



Technik
Taktik
Trimm

FRED IMHOFF

REGATTEN GEWINNEN

AUF JOLLEN UND YACHTEN

DK

DELIUS KLASING



INHALT

- 6** Einleitung
- 9** Prioritäten setzen
- 13** Die Vorbereitung
- 21** Das Material
- 27** Die Kräfte auf Beschläge und Leinen
- 30** Das Wie und Warum des Trimmens
- 35** Luvgierigkeit
- 41** Trimen auf Wellen
- 49** Meteorologie
- 63** Regattasegeln auf Strömung
- 75** Taktik
- 97** Protest und was daran hängt
- 101** Die Psychologie beim Regattasegeln
- 105** Instrumente
- 109** Die Arbeitsweise der Segel

- 121** Nachwort

EINLEITUNG

Regattasegeln ist der komplexeste Sport, den es gibt – das Leben ist zu kurz, um ihn hundertprozentig zu beherrschen. Dieses Buch habe ich geschrieben, um dem Leser Zeit zu ersparen auf dem langen Weg, den er gewöhnlich zu gehen hat, um ein erfolgreicher Regattasegler zu werden, und vor allem um zu verhindern, dass er das Rad neu erfinden muss – etwas, das immer sehr viel Zeit und auch Geld kostet.

Darum findet man in diesem Buch keine weitschweifigen Theorien und Ausführungen einzelner Bereiche, sondern knappe, klare Beschreibungen der wichtigsten Aspekte des Regattasegeln und wie man sie nutzen kann, um schnellstmöglich bessere Ergebnisse zu erzielen.

Soweit Theorie notwendig ist, um in allen Situationen die richtige Entscheidung zu treffen, wird diese ausführlich bespro-



chen. Wo man jedoch mit solch einer Theorie beim Regattasegeln nichts anfangen kann, werden nur die Fakten erörtert. Dies vermeidet überflüssigen Ballast, und es kann jenen Punkten mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden, deren Wissen für Ergebnisse direkt relevant ist.

Ich gebe ein Beispiel: Ebbe und Flut entstehen durch die Anziehungskraft des Mondes. Kann man mit dieser Wissenschaft etwas anfangen? Nein! Ebbe und Flut werden deshalb als Tatsache hingenommen. Wenn die Strömung kippt, ändert sich der Wind in Stärke und/oder Richtung. Kann man damit als Regattasegler etwas anfangen? Ja! Es ist wichtig zu wissen, warum das passiert, sodass man dies selbst vorschreiten und davon profitieren kann.

Ob es nun um Schwert- oder Kielboote geht, kurze Up-and-Downkurse oder Seeregatten, die Themen, die in diesem Buch behandelt werden, sind immer aktuell, auch wenn die Prioritäten je Thema manchmal auf verschiedenen Gebieten liegen. Das Wichtigste ist daher, sich eine bestimmte Denkweise zu eigen zu machen, mit Logik vorzugehen, Schwerpunkte zu setzen und die verschiedenen Aspekte, aus denen Regattasegeln besteht, objektiv zu betrachten. Alles beim Regattasegeln ist nämlich logisch, es ist nur oft sehr kompliziert, weil so viele Faktoren mitspielen. Glück oder Pech spielen so gut wie keine Rolle, wohl aber etwa, dass man bestimmte Dinge übersieht, Hinweise nicht erkennt oder falsch interpretiert – kurz gesagt, es fehlt an Wissen. Des Weiteren haben die meisten Regattasegler eine Vorliebe für einen bestimmten Bereich des Regattasegeln; das sind dann ihre Steckenpferde. Sie sind beispielsweise gut in Taktik,

Trimm, Wetter, dem Wettfahrtreglement oder im Arbeiten mit elektronischen Instrumenten, aber vernachlässigen dadurch oft andere Sachen. Versuche immer alles im Auge zu behalten und vertiefe dich in die Dinge, in denen du weniger gut bist. Um zu gewinnen, musst du nämlich alle Bereiche beherrschen, auch diejenigen, die du vielleicht weniger magst.

Lass dann auch, weil der Sport ohnehin schon so kompliziert ist, so viele unnötige Details wie möglich beiseite und starre nicht stur auf Bootsgeschwindigkeit und Material. Du musst nicht schneller als die anderen sein. Wenn du genauso schnell bist wie die anderen Topboote in deiner Klasse, bist du schnell genug. Du musst dann nur besser segeln, selbst weniger Fehler machen und von den Fehlern der anderen – und jeder macht mal Fehler – profitieren.

