu rufen. Besser Vorsicht als Nachsicht!

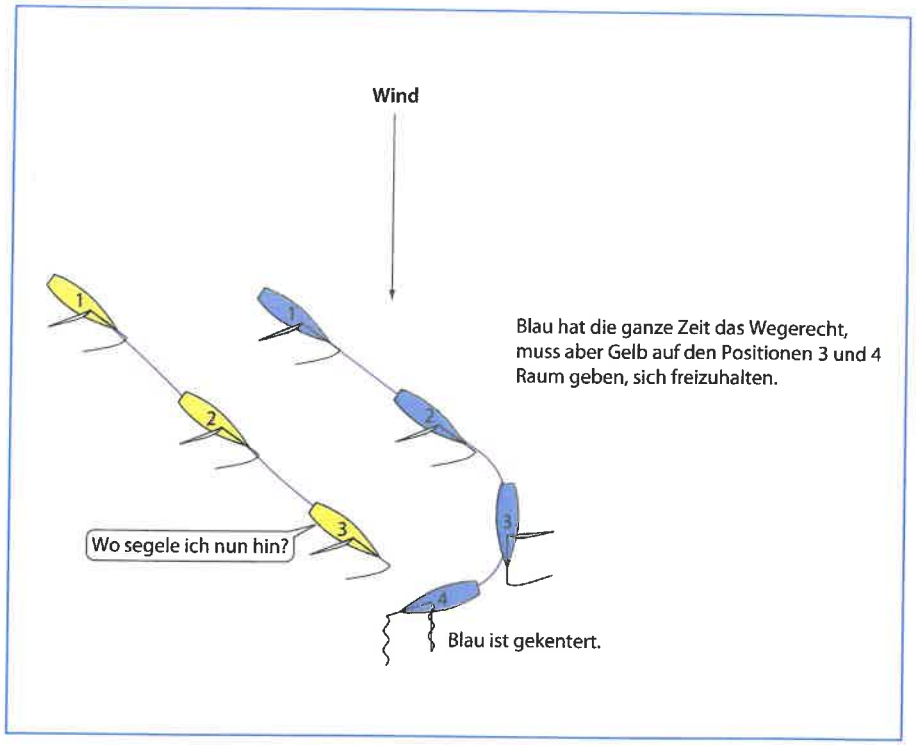
Gekentertes Boot

Andy: Nehmen wir an, von zwei Booten mit Wind von Backbord hat das führende Boot geschiftet, sodass der Wind nun von Steuerbord kommt. Es kentert und lässt dem Boot mit Wind von Backbord keinen Raum, irgendetwas zu unternehmen. Wer ist im Recht, wer im Unrecht?

Chris: Wenn wir zurück zu den Grundlagen gehen, besagt die Regel 22, dass ein Boot einem anderen Boot, das gekentert ist oder die Kontrolle nach dem Kentern noch nicht wiedererlangt hat, möglichst ausweichen soll. Also wird in diesem Fall das Boot, das mit Wind von Backbord kommt, wenn es möglich ist, dem Boot ausweichen, das gekentert ist.

Die Tatsache, dass es bereits gehalst und nun den Wind von Steuerbord hat, bevor es gekentert ist, ist für die Einhaltung der Regeln nicht von Bedeutung. Vorausgesetzt ist allerdings, dass die Kenterung geschah, als das andere Boot noch weit genug weg war, um Maßnahmen zum Ausweichen zu ergreifen. Erfolgt die Kenterung in unmittelbarer Nähe, sodass es für das andere Boot nicht möglich ist, die Kollision zu vermeiden, wird das noch aufrechte Boot die Regel 22 nicht gebrochen haben.

Sehen wir uns die zeitliche Abfolge des Vorfalls einmal genauer an. Als das führende Boot auf Backbordbug (nun also mit Wind von Steuerbord) geschiftet hat, mit anderen Worten, als sein Baum über die Mittschiffslinie kam, wurde es das Boot mit Wegerecht. Kann man nun so argumentieren, dass ein Wegerechtsboot, das kentert, den Kurs geändert und, mit anderen Worten, Regel 16 verletzt hat?



Gekentertes Boot

In diesem besonderen Fall hat es möglicherweise auch Regel 15 verletzt, denn unabhängig von der Kenterung war seine Halse so dicht am anderen Boot, dass dieses Boot mit Wind von Backbord nicht hat ausweichen können. Somit hätte es Regel 15 verletzt. Diese besagt, dass es dem Wegerechtsboot, was das gelbe Boot ja zunächst war, Zeit und Raum zu einem Kurswechsel geben muss. Wäre es andererseits nicht gekentert, hätte das (gelbe) Boot mit Wind von Backbord ihm ausweichen können und wäre nur von dem Boot, das jetzt mit Wind von Steuerbord kentert, behindert worden, kann man vielleicht so argumentieren, dass das Boot mit Wind von Steuerbord Regel 16 verletzt hat.

Wir haben zwar keinen Fall, aber eine Entscheidung vom Match Racing, die besagt, dass ein Boot dann einen Kurswechsel vollzieht, wenn es von vorwärts auf achteraus oder von Achteraus- auf Vorwärtsfahrt wechselt. Ich glaube also nicht, dass es insofern ein sehr großer Schritt ist, zu sagen, dass ein Boot, das schnell vor den Bug eines Bootes mit Wegerecht gesegelt ist, dann kentert und dadurch stoppt, den Bug zu kreuzen, auch als Kursänderung ausgelegt werden könnte. Wir haben nichts Konkretes, worauf wir uns hier beziehen könnten, aber ich glaube, dass es eine sinnvolle Erweiterung der Entscheidung aus dem Match Racing ist.

Sonnenschuss mit einem Kielboot

Andy: Jollen und Mehrrümpfer kentern, aber Kielboote schießen in die Sonne. Also gehen wir in Abwandlung der letzten Frage einmal davon aus, dass wir auf SB-20-Kielbooten sind, die durchaus in der Lage sind, einen Sonnenschuss zu machen und nach einer Halse auf der Seite zu liegen. Zwei Boote segeln mit Wind von Steuerbord. Das führende Boot – vorn und in Luv – glaubt, wenn es vorn durchhalst, dass es auch klar sein wird. Aber es landet auf der Seite. Das ist zwar ein Sonnenschuss, da der Mast nicht im Wasser ist. Aber wird ein Sonnenschuss hier genauso behandelt wie die Kenterung einer Jolle?

Chris: Nein, ich glaube nicht, denn Regel 22 besagt, dass ein Boot gekentert ist, wenn sein Masttopp im Wasser ist. Ein Sonnenschuss ist jedoch kein seemännisches Manöver; also nochmal, es geht letztendlich um die Frage der Distanz und der Möglichkeit, die das Boot mit Wegerecht in diesem Fall hat, ihm auszuweichen.

Andy: Also kann dieses Boot nicht einfach einem anderen Boot, das auf der Seite liegt, »Raum!« zurufen?

Chris: Nein. Es muss Maßnahmen zum Ausweichen ergreifen, da dies nichts mit den Vorfahrtsregeln zu tun hat; das geht eher zurück auf Regel 14, die ausführt, dass Berührungen zu vermeiden sind. Es muss die Maßnahmen ergreifen, die nach aller Vernunft möglich

Eine Melges 24 beim Sonnenschuss.

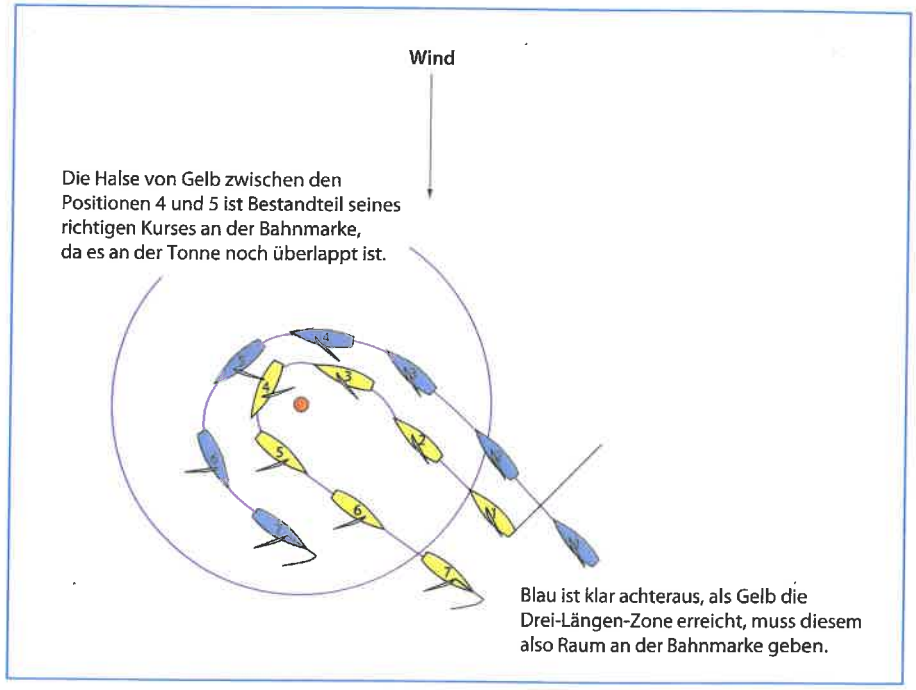
sind, eine Berührung zu vermeiden, obwohl es Wegerecht hat. Also greift eine andere Regel, aber das Ergebnis ist dasselbe. Ein Boot, das unter Kontrolle ist, hat alles Mögliche zu tun, einem Boot auszuweichen, das nicht mehr unter Kontrolle ist, ganz egal, ob es nun gekentert oder in die Sonne geschossen ist, den Mast verloren hat oder vollgelaufen ist.