Hiermit möchte ich mich gern bei meinem ehemaligen Schiffbau-Kommilitonen und Regattasegler der ersten Stunde Lex Keuning bedanken. Ohne seine Hilfe wäre es mir niemals möglich gewesen, die Arbeitsweise der Segel so nachvollziehbar zu erklären. Außerdem hat er Zeichnungen und Text überprüft und damit verhindert, dass sich Fehler einschleichen konnten. Mein Dank geht auch an Henk Plaatje, dem keine Mühe zu groß war, immer wieder Details in den Zeichnungen zu verändern oder in sie einzubringen und so ein optimales Ergebnis zu erzielen, und an Thom Touw, aus dessen riesigem Archiv ich die fantastischsten Fotos zur Illustration auswählen konnte.

Fred Imhoff

2. DIE VORBEREITUNG

Die Vorbereitung kann man in vier Teile gliedern, nämlich das Trainieren, die Vorbereitung in Bezug auf das Material, die mentale Vorbereitung und die physische Vorbereitung. Alle vier sind sehr wichtig.

DAS TRAINING

Versuche einige tief verwurzelte menschliche Reaktionen, die während des Regattasegeln nachteilig sein können, durch Training abzugewöhnen. Beispiel: Die Mannschaft ist konzentriert beim Spinnakern, und der Steuermann sagt etwas zu ihnen, worauf die Mannschaft sich umdreht und den Steuermann beim Antworten anschaut. Das ist eine normale menschliche Reaktion – üblicherweise schaut man jemanden an, wenn man mit ihm spricht. Beim Regattasegeln ist das jedoch falsch! Man hat Ohren, um zu hören, einen Mund zum Sprechen und Augen, um darauf zu schauen, womit man gerade beschäftigt ist. Die Konzentration der Mannschaft auf den Spinnaker wird sonst gestört, wodurch zum Beispiel der Spinnaker einfallen kann, eine Bö kann verpasst werden, oder du bekommst die Welle nicht, auf der du durch eine optimale Spinnaker-Bedienung in diesem Moment schön hättest surfen können. Was das Prioritätensetzen betrifft, ist es daher besser, das einmal ein paar Stunden zu trainieren, anstatt das Boot vor jeder Regatta zu wachsen.

Eine andere bekannte menschliche Eigenschaft ist, zuerst die Dinge zu tun, die einfach sind und bei denen man direkt Ergebnisse sieht. Falsch in diesem Fall! Das kann man abtrainieren, indem man beispielsweise bei einer Übung einmal ruft, dass das Boot hinter einem umgeschlagen ist oder dass sein Mast gebrochen ist. Eine professionelle Mannschaft stellt dann vielleicht einige Fragen oder macht eine Bemerkung, aber schaut sich nicht um, wenn sie in diesem Moment selbst mit etwas beschäftigt ist.

Trainiere auch einmal im Dunkeln, wenn kein Mond scheint. So lernt jeder die richtigen Trimmleinen oder Klemmen tastend zu finden, wodurch jeder in der Regatta die verschiedenen Leinen mit seinen Händen bedienen kann, ohne seine Augen von Spinnaker oder Genua abzuwenden.

Trainiere zudem das schnelle Wenden nach dem Umrunden einer Leeboje. Wir haben das gemacht, indem wir eine Leeboje etwa 20 Meter von der Kaimauer entfernt ausgelegt haben. So musste man innerhalb von 20 Metern nach dem Runden der Boje wenden, sonst saß man mit seinem Haltonner oder Drachen auf der Betonkaimauer. Am Anfang verliefen die Manöver sicherlich nicht reibungslos, alles war nach dem Vorwindkurs noch nicht aufgeräumt. Aber nach einigen Abenden Training und dem Nachbereiten, wie es besser



Keine Konzentration bei Steuermann und Mannschaft. Mehr Aufmerksamkeit auf die entfernte Kamera als auf den Spinnaker. Leinen hinter dem Boot im Wasser.

gehen könnte, hatten wir es im Griff. Und das war etwas, woraus wir bei Regatten oft Nutzen ziehen konnten.

Schließlich trainiere noch Situationen, in denen etwas falsch läuft. Zum Beispiel bekommst du die Luvboje gerade nicht, aber der Spinnakerbaum steht schon. Wenden ist dann wegen der anderen Boote und wegen des Spinnakerbaums, der schon gesetzt ist, keine Option. Lass deine Mannschaft über eine Lösung nachdenken. Und siehe da, nach einiger Zeit

kommt jemand mit einer, nämlich: die Fock schnell einzurollen, wodurch du das letzte Stückchen genau in den Wind steuern kannst, ohne dass die Fock back schlägt und das Boot in die Wende drückt. Auch der Spinnakerbaum kann stehenbleiben, wodurch du direkt nach dem Runden den Spinnaker hissen kannst. Übe dies einige Male, und dann wird die Mannschaft automatisch entsprechend reagieren, wenn sich in einer Regatta solch eine Situation ereignet.

DAS MATERIAL

Verhindere es, wegen Pannen zu verlieren. Nimm Ersatzteile mit in die Regatta: ein paar Schäkel, einen Block, Tape, etwas Werkzeug, einige Leinen und auf Kielbooten (auch den kleineren wie Soling, H-Boot oder Drachen) einen Bootsmannsstuhl. Sorge dafür, dass jeder weiß, wo was liegt, und spreche vorher ab, wer was in einer Pannensituation macht: Wer zieht wen in den Mast, wie hält der Steuermann das Boot in Fahrt usw.? Übe das immer und immer wieder. Ich habe oft genug gesehen, dass dies den Unterschied zwischen Gewinnen und Verlieren einer Meisterschaft ausmachte.

Markiere alle Leinen, Travellerschiene, Genuaschienen usw. Es ist viel einfacher zu sagen: „Setz das auf 3 oder auf rot“, als immer und ewig: „Zieh das etwas straffer, nein, das ist zu straff, oder vielleicht doch noch etwas anziehen.“ Ohne die Einstellungen zu markieren, kann man das auch niemals direkt nach der Leeboje oder nach dem Startschuss reproduzieren. Jemand, der direkt nach dem Start alles richtig im Griff hat, gewinnt oft in der ersten Minute schon mehr als eine Bootslänge, wodurch er freien Wind hat und auch behält und man ihn dann nicht mehr wiedersieht.

Notiere nach einer Regatta alle genutzten Einstellungen, genauso wie die Segel, und

Superkonzentriert und ein perfektes Bootshandling während der Halse.





Eine gute Kondition fördert die Konzentration und den Willen, zu gewinnen.

gebe auch Windgeschwindigkeit, Wellenhöhe und Temperatur an (bei derselben Windgeschwindigkeit ist bei höheren Temperaturen der Druck im Wind geringer als bei niedrigeren Temperaturen). Das Einfachste ist, diese Daten auf einem Laptop in Excel einzugeben. Man kann dann nach einiger Zeit in dieser Datenbank immer wiederfinden, welches Segel unter welchen Bedingungen und welcher Trimm schnell oder langsam war. Ich weiß, dass das Disziplin erfordert – aber es funktioniert!

Das erste Bierchen nach einer gewonnenen Regatta lockt, und das tröstende Bierchen

nach einer verlorenen nicht minder. Mach es aber trotzdem konsequent, gemeinsam mit deiner Mannschaft, und am besten so schnell wie möglich nach dem Ende der Regatta. Verwechsle Geschwindigkeit nicht mit Ergebnis. Man kann eine sehr gute Bootsgeschwindigkeit gehabt, aber genau die falschen Schläge gemacht haben. Man kann auch eine mäßige Geschwindigkeit gehabt haben und als Einziger den guten Schlag auf dem Kreuzkurs oder die Strömung besser ausgenutzt haben. Notiere auch vor allem die Regatten, bei denen die Geschwindigkeit schlecht war, sodass du

die falsche Kombination an Einstellungen nicht noch einmal anwendest!

DIE MENTALE VORBEREITUNG

Eine gute mentale Vorbereitung auf den Wettkampf ist unerlässlich. Im Bruchteil einer Sekunde die richtige taktische Entscheidung zu treffen, eine Situation lange im Voraus herankommen zu sehen, rechtzeitig Anzeichen zu erkennen, dass der Wind sich in Stärke oder Richtung ändert wird, wissen, was dein Gegner tun wird, wenn du wendest oder halst – das sind alles Dinge, die nur gut gehen, wenn dein Geist völlig leer ist, bevor die Regatta beginnt. Du sollst mit den Gedanken (auch nicht unbewusst) nicht mehr bei der Arbeit, einem Ehekrach, einem Familienproblem oder der oder dem Geliebten sein.

Aber wie macht man das? Natürlich funktioniert das nicht bei jedem gleich, aber was meist gut ist, ist, rechtzeitig vor Ort zu sein. Und trainiere dann nicht, bastele nicht an deinem Boot, denn das musst du dann schon getan haben. Wenn es da noch gemacht werden muss, bist du zu spät. Lies einfach ein Buch, setz dich auf eine Terrasse, spiel ein Spiel, kurz gesagt, mach Ferien und denk an nichts.