Gybe Set an der Luvtonne

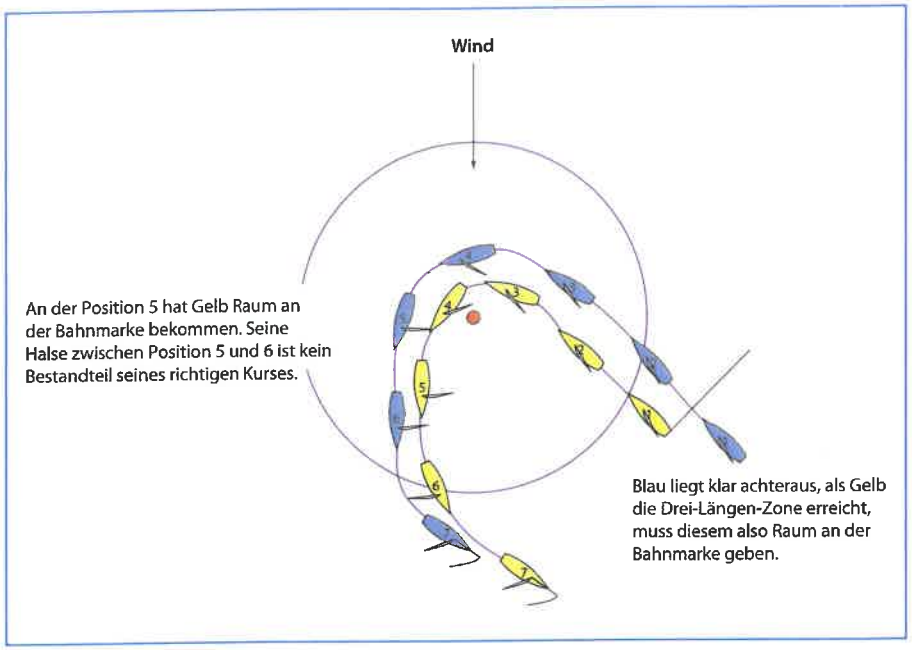
Andy: Welche Rechte hat man – wenn überhaupt –, wenn man an der Luvtonne einen Gybe Set bei einer typischen Backbordrundung macht?

Chris: Zunächst einmal hat das Hochziehen und Setzen des Gennakers keine Relevanz im Hinblick auf eine Regel. Abgesehen von den Booten, die noch am Wind auf die Luvtonne zusegeln, dürfte das Hauptproblem eines Bootes sein, in der Nähe eines anderen Bootes zu sein, das sich dicht hinter ihm befindet. Nehmen wir einmal an, dass das nachfolgende Boot klar achteraus war, als das führende Boot die Zone erreichte; demnach muss das nachfolgende Boot dem vorauslaufenden Boot Bahnmarkenraum geben (was auch so wäre, wenn es außerhalb von ihm überlappt worden wäre).

Es besteht kein Zweifel, dass sein richtiger Kurs um die Marke der ist, auf einen Vorwindkurs abzufallen. Die Frage ist, ob die Halse auf den anderen Bug, nun also mit Wind



Halsen an der Luvtonne



Halsen nach der Luvtonne

von Backbord, als Teil seines richtigen Kurses um die Tonne zählt? Und ich denke, dass die Antwort mit einem »Ja« beantwortet werden muss, vorausgesetzt, dass es als durchgängiges Manöver ausgeführt wird.

Ich glaube, dass das einzige Problem dann entsteht, wenn das führende Boot, das mit Wind von Steuerbord auf einen Vorwindkurs abgefallen ist, die Halse verzögert, sodass es jetzt eindeutig hinter der Bahnmarke ist. Wenn es abfällt und zunächst ein bisschen in gerader Linie segelt, dann weiter abfällt und halst, verletzt es die Rechte, die aussagen, wie ein richtiger Kurs an der Tonne sein muss. Also würde es im Laufe dieser Halse vom vorauslaufenden Boot mit Wegerecht zum ausweichpflichtigen Boot mit Wind von Backbord werden. Da es nicht die Handlung des anderen Bootes ist, das die Änderung der Vorfahrt verursacht hat, hat es keinen Anspruch auf Raum oder irgendetwas anderes. Wenn es diese verzögerte Halse macht, muss es sich während des gesamten Manövers freihalten.

Andy: Nehmen wir einmal an, es gibt eine Ablauftonne, die ein paar Längen von der Luvtonne entfernt liegt: Wenn hier das nachfolgende Boot eine leichte Überlappung hergestellt hat, dann hat das vordere Boot kein Recht zu halsen, oder?

Chris: Nochmals, die erste Frage die man stellen muss, ist, ob sie in der Zone der Ablauftonne überlappt wurden? Falls sie in der Zone überlappt wurden, hat das innere Boot die Kontrolle über alles. Wenn sie jedoch nicht in der Zone überlappt wurden, hat das nachfolgende Boot dem führenden Boot, wie vorher diskutiert, Raum an der Bahnmarke zu geben.

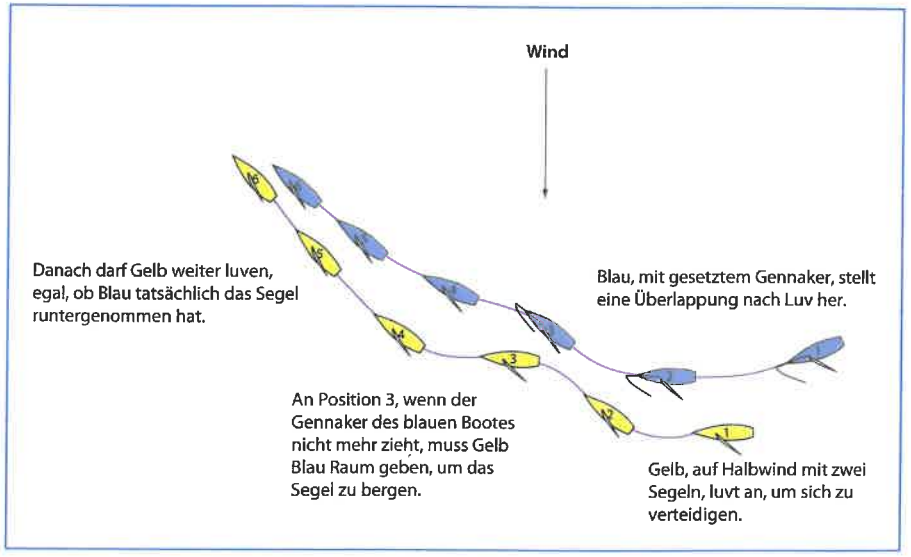
Hat man irgendwelche Rechte beim Gybe Set?

Andy: Auf einigen schnellen Booten, wie dem 49er, ist die beste Art eines Gybe Sets, erst den Großteil des Gennakers hochzuziehen und erst dann zu halsen, wenn er am Masttopp angekommen ist. Macht Ihr das allerdings bei stärkerem Wind, habt Ihr wahrscheinlich an dem Punkt, an dem Ihr halst, die Zone schon verlassen. Also ist die Frage, ob es irgendeine Verteidigung für das führende Boot ist, zu sagen, dass es seinen richtigen Kurs segelte? Denn das wäre genau, wie es halsen würde, wenn es allein wäre.

Chris: Nein, weil die Definition von Raum an der Bahnmarke besagt, »Raum, um seinen richtigen Kurs an der Bahnmarke zu segeln«. Wenn also das gelbe Boot in diesem Szenario eindeutig nicht mehr an der Tonne ist, weil es inzwischen ein oder zwei Bootslängen dahinter liegt, dann gilt der Bahnmarkenraum nicht mehr. Hier gelten wieder normale Vorfahrtsregeln, und unabhängig davon, ob der Gennaker oben ist oder nicht, wird seine Halse es auf den Bug bringen, wo der Wind von Backbord einfällt. Somit wird es vom Wegerechtsboot mit Wind von Steuerbord zum ausweichpflichtigen mit Wind von Backbord. Es genießt keinen Schutz durch die Regel 15. Es muss sich ab dem Moment, in dem der Baum die Mitte des Schiffs überquert, die ganze Zeit freihalten.

Zwei Segel gegen drei auf einem Halbwindkurs

Andy: Einige Klassen, wie die International 14-Footer, haben Halbwindkurse in Ihrem Regattakurs, und manchmal geht es um die Entscheidung, ob man bis zur Ablauftonne einen Gennaker oben hat oder nicht. Mal angenommen, da ist ein International 14-Footer,



Zwei Segel gegen drei Segel

der den Gennaker gesetzt hat, aber einen Rivalen in Lee hat, der ohne Gennaker mit zwei Segeln und mit halbem Wind zur Ablauftonne segelt. Geh doch mal die möglichen Probleme in diesem Szenario mit uns durch.

Chris: Das Boot mit zwei Segeln ist das Boot in Lee, das Boot mit den drei Segeln hat oben in Luv eine Überlappung hergestellt, also besteht kein Zweifel, dass das Boot in Lee Rechte zum Anluven hat und dass die Regel 17 nicht gilt. Es wird das Wegerechtsboot sein, wenn sie überlappt sind und das Wegerechtsboot in Lee seinen Kurs ändert. Also muss ein Wegerechtsboot, das seinen Kurs ändert, den anderen Booten Raum geben, um sich freizuhalten.

Ich glaube nicht, dass wir dazu einen Fall haben, aber es gibt eine Option aus dem Match Racing dazu. Die Forderung aus dem Bereich des Match Racing sagt, dass das Boot in Lee anluven kann, aber an dem Punkt, an dem der Gennaker des Luvbootes aufhört zu ziehen, das Leeboot dem Luvboot zusätzlichen Spielraum geben muss, um den Gennaker fallen zu lassen. Wenn das Boot in Luv seinen Gennaker einholt, kann das Leeboot weiterhin anluven. Wenn das Luvboot, obwohl es Raum bekommen hat, den Gennaker nicht runternimmt, kann das Leeboot ohne jegliche weitere Rücksichtnahme ebenfalls weiter anluven.

Und ich glaube, dass es in dem angenommenen Szenario hier genauso ist. Also kann das Leeboot anluven, bis der Gennaker des Gennakers killt. An diesem Punkt muss es sicherstellen, dass das Luvboot ausreichend Platz hat, um den Gennaker einzuholen, falls es das machen will. Aber ich vermute, dass sich das Leeboot, wie bei den meisten Gennakerbooten, zu diesem Zeitpunkt so oder so vor das Luvboot geschoben hat.

Handicap-Wettfahrten – verschiedene Boote an der gleichen Tonne

Andy: Angenommen, Boote in Yardstick-Regatten mit unterschiedlichem Tempo und verschiedenen Größen konkurrieren gegeneinander. Erzähle uns etwas über richtiges und falsches Verhalten in einem Szenario, in dem zum Beispiel ein 18-Fuß-Skiff schnell auf eine Bahnmarke zuläuft, an der eine zehn Fuß lange Jolle dabei ist, in die Drei-Bootslängen-Zone reinzusegeln. Wie ist die Größe der Bootslängenzone im genannten Beispiel definiert?

Chris: Die Zone ist definiert als der Bereich rund um die Tonne innerhalb einer Entfernung von drei Rumpflängen des Bootes, das Ihr näher ist. Wenn sich also eine langsame Jolle einer Tonne nähert, ist die Zone drei Jollen-Längen groß, weil es das Boot ist, das näher ist. Sobald das längere Boot voraus ist – in diesem Fall das 18-Fuß-Skiff –, ist die Zone drei seiner Rumpflängen groß. Also geht man vom langen Boot deutlich innerhalb der Zone im Vergleich zum kurzen Boot aus, das nicht in der Zone ist. Weil das kleinere Boot die Zone nie erreicht, besteht keine Grundlage, um Regel 18.2(b) anzuwenden – also gilt die Grundregel 18.2(a), und das äußere Boot muss dem inneren Boot an der Bahnmarke Raum geben.

Bugspriet in Grundstellung

Andy: Wie wirkt sich das ausgezogene Bugspriet aus, wenn es in den Regeln um Situationen mit Überlappung geht?

Chris: Eine Überlappung ist bestimmt durch die Ausrüstung in Grundstellung. Die Definition sagt, dass ein Boot nach achtern frei von einem anderen ist, wenn dessen Rumpf und Ausrüstung in Normalstellung hinter einer Linie etwa auf der Höhe des hintersten Punktes des Rumpfes und der Ausrüstung des anderen Bootes sind. Denken wir also mal an zwei International 14-Footer, die sich einer Luvtonne nähern, und ein Boot ist nach achtern frei vom anderen. Wenn das hintere Boot dann sein Bugspriet herauszieht, stellt es keine Überlappung her, weil das Bugspriet, wenn es auf einem Amwindkurs herausgezogen wird, keine Ausrüstung in Grundstellung ist.

Andy: In manchen Klassen, wie beim SB 20, gibt es besondere Regeln dafür, wann man berechtigt ist, sein Bugspriet herauszuziehen, so zum Beispiel bei der Vorbereitung zum Gennakersetzen zu einer Ablauftonne. Aber wenn Ihr in einer Klasse segelt, in der es keine bestimmten Regeln gibt, wie definiert man dann die normale Position für ein Bugspriet?

Bugspriets müssen beim SB 20 hereingezogen sein, wenn sie nicht für den Gennaker gebraucht werden.

Chris: Sagen wir mal, es gab einen Protest zwischen zwei Booten, bei dem ein Boot auf einem Verholer auf halbem Weg sein Bugspriet herausgezogen hatte und eine Überlappung an der Ablauftonne behauptete, dann läge es an diesem Boot, den Nachweis zu erbringen, dass dies die richtige Art und Weise wäre, wie diese Boote zu segeln sind. Ebenso würde das andere Boot sagen, dass es ihn bis zwei Längen vor der Ablauftonne nicht herausgezogen hätte – was der Norm entspräche. Aber noch einmal: Meine Erfahrungen mit Menschen in der Beurteilung einer Drei-Längen-Zone – einschließlich meiner eigenen Einschätzung – sind so wenig genau, dass es sehr schwierig wäre, zu einer Entscheidung zu kommen. Wahrscheinlich ist der beste Weg, zu bestimmen, ob das Bugspriet in Grundstellung war oder nicht, eine Befragung fachkundiger Zeugen, z. B. Spitzensegler dieser Bootsklasse, wie und wann sie Ihr Bugspriet auf dem Schenkel zur Ablauftonne einsetzen.

Mit durchgelattetem Großsegel halsen, ohne Schiedsrichter zu verärgern

Andy: Bei leichtem Wind kann es ziemlich kompliziert sein, ein komplett durchgelattetes Großsegel, wie es auf den meisten Gennakerbooten vorhanden ist, zu halsen, da es schwierig ist, die Latten von einer Seite auf die andere Seite zu klappen. Was müssen Segler im Hinblick auf die Regeln wissen, wenn sie die Latten in Ihren Segeln schiften?

Leichtwindhalse auf einer Melges 24.

Chris: Es ist die Frage, ob der Zug an der Großschot einen derartigen Effekt hat, dass er als Pumpen gemäß Regel 42 der Vortriebsregel interpretiert werden könnte. Wenn es bei dem Versuch, die Latten mit einer schnellen Bewegung zu schiften, bleibt, sodass der Baum sich nicht deutlich bewegt und es nur so gemacht wird, dass die Latten im ganzen Segel umklappen, hat das keinen Effekt bzw. seine Wirkung kann vernachlässigt werden. Somit verletzt es auch nicht die Regel. Bewegt der Zug an der Großschot andererseits den Baum in erheblichem Maße und bewegt sich damit auch das ganze Segel, würde Euch die Tatsache, dass die Latten im Laufe dessen umgeklappt sind, nicht vom Pumpen entlasten.

Bei den britischen Match-Racing-Meisterschaften der J/80-Kielboote gibt es bei wenig Wind oft Probleme mit dem Umklappen der oberen Latte. Es ist kein voll durchgelattetes Segel, aber die oberste Latte spannt sich über die gesamte Breite des Segels. Als Schiedsrichter sagen wir den Teilnehmern normalerweise, dass ihnen in dieser Situation ein Versuch erlaubt ist, die Latte zum Umklappen zu bringen. Falls dieser scheitert, müssen sie einen anderen Weg finden, das zu tun. Es könnte ein Zug nach unten am Segel sein, entweder durch den Cunningham oder direkt am Großbaum selbst. Wenn sie also Ihren Versuch haben, die Latte aber nicht schiftet und wir keine Auswirkung auf die Bewegung des Bootes sehen, lassen wir das durchgehen. Jedoch ist ihnen kein zweiter Versuch erlaubt. Natürlich wird das von Boot zu Boot sehr variieren – und ebenso bei den Schiedsrichtern, mit denen Ihr es zu tun habt. Also ist es wichtig, diese Grauzone vor einer großen Meisterschaft zu klären.