Erkunde eventuell die Umgebung und überlege mit deiner Mannschaft, wo Thermik oder Landeffekte entstehen können und wie sich die Strömung verhält. Ich habe einen guten internationalen Segler gekannt, der in den Niederlanden mit Abstand der Beste in seiner Klasse war. Aber die ersten Wettfahrten am Samstag verlor er immer wieder. Er ging nämlich samstagmorgens immer erst noch ein paar Stunden in den Betrieb, bevor er an den Ort fuhr, wo die Regatta stattfand.

Die Folge war, dass er mittags unbewusst nicht mit dem Kopf dabei war und darum an dem Tag nicht volle Leistung brachte. Du denkst es dir bereits: Abstandnehmen kostet freie Tage oder Geld. Das stimmt – aber neue Segel oder anderes Material kaufen kostet auch Geld. Und trainieren kostet außerdem Zeit. Gewinnen tut man nun einmal nicht, wenn man sich nicht darum bemüht. Schau dir auch an, was andere Sportler dafür tun und lassen müssen, um an die internationale Spitzte zu kommen!

Natürlich muss jeder selbst wissen, wie weit er gehen will. Ich zeige nur auf, wie man am schnellsten zu Ergebnissen kommt, sowohl auf nationalem wie auf internationalem Niveau. Was du letztendlich erreichen willst, was du dafür opferst und bereit bist zu tun, ist natürlich deine eigene Sache.

Vermeide weiterhin Stress, und trainiere das. Stress in einer Regatta ist dein grösster Gegner. Ich habe bekannte Herzchirurgen, Ingenieure und Geschäftsleute die kindlichsten Fehler machen sehen, weil sie in Stress gerieten. Ein erfahrener Segler, der diverse Meisterschaften gewonnen hatte, war in der letzten Wettfahrt der Serie Zweiteter bei der Luvboje. Er musste nur unter den ersten 20 von den 38 finishen, um die Meisterschaft zu holen. Nach dem Setzen des Spinnakers brach das Spinnakerfall. Die beiden Besatzungsmitglieder holten den Spinnaker ein und blickten geschlagen um sich, um kurze Zeit später desillusioniert in den Hafen zu segeln. Meisterschaft weg! Im Stress des Moments hatten sie nicht daran gedacht, dass sie auch die Fock hätten herunterlassen, den Spinnaker am Fockfall hissen und direkt vor der Leeboje wieder hätten wechseln können.

7. TRIMMEN AUF WELLEN

Recht viele Jahre bin ich mit meiner Mannschaft der Schnellste der Welt gewesen, sowohl in einer Schwertboot-klasse (Flying Dutchman) als auch in Kielbootklassen (Drachen, Vierteltonner usw.) mit viel Wind und kurzer Welle. Ich war jedoch kein besserer Steuermann als die vielen Profis in meiner Klasse, noch war mein Material besser. Ich denke, dass es vor allem am Trimm lag. Ich erkläre darum, was meine Ansichten darüber waren und immer noch sind.

Das Boot bewegt sich auf kurzen Wellen innerhalb von ein paar Sekunden auf und ab, wobei die Landung in der folgenden Welle oft ziemlich hart sein kann (hierauf komme ich später noch zurück). Was ist die Folge?

Der Masttopp schwingt erst mit dem Boot mit nach vorn, federt danach durch das Stoppen der Bewegung in die folgende Welle noch weiter vornüber, erholt sich dann und geht wieder mit dem Boot zurück. Das alles innerhalb von ein paar Sekunden. Kurz gesagt, bei einer Windgeschwindigkeit von 10 m/s steht im Masttopp des Großsegels in einem Moment eine Windgeschwindigkeit von 18 m/s und ein paar Sekunden später eine von 2 m/s. Dies alles wird durch das Weiterschwingen des Masttopps ([Zeichnung 12, siehe Seite 42](#)) noch verstärkt. Selbstverständlich ist

Zeit viel zu kurz, um die gestörte Strömung entlang der oberen Hälfte des Segels zu kompensieren. Durch das Schwingen des Masttopps wird auch das Achterliek des Großsegels beim Vorwärtsbewegen des Masttopps komplett geschlossen (etwas, was die Krängung fördert und die Vortriebskraft oben im Segel erheblich vermindert), während beim Zurückbewegen des Masttopps das Achterliek oben im Segel wieder zu viel geöffnet wird.

Kurz gesagt, der Bug des Bootes weist hoch an den Wind, aber durch mangelnde Geschwindigkeit und durch Krängung wird das Boot bei jeder Welle zur Seite (nach Lee) versetzt. Wie kann man das lösen? Nimm einmal ein Bambusstückchen in die Hand und schwenke es hin und her. Das Ende wird weiter ausschwingen. Spanne nun eine Schnur