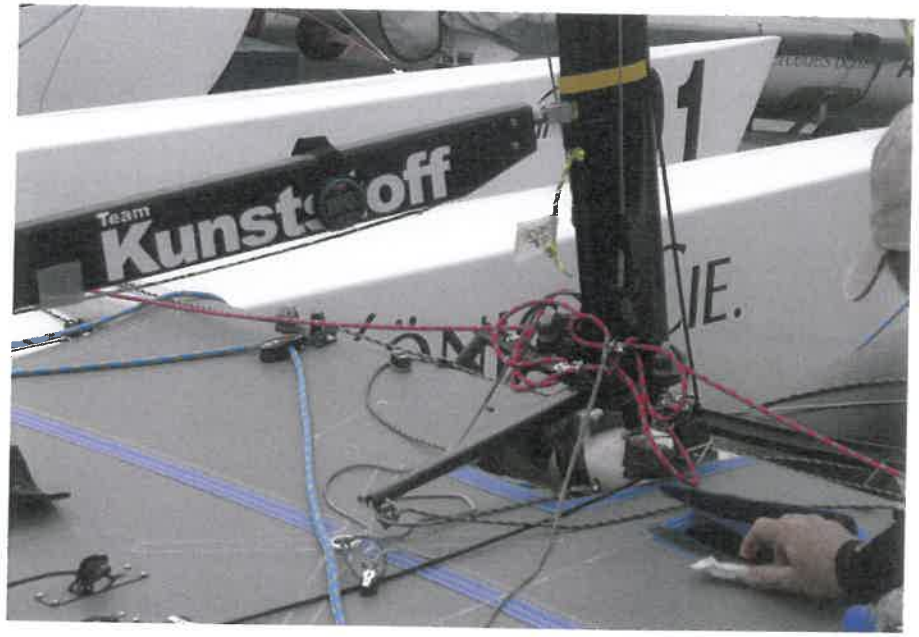
Die letzten fünf Prozent

Ganz egal, auf welchem Niveau Ihr seid, gibt es immer Raum für Verbesserungen. Dieses Kapitel befasst sich mit der Frage, wie Ihr diese entscheidenden, schrittweisen Verbesserungen an Eurem Boot, Eurer Ausrüstung und bei Euch selbst angehen könnt. Kleine Änderungen können bei Euren Ergebnissen massive Unterschiede bewirken, und die erfolgreichsten Segler sind diejenigen, die am meisten auf die winzigsten Details achten.

Eure Ausrüstung verbessern

Es wäre leicht, über dieses Thema ein ganzes Buch zu schreiben. Die Konzentration soll stattdessen aber nur auf ein paar wichtigen Punkte liegen. Die wichtigste Sache, die zu beachten ist, ist die Liebe zum Detail. Diese kann in Hochleistungsbooten einen massiven Unterschied ausmachen. Wenn Ihr unterwegs mit der Pinne, der Großschot und den Gennaker-Schoten hantiert, während Ihr im Trapez auf der Kante des Bootes balanciert, ist das Letzte, womit Ihr zu tun haben wollt, eine Klemme, die die Schot nicht richtig hält, oder irgendetwas anderes, das Euch davon ablenkt, das Boot optimal zu segeln. Kleinigkeiten können zu einer Kenterung, das Kentern wiederum zu Schäden an der Ausrüstung führen. Also achtet auf die Details!

Der beste Ausgangspunkt ist, sich das Boot des nationalen Meisters oder des kompetentesten Seglers in Eurer lokalen Flotte anzusehen. Vergleicht mit deren Erlaubnis die Länge der Leinen und alles, was Euch auffällt, das auf ihrem Boot anders gemacht ist.



Auf kleine Details zu achten, kann auf der Regattabahn massive Unterschiede ausmachen.

Hier sind ein paar Beispiele für Sachen, die zu einem reibungslosen Ablauf auf Eurem Boot beitragen können:

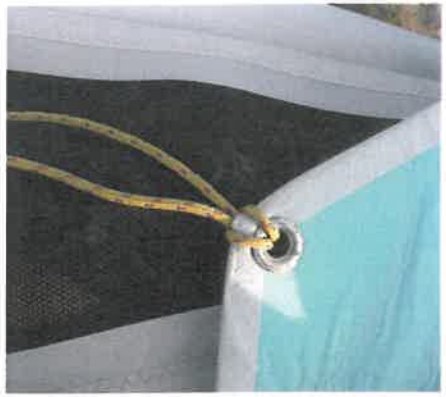
Verjüngtes Gennakerfall: Der einzige Abschnitt des Falls, der dick sein muss, ist der Teil, den Ihr beim Setzen haltet. Alles andere sollte wegen des erforderlichen Kraftaufwands so dünn wie möglich sein. Auf einem 49er zum Beispiel besteht das ganze Stück vom Kitekopf bis dort, wo es in die Fallklemme läuft, aus 3 mm Spectra. Ab da kann es bis auf 5 mm dicker werden, was in der Klemme besser hält und mit den Händen für Euch besser zu greifen ist.

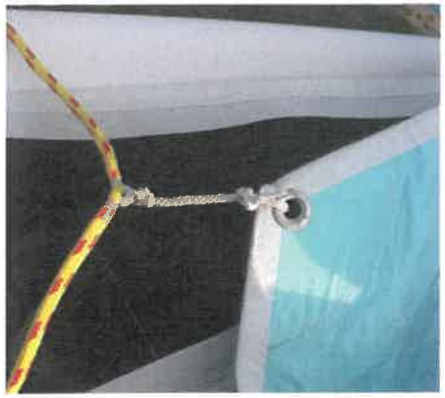
Schlaufe auf der Gennakerschot: Anstatt Eure Gennakerschoten am Schothorn des Kites mit separaten Knoten zu befestigen, könnt Ihr eine Schlaufe in der Mitte der Schoten verwenden, was für einen sauberen Lauf um das Vorstag herum sorgt. Alles, was Ihr tun könnt, um die Reibung beim Schiften des Gennakers zu reduzieren, wird zur Beschleunigung des Manövers beitragen.

Verjüngte Gennakerschoten: Diese können Euch helfen, den Kite bei leichtem Wind einfacher zu trimmen. Durch das geringere Gewicht wird das Schothorn im Gegensatz zu dickeren, nicht verjüngten Schoten nicht nach unten gezogen.

Gleitspray: Versprüht es überall auf dem Boot, wo Ihr unerwünschte Reibung reduzieren möchtet. Benutzt das beste Spray, das Ihr kriegen könnt, z. B. McLube. Auch wenn es nicht billig ist: Das Einsprühen der Öffnung der Gennakertrompete, des Bugspriets und anderer Teile des Heiß-Systems kann das Setzen und Bergen des Gennakers wesentlich erleichtern. Stellt lediglich sicher, dass Ihr nicht auf die Flächen und Teile des Bootes sprüht, auf denen Ihr stehen werdet, da diese mit Gleitspray unter den Füßen extrem rutschig sein können.

Wichtige Ersatzteile: Nehmt immer ein paar Ersatzschäkel, Tampen und andere Dinge mit, die Ihr im Notfall benötigen könntet. Denkt daran, auf Trapezbooten auch einen Ersatz-Pinnenausleger mitzunehmen. Falls Euch einer zerbricht, dürfte es ein ziemlicher Kampf oder sogar unmöglich werden, ohne ihn das Rennen fortzusetzen. Außerdem könnte es schwierig werden, sicher heimzukommen. Karbon-Pinnenausleger wiegen nur sehr wenig, sodass sich der geringe Gewichtszuwachs zugunsten von zusätzlicher Sicherheit lohnt.





Die Kiteschoten auf der linken Seite könnten während einer Halse am Vorstag hängen bleiben, während auf der rechten Seite der reibungslose Lauf der Kiteschoten für eine zuverlässigere Halse sorgen wird.

Wie oft sollte man einen neuen Gennaker kaufen?

Auf vielen Gennakerbooten verlieren Gennaker nicht wirklich viel an Effektivität, wenn sie älter werden. Zumindest nicht konstant. Aber im Laufe der Zeit – wenn das Tuch seine glänzende, wasserabweisende Beschichtung verliert und porös wird – neigt es dazu, Wasser aufzusaugen, und Ihr werdet bemer-

McLube-Gleitspray für geringere Reibung im Gennaker-Heiß-System und in der Gennakertrompete.

Eng gefahrene, hochbelastete Gennaker – zum Beispiel auf diesem Tornado – erfordern regelmäßigen Austausch. Weniger stark strapazierte Kites können jedoch ein paar Saisons lang halten.

Darren Bundock hält es einfach

Viele Leute mögen Trapez-Höhenverstellungen, aber auf kleinen Kats wie dem Tornado und F18 verwenden wir nur die Trapezgriffe, die einmal eingestellt und schon vergessen sind. Wir stellen sie im Allgemeinen für einen Tag ein, passen den Palstek an, je nachdem, ob Ihr ein bisschen höher oder tiefer stehen wollt. Aber diese einstellbaren Trapeze hasse ich total. Es gibt immer etwas, das damit nicht stimmt. Sie sind immer in der falschen Höhe eingestellt. Mit einem einmal eingestellten Trapez könnt Ihr einfach lossegeln, wenn Ihr ins Trapez geht. Es gibt keine Zeit, die Ihr verliert, um alles einzustellen. Wir haben sehr wenige Leinen, und die Leinen, die wir haben, sind immer auf die minimale Länge gekürzt.

ken, dass es schwerer wird, den Kite in den Manövern zu handhaben. Er kann beim Halsen an der Fock hängen bleiben, viel schwerer zu setzen oder zurück in den Schlauch zu bergen sein. Wann Ihr einen neuen Gennaker kauft, hängt letztlich davon ab, ob durch den alten Kite viele Eurer Manöver beeinträchtigt sind. Wirklich leistungsfähige Mehrrümpfer mit ständig auf Amwindkursen stark strapazierten Gennakern müssen Ihre Segel häufiger ersetzen, weil sich die Form verzieht. Aber auf Gennakerbooten mit geringerer Leistung sollte ein neuer Kite für Wochenendregatten mindestens ein Jahr lang ausreichen.

Iker Martinez und Xabi Fernandez segeln seit Jahren zusammen – ein wesentlicher Faktor für Ihre Olympia- und Weltmeistertitel im 49er.

Teamwork und Kommunikation

Eine der Sachen, die auf Hochleistungsbooten am schwierigsten zu machen sind, betrifft die effiziente Kommunikation und das Verstehen innerhalb der Crew. Da das Boot anspruchsvoll zu segeln und mit hohem Tempo auf einem üblicherweise kurzen Kurs unterwegs ist, kommt es in der Regel zu sehr geballten und schnellen Entscheidungsfindungen.
Übt Eure Abläufe ein und baut ein paar Standardformen der Kommunikation auf, um sinnloses Geplapper auf ein Minimum zu reduzieren. Die schnellsten Boote sind tendenziell die, auf denen es am leisesten zugeht.

Beschriftet die Trimmelemente der Segel so, dass Sie mit einem Minimum an Rätselraten angepasst werden können. Statt zu sagen »Baumniederholer ein wenig fieren!«, ist »Baumniederholer auf 4 fieren!« für alle viel einfacher zu verstehen.

Wenn Eure Mannschaft nicht das macht, was Ihr wollt, zum Beispiel zu weit vorn steht, dann wählt Eure Worte sorgfältig. Sagt ihnen genau das, was Ihr wollt – nicht, was Ihr nicht wollt. Statt zu sagen »Du stehst zu weit vorn!«, gebt Ihr ihnen eine genauere Anweisung wie zum Beispiel »Geh mal 15 Zentimeter zurück!«.

Ein Nacra-Team arbeitet in perfekter Harmonie.

Es ist schwierig, diese Dinge von Anfang an richtig zu machen, aber es ist wichtig zu vereinbaren, dass man sich über das, was jeder von Euch denkt, was funktioniert und was besser gemacht werden könnte, regelmäßig gegenseitig ein konstruktives Feedback gibt. Versucht immer, beim Segeln nicht zu viele Änderungen auf einmal vorzunehmen oder in einer sehr arbeitsreichen Phase stecken zu bleiben, aber merkt Euch die wichtigsten Punkte und besprecht sie in einer Nachbesprechung, wenn Ihr wieder zurück an Land seid.

Expertenrat

Wer trifft die Entscheidungen?

Frances Peters, ISAF-Jugend-Champion im 29er, spricht über taktische Entscheidungen im Team.

Andy Rice: Frances, was ist der wesentliche Unterschied in der Kommunikation, wenn man ein langsameres Boot bzw. ein schnelleres Skiff wie den 29er segelt?
Frances Peters: Eine der größten Umstellungen war vermutlich der Umfang der Kommunikation, die vor dem Wind von der Crew benötigt wird und das ständige Feedback, wie viel Druck sie im Kite haben. Dieses Feedback ermöglicht es dem Skipper, das Boot jede Welle sicher runterzulaufen, und zwar so tief, wie man kann, ohne den Druck im Gennaker komplett zu verlieren. Das war eine große Umstellung und für die Teamarbeit wirklich wichtig, weil die Kommunikation absolut entscheidend ist.
Andy: Was ist mit der Aufteilung der Aufgaben vor dem Wind? Wer macht zum Beispiel die Taktik?
Frances: Ich finde, dass die Taktik Aufgabe des Steuermanns ist. Es ist wirklich wichtig, dass die Crew sich ganz auf den Gennaker konzentriert, weil es auf dem Vorwindkurs

Konzentriert sich die Crew vor dem Wind auf den Trimm des Gennakers, sollten taktische Entscheidungen vom Skipper getroffen werden.

Ihr Job ist, sicherzustellen, dass dieser sauber steht und zieht. Außerdem muss die Crew Feedback geben, wie viel Druck sie im Gennaker hat und möglichst beim Pumpen und Wellenabreiten helfen. Die Steuerleute reagieren auf das Feedback, das sie von der Crew bekommen. Sie schauen sich um, wo der Druck herkommt, sagen an, wo die anderen Boote sind und machen generell die Taktik und Strategie.
Andy: Einer der schwierigsten Abschnitte der Bahn ist derjenige am Leetor, wo sich der Entscheidungsprozess schnell verändern kann, je nachdem, was um Euch herum passiert. Wie machst Du das und wie teilst Du Deine Pläne der Besatzung mit?
Frances: Na ja, redet einfach viel! Versucht nicht, ihnen zu sagen, was generell vor sich geht, weil Ihr dafür in der Regel keine Zeit habt, sondern stellt sicher, dass Ihr ihnen so viel wie möglich und möglichst frühzeitig sagst, was zu tun ist. Wenn wir in ein Bahnmarkentor reinkommen, werde ich zum Beispiel generell versuchen, im Voraus zum Beispiel einen Gybe Drop anzusagen, und meine Mannschaft wird sofort wissen, was es bedeutet und was das nach sich zieht. Ich werde versuchen, ihnen eine Vorstellung davon zu vermitteln, was ich glaube, wie die Situation sein wird, aber, wie Du schon sagst, können sich Situationen ändern.

In diesem Fall würde ich sagen, dass es die Aufgabe der Crew ist, mit dem Skipper mitzuhalten, und es ist die Aufgabe des Steuermanns, die Mannschaft mit so vielen Informationen wie möglich zu versorgen und der Besatzung Zeit zu geben. Ihr könnt es Euch nicht leisten, in Euren Informationen nur vage, also nicht eindeutig zu sein, und Du kannst nicht davon ausgehen, dass die Crew weiß, was läuft. Es geht um Teamarbeit, die jede Menge Praxis erfordert. Welche Ansage Ihr in einer Situation auch immer macht: Beide müssen wissen, worum es geht, weil Ihr das vorher so viele Male geübt habt.

Teamwork auf einem Sportboot

Brian Hutchinson spricht über die Zusammensetzung eines typischen Teams auf der Melges 24 und die Kommunikation innerhalb der Besatzung.

Andy Rice: Wie bei vielen Kielbooten, gibt es auch auf der Melges 24 ein maximales Crewgewicht, was bedeutet, dass Ihr am Ende entweder fünf leichte oder vier schwere Personen an Bord haben werdet. Was ist besser?
Brian Hutchinson: Wenn Ihr ein paar leichte Personen in der Gruppe habt, seid Ihr wahrscheinlich zu fünft, und die kleinen Personen sollten besser stark sein. Wir segelten die Weltmeisterschaft 2003 in San Francisco (die Brian als Crew mit dem 13-Jährigen Shark Khan gewann). Ich mag eigentlich das Segeln zu viert, aber dann müsste ich drei schwere Jungs mit mir segeln lassen, weil ich 70 Kilo wiege. Und bei einer Vierercrew gibt es natürlich mehr Ellbogenfreiheit. Ein weiterer Vorteil zu viert ist, dass Ihr alle in einen Mietwagen und im Hotel in zwei Zimmer passt! Es ist also viel einfacher herumzureisen. Allerdings habt Ihr in einer Vierercrew in der Regel keine Frauen an Bord, da Ihr dann alle ziemlich schwer sein müsst.

Andy: So passt Ihr zwar alle in ein Auto, aber Ihr habt keine weibliche Begleitung, also gibt es Vor- und Nachteile!
Brian: Genau! In der Regel gibt es in einem Fünf-Personen-Auto immer noch Platz, wenn die fünfte Person eine Frau ist. Auf einer Melges gibt es zwei Positionen, auf denen Du nicht besonders kräftig sein musst, also kann jemand mit kleinerer Statur – ob nun männlich oder weiblich – diese Positionen ausfüllen. Ihr könnt das Boot tatsächlich zu dritt segeln, obwohl dann gewisse Aufgaben vernachlässigt werden; man segelt vielleicht nicht ganz so sauber. Manche Leute sind tatsächlich schon zu dritt gesegelt, aber das ist selten.
Andy: Welche Tipps hast Du denn für das Kommunikations-Management innerhalb der Crew?
Brian: Ich habe das auf viele verschiedene Arten gemacht. Ich habe einen architektonischen Hintergrund, also bin ich dafür offen, alle möglichen Dinge auszuprobieren. Ich glaube, dass es bei den meisten Teams am besten funktioniert, wenn es im Boot eher ruhig zugeht. Auch ich ziehe das vor. Der Geräuschpegel kann leicht zu hoch werden. Zudem sind einige der Kommentare genauer und nützlicher als andere. Es ist wirklich am besten, viel zu trainieren und es dann, wenn Ihr ins Rennen geht, zwar fokussiert, aber trotzdem mit innerer Ruhe angehen zu lassen.
Andy: Das alte japanische Motto »Trainiere hart, kämpfe mit Leichtigkeit!« …
Brian: Ja, ich denke, so ist es. Jeder weiß, was er zu tun hat. Entsprechend gibt es weniger Geschwätz über Mechanik und weniger Geplapper über kleine Verbesserungsvorschläge – wie wir alles einstellen sollten und diese Art von Dingen. Es ist schön, wenn man viel Zeit auf dem Wasser haben kann. Wenn wir dann aber in der Regatta sind, können

Trainiert hart, kämpft mit Leichtigkeit.

wir einfach nur einen schönen Tag auf dem Wasser genießen. Und da sollte der Fokus vor allem auf dem Wind und Eurer Position in Relation zur restlichen Flotte sein. Möglicherweise auch auf einer Änderung der aktuellen Situation oder wie Eure augenblickliche Leistung in der entsprechenden Situation ist.

Das Beste ist wahrscheinlich, wenn nur einer an Bord spricht – und das ist der Taktiker –, mit einem gelegentlichen Dialog zwischen dem Taktiker und dem Steuermann und vielleicht jemandem, dessen Augen auf den Horizont gerichtet sind. Ein gelegentlicher Kommentar ist genug, eventuell beschränkt auf nur wenige Kommentare pro Bahnschenkel. So ist es ziemlich entspannt an Bord, ziemlich ruhig, und wir sind alle konzentriert auf das, was wirklich wichtig ist und passiert.

Der Taktiker kann gern viel reden. Das wäre in Ordnung, wenn jeder damit klarkommt. Oder man kann komplett still sein. Etwa so wie, als ich mit Mark Reynolds (mehrfacher Olympiasieger) segelte; der Kerl gibt vielleicht nur dreimal pro Schlag einen Kommentar ab, und das war nur einmal für jede Wende.

Richard Clarke (Finn-Olympionike und Volvo-Ocean-Race-Gewinner) war ein bisschen gesprächiger, aber er ist sehr kreativ und sehr aufmerksam, und es ist gut, das mal zu erleben, sodass die Leute das nachvollziehen können. Ich finde, dass es wirklich schlimm ist, wenn der Vorschiffsmann unvorbereitet über der Reling hängt und nicht selbst an dem beteiligt ist, was passiert. Ich glaube, dass jeder einbezogen werden sollte, damit jeder auch darauf eingestellt ist, wie wir das Boot segeln.

Auch Jonathan McKee (ein weiterer Olympiasieger und Melges-24-Weltmeister) redet sehr wenig auf dem Boot, aber alle wissen, was sie zu tun haben. Wenn Du auf einem Boot bist, auf dem jeder ein guter Steuermann und Segler auf Einhandbooten ist, wissen alle ziemlich genau, was zu tun ist. Sei es, die Entwicklung einer Winddrehung oder der Geschwindigkeit oder der Bedingungen zu sehen, oder in einem Pulk zu segeln, beim Versuch, wieder in Führung zu kommen.

Wir alle wissen, ob wir wenden müssen, weil es offensichtlich ist, wie wir die Luvtonne anzusteuern haben oder was auch immer es sein mag. Also ist es ganz schön, wenn alle vorbereitet und einfach voll bei der Sache sind. Es hält Euch einerseits auch wach, selbst dann, wenn Ihr vielleicht an diesen Entscheidungen nicht beteiligt seid, anderseits auch voll einsatzbereit, was die Körpersprache verrät.

Zielsetzung – macht das, und Ihr werdet Euch stets verbessern!

Ich schrieb diesen Abschnitt in Zusammenarbeit mit Richard Parslow, einem Weltklassesegler und meinem ehemaligen Coach in der Royal Yachting Association (RYA), dem britischen Dachverband für den Yachtsport, als ich im 49er Regatten segelte.

Von allen Dingen ist für Vollzeit-, also professionelle Segler, im Gegensatz zum Rest von uns anderen gelegentlichen Wochenend-Regattaseglern, eine strukturierte Zielsetzung das Wichtigste. Zum Glück ist es auch eine der weniger anspruchsvollen Aktivitäten (verglichen z. B. damit, 100 perfekte Wenden zu machen). Mit dem richtigen Ansatz geht es schnell – und es kann sogar Spaß machen.

Warum sich Ziele zu setzen, den Unterschied ausmacht

Es geht nicht nur um Zeit und Geld (und Energie!), die Ihr zur Verfügung habt, sondern auch darum, wie Ihr diese Ressourcen einsetzt. Zum Beispiel ist es besser, einen Segeltag für einige Übungen zur Bootsbeherrschung zu nutzen, als ein paar Clubregatten zu segeln. Oder vielleicht ist ein eintägiges Coaching manchmal eine bessere Investition als der Kauf einer neuen Fock.

Denkt zunächst darüber nach, was Ihr erreichen wollt, und setzt Euch dann einige konkrete Ziele. Zielsetzung hat sich als ein wesentlicher Faktor bei der Verbesserung der Leistung in fast allen Bereichen des Lebens erwiesen; dennoch setzen sich die meisten von uns keine Ziele, geschweige denn, erreichen sie. Vielleicht schützen wir uns selbst, wenn wir uns keine Ziele setzen, da wir sie dann auch nicht verfehlen können! Aber das ist faules Denken, und es bringt nur Frust mit sich.

Also betrachten wir die Zielsetzung beim Segeln und finden heraus, wie wir diese Ziele erreichen können.

Zeichnet Euren Weg zum Erfolg auf

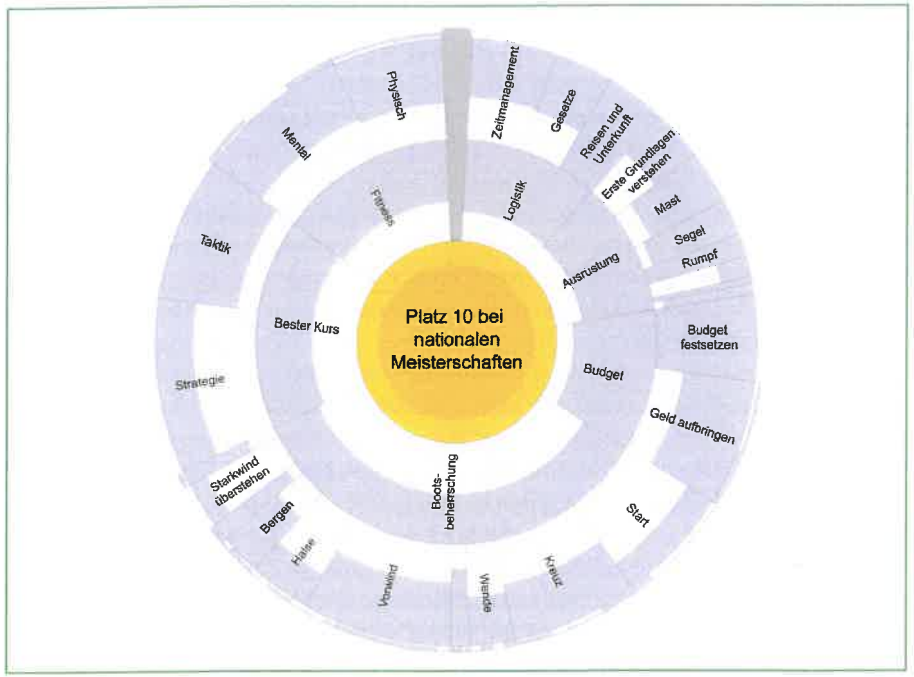
Denkt über Eure langfristigen Segelziele nach. Wie genau wollt Ihr Euch verbessern? Welches spezifische Ziel wird Euch motivieren, alles zu tun, was Ihr tun müsst, um dieses Ziel zu erreichen? Vielleicht wollt Ihr so fit und geschickt sein, dass Ihr in allen Bedingungen »eins mit Eurem Boot« seid? Oder Ihr wollt vielleicht bei 25 Knoten Wind einfach nur antreten können, ohne zu kentern?

Versucht, an Leistungs- und Prozesszielen dranzubleiben, und zwar an denen, die abhängig sind von Euren eigenen Bemühungen und Fähigkeiten. Ihr könnt Ergebnisziele festlegen: eine Clubserie oder Meisterschaft gewinnen – oder sogar eine olympische Medaille. Aber Ihr müsst auch akzeptieren, dass das Erreichen solcher Ziele nicht vollständig Eurer Kontrolle unterliegt.

Wenn Ihr Euch aufgrund von Talent sowie ausreichend Zeit- und Geldeinsatz so viel wie möglich verbessern wollt, setzt Euch hohe Ziele. Beschreibt Eure Ziele in inspirierenden Worten und schreibt sie irgendwo als Euer Hauptziel auf. Wenn Ihr erst einmal wisst, wo es hingehen soll, könnt Ihr daran arbeiten, wie man dort hinkommt. Das Wichtigste beim Prozess der Zielsetzung ist der Weg, den Ihr zurücklegt, um das gewünschte Ergebnis zu erreichen.

Ihr könnt eine ganze Menge auf Papier festhalten, solange Ihr es irgendwo sicher und leicht zugänglich aufbewahrt. Ich nutze die Goalscape-Software (www.goalscape.com), weil sie eine ganze Kampagne in einem einzigen Bild erfassen kann, und weil sie sehr einfach zu bedienen ist. Viele Segler in den olympischen Klassen verwenden dieses Instrument, aber es kann jedem helfen, der seine Fähigkeiten – und Ergebnisse – ernsthaft verbessern will.

Sich Ziele zu setzen, ist eines der preiswertesten und effektivsten Mittel, die Euch zur Verfügung stehen.



Die Ergebnisse im nächsten Jahr hängen davon ab, was Ihr jetzt gerade macht

Der beste Weg, Eure Route zu Eurem Ziel zu planen, ist es, Euer Segeln in verschiedene Bereiche zu gliedern und genau auszuarbeiten, was Ihr in jedem Bereich tun müsst.

Die grundlegenden Bausteine sind immer die gleichen, egal, wie Eure aktuellen Fähigkeiten sind und welche Ziele Ihr habt. In der folgenden Abbildung seht Ihr die wichtigsten Teilziele rund um das Kernziel im Zentrum. (Die Größe eines jeden Teilziel-Segments stellt seine relative Bedeutung dar.)

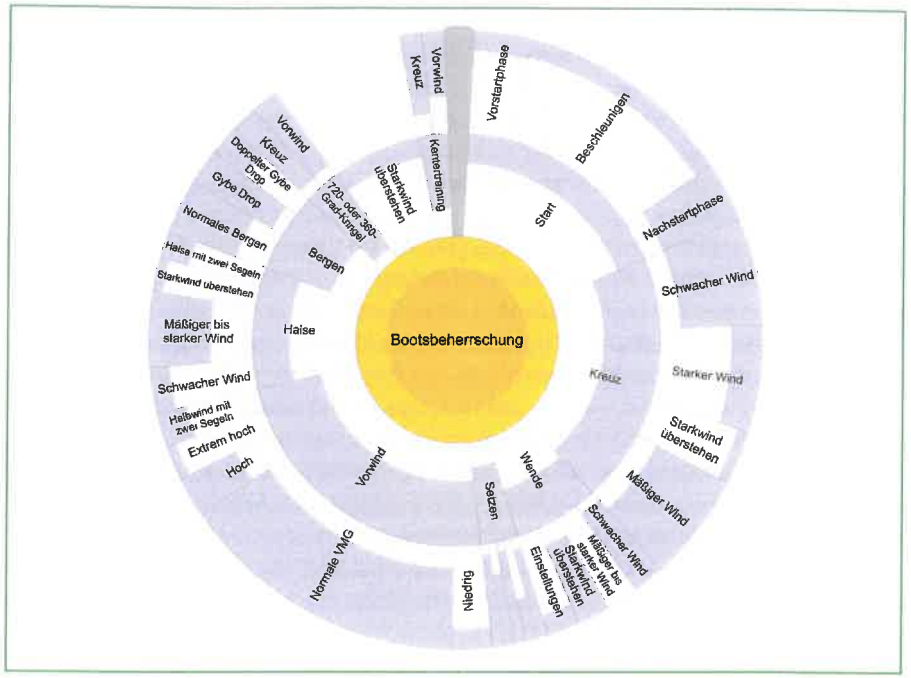
Bei dreien dieser Ziele geht es darum, im Vorfeld bestens vorbereitet bei den Regatten und am Start anzukommen:

1. Logistik (Jahresplanung: Training, Events, Reisen und Unterkunft usw.)
2. Ausrüstung (Rumpf, Rigg, Segel, Schwerter, Beschläge, Kleidung usw.)
3. Budget (verfügbares Geld für Ausrüstung, Events usw.)

Bei diesen Zielen geht es komplett um die Vorbereitung. Ihr könnt jetzt anfangen nachzudenken, was Ihr tun müsst und wie Ihr beginnt, es umzusetzen.

Die anderen drei betreffen Fähigkeiten, die Ihr braucht, wenn Ihr Regatten segelt:

1. Bootsbeherrschung (Ausführung aller Fertigkeiten unter allen Bedingungen)
2. Den besten Kurs finden (Strategie und Taktik)
3. Fitness (mental, physisch, Gleichgewicht usw.)



Dies sind die Kernziele zur Maximierung Eurer Leistung auf dem Wasser. Definiert konkrete Ziele in den einzelnen Bereichen und plant genau, wie Ihr sie erreichen wollt. Fahrt damit fort, jedes Teilziel in weitere Teilziele zu untergliedern, bis Ihr bestimmte Aufgaben definiert habt, um sie alle zu erreichen. Die nächste Grafik zeigt eine detaillierte Ansicht des Bereichs »Bootsbeherrschung«, bei der die Schlüsselelemente der Bootsbeherrschung, die Ihr meistern müsst, und die beteiligten speziellen Manöver aufgezeigt werden.

Konzentriert Eure Anstrengungen

Wenn Ihr zum ersten Mal eine richtige Zielsetzungsübung macht, kann es spannend sein, wenn Ihr alle die verschiedenen Bereiche seht, in denen Ihr Euch verbessern könnt. Das kann allerdings auch erschlagend sein! Ein häufiger Fehler dabei ist es, gleich von 0 auf 100 durchstarten zu wollen und zu viel auf einmal zu versuchen. Am Anfang ist es gut, maximal drei Bereiche zu bestimmen, die das größte Potenzial für Verbesserungen Eurer Leistung haben. Wie macht man das?

Eine Möglichkeit ist es, Eure letzte Saison Revue passieren zu lassen oder sogar Euer letztes Rennen. Seid ehrlich: Was habt Ihr gut gemacht und was lief nicht so gut? Wo könnte man die größten Verbesserungen in der kürzesten Zeit erzielen? Wenn Ihr zum Beispiel bei viel Wind beim Wenden häufig gekentert seid, habt Ihr eine einfache Antwort.

Wenn Ihr also mit drei Ideen, wie Ihr sicherer wendet, auskommen könnt, dann formuliert als Teilziele und schreibt sie in Eure Prozessgliederung:

1. Fiere die Segel früher vor der Wende.
2. Führe die Wende langsamer durch.
3. Bewege dich schneller auf die neue Luvseite.

Arbeitet einige gute Wege zum Üben aus und wie Ihr Euren Fortschritt messen könnt. Wenn Ihr als Paar oder als Gruppe trainiert, beobachtet, was die anderen tun. Bittet sie, Euch zu beobachten und Euch ein deutliches Feedback zu geben.

Wenn Eure Bootsbeherrschung gut, Eure Regattastrategie jedoch schlecht ist, dann schaut Euch Eure gesammelten Erfahrungen und Entscheidungsabläufe an.

Findet heraus, wie es die anderen machen. Sprecht mit einigen von den guten Trainingspartnern oder besucht ein Segelforum. Diskutiert gründlich nach jedem Training oder Wettbewerb. Seid positiv, werdet Euch einig, wo Ihr Euch verbessert habt und wie viel. Aktualisiert Euren schriftlichen Plan. Eure Fortschritte zu sehen, steigert Eure Motivation und zeigt, was Ihr als Nächstes angehen müsst.

Wenn Ihr spezifische Probleme in allen Bereichen und für jedes einzelne Problem drei mögliche Lösungen (oder nur eine!) finden könnt, macht Ihr das bereits besser, als 95 Prozent Eurer Gegner.

Bleibt dran!

Bleibt an diesem Prozess der schrittweisen, zunehmenden Verbesserungen in den Schlüsselbereichen Eures Vorhabens dran, und Eure Schwächen werden langsam verschwinden. Ihr werdet entdecken, dass Eure alten Schwächen Eure neuen Stärken geworden sind. Beides ist ein Beweis für die Wirksamkeit Eurer Arbeitsweise.

Bald werdet Ihr genau die Dinge besser machen und vielleicht sogar genießen, die Ihr bisher verbockt habt. Wenn Ihr bei starkem Wind eher nervös wart, werdet Ihr kompetenter und selbstbewusster sein. Ihr werdet begeistert Regatten bei mehr Wind segeln, wenn Ihr es schafft, aufrecht zu bleiben, während Eure Gegner kentern.

Olympiasieger Iain Percy hat einmal gesagt: »Ich genieße den Prozess der Verbesserung fast mehr als den Sieg selbst. Denn dabei stellt sich echte Befriedigung ein. Erkenne Deine Schwächen, stecke Dir Ziele, übe, bis Du besser wirst, und die entsprechende Ergebnisse kommen von selbst.«

Fangt also sofort an, Euch für Euer Segeln ein paar Ziele zu setzen. Das ist es zunächst, was Eure Leistung und Ergebnisse am ehesten verbessert – es gibt einfach keine Ausrede, es nicht zu tun. Und hört nicht auf damit, Euch Ziele zu setzen, selbst dann – und vor allem dann nicht –, wenn Ihr Eure Ziele erreicht habt. Setzt Euch stattdessen in jedem Bereich neue Ziele – und fangt noch heute an, daran zu arbeiten.

Der Autor

Andy Rice hat sowohl als Steuermann als auch als Vorschoter eines Skiffs Meisterschaften gewonnen, darunter eine nationale 49er-Meisterschaft als Steuermann und die International-14-EM sowie die Prince-of -Wales-Wochen als Crew. Er ist über Jahre hinweg mit einer Reihe von Spitzenseglern, wie den Olympiasiegern John Merricks, Ian Walker und Simon Hiscocks, angetreten.

Als Segeljournalist hat er über jeden größeren Event, von Olympischen Spielen bis zum America´s Cup, Volvo Ocean Race und Vendée Globe berichtet. Er schreibt für viele am Regattasport orientierte Zeitschriften wie »Seahorse«, »Yachts and Yachting«, »Yachting World«, »Boat International« und »Sailing World«.

Zusammen mit James Boyd, dem Herausgeber der News-Website »TheDailySail.com«, betreibt Andy »Sailing Intelligence«, eine auf maritime Themen spezialisierte Medienagentur. Andys Leidenschaft ist es, großartige Segler zu fragen, wie sie denken und handeln und dadurch herauszufinden, warum sie so schnell sind. Das war der Anlass, »Gennakersegeln« zu schreiben. Außerdem ist es die Grundlage von SailJuice.com, Andys Online-Fundgrube für 1a-Segel-Rennsport-Tipps.

Danksagungen

Die Experten

Es gibt viele Freunde und Experten, deren Rat ich suchte, als ich dieses Buch geschrieben habe. Einige von ihnen werden zitiert, einige nicht. In 20 Jahren Segelsport in Klassen wie dem Laser 5000, dem 49er, dem International 14-Footer (Int 14) und im Musto-Skiff hatte ich das Glück, mit oder gegen einige der besten Skiff-Segler der Welt zu segeln, und auf diesem Weg habe ich sie oft wegen Tipps und Ratschlägen gepiesackt. Es gibt kaum Platz, um alle, mit denen ich sprach, zu erwähnen, aber hier möchte ich zunächst einige der Experten kurz vorstellen, deren Rat in diesem Buch zu finden sind.

Glenn Ashby: Olympia-Medaillengewinner aus Australien, mehrfacher Weltmeister in einer Vielzahl von Mehrrumpfbooten und America´s-Cup-Sieger-Coach.
Trevor Baylis: Ein großartiger Vorschoter, der jedes Boot, auf das er steigt, schneller macht. Er hat schon 505er-, Int-14- und 18er-Skiff-Weltmeisterschaften gewonnen.
Mitch Booth: Holländer, Spanier, Australier? Ich bin nicht sicher, was, aber er klingt für mich immer noch wie ein »Aussie«. Wo auch immer er herkommt: Er ist ein großartiger Mehrrumpfsegler mit zwei olympischen Medaillen und einer Handvoll Weltmeistertiteln.
Paul Brotherton: Ein 49er-Europameister aus Großbritannien, früherer 470er-Olympia-Vertreter und einer der besten Trainer in der Branche. Er trainierte die Yngling-Frauen bis zum Olympiagold in Qingdao (Tsingtau) 2008 und das britische 49er-Team für Weymouth 2012.

Andy Budgen: Einer der talentiertesten Skiff-Segler, auch wenn er nicht jedem von Euch bekannt ist. Er ist Zweiter bei den 49er- und 18er-Skiff-Weltmeisterschaften geworden und trainiert viele Top-Teams in der 49er-Klasse.
Darren Bundock: Der erfolgreichste Segler kleiner Kats aller Zeiten? Ich bin nicht sicher, aber dieser Australier hat es geschafft: Gewinner zweier Olympiamedaillen und jede Menge Mehrrumpf-WM-Titel im Tornado sowie der F-18-Klasse und noch einige mehr.
Geoff Carveth: Einer der größten Namen Großbritanniens außerhalb der olympischen Szene; mit zwei SB-20-Weltmeistertiteln und vielen nationalen Titeln in allen möglichen Jollen, inklusive Rüsselbooten.
Derek Clark: Ein 470er-Olympionike, America´s-Cup-Designer und die treibende Kraft hinter einer Reihe von Skiff-Projekten einschließlich Laser 5000 und anderen; zuletzt das Rebel-Skiff, das in diesem Buch in vielen Foto-Sequenzen eine Rolle spielt.
Chris Draper: 49er-Weltmeister und Olympiasieger sowie ein Extreme-Sailing-Series-Champion und America´s-Cup-Skipper auf den ultraschnellen AC-45-Katamaranen.
Dave Hivey: Eines der aufstrebenden Talente in Großbritanniens Jollenszene; er gewann nationale Titel in den hart umkämpften RS-200- und RS-400-Flotten.
Brian Hutchinson: In der Melges-Flotte bekannt als der »Geh zu ihm«-Kumpel. Als Melges-24-Weltmeister aus den USA kennt Brians Wissen über Rüsselboote und Sportboote keine Grenzen.
Steve Irish: Ein 420er-Weltmeister, der in die Gennakerboote umstieg und die RS-800-Meisterschaften gewann. Steve ist sehr gefragt als Vollzeittrainer von Großbritanniens Olympia- und Jugendkader.
Stevie Morrison: 49er- und Fireball-Weltmeister aus Großbritannien, mit einem tollen natürlichen Gespür, wie man ein Boot schneller macht.
Chris Nicholson: Dominierte in seiner professionellen Blütezeit den 18-Fuß-Skiff-Zirkus, dann gewann er dreimal die 49er-Weltmeisterschaft. Zurzeit verdient Chris seinen Lebensunterhalt als Skipper beim Volvo Ocean Race.
Charlie Ogletree: Olympia-Silbermedaillengewinner im Tornado und der einzige Segler, der je ein asymmetrisches Segel bei den Olympischen Spielen auf einem Amwindkurs getrimmt hat!
Richard Parslow: Ein Fireball-Weltmeister und mein Coach, als ich im britischen 49er-Kader war. Ein außerordentlicher Zielsetzungsexperte.
Rick Perkins: Ein nationaler Fireball-Champion, allerdings für dieses Buch vor allem als nationaler Musto-Skiff-Champion wichtig.
Frances Peters: ISAF-Jugend-Weltmeisterin in der 29er-Klasse. Sie gewann bei den Mädchen, hätte aber wahrscheinlich auch die Jungs geschlagen. Ein aufgehender Stern im Skiff-Segeln.
Mari Shepherd: Eine Top-29er-Vorschoterin, die niemals Angst vor einer neuen Herausforderung hat, so auch, als wir sie für unser windiges Fotoshooting auf das Rebel-Skiff setzten.
Chris Simon: Regelexperte und Berater, der auf jedem Level dieses Sports gearbeitet hat, einschließlich der Olympischen Spiele, dem America´s Cup und dem Volvo Ocean Race.

Fotografen

Vielen Dank an alle Fotografen und Organisationen, die so freundlich waren, die Verwendung Ihrer Werke für dieses Buch zu erlauben.

Fiona Brown: Für einige tolle Melges-24-Schüsse (www.fionabrown.phanfare.com)
Brian Carlin: Für wunderbare SB-20-Fotos.
Die britische International 14 Class: Mit besonderem Dank an Andrew Penman (gbr.international14.org).
Roland und Nahid Gäbler: Für Ihre Tornado-Fotos (www.teamgaebler.de).
Natalie Hilton: Für Ihre Musto-Skiff-Fotos.
Gunnar Larsen: Für seine Nacra-Katamaran-Fotos (www.nacrasailing.com).
Paul Manning: Für die Fotos aus dem Archiv der Musto-Skiff-Klassenvereinigung (www.mustoskiff.com).
Chris Simon: Für seine brillanten Illustrationen im Kapitel 9, Wettfahrtregeln.

Dank für die Leihboote an …

Alice Moore: Für das Ausleihen Ihres RS-200-Skiffs für ein Fotoshooting in meinem Segelclub, Stokes Bay Sailing Club.
Derek Clark: Dafür, dass er das Fotoboot gefahren ist und sein Rebel-Skiff ausgeliehen hat. Dank auch an Andy Budgen, Dave Hivey und Mari Shepherd, die für diese Fotoaufnahmen sehr nass wurden.

© 2012 John Wiley & Sons Ltd. Die englische Originalausgabe wurde unter dem Titel »Asymmetric Sailing« von John Wiley & Sons Ltd./ Wiley Nautical veröffentlicht.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de abrufbar.

1. Auflage
ISBN 978-3-667-10168-6
Die Rechte für die deutsche Ausgabe liegen bei Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Aus dem Englischen von Christopher Nordhoff
Lektorat: Felix Wagner, Michael Krieg
Umschlaggestaltung: Gabriele Engel
Layout: Michael Kokoscha, Oberhausen
Druck: Westermann Druck, Zwickau
Printed in Germany 2015

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche und schriftliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld
Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115
E-Mail: info@delius-klasing.de
www.delius-klasing.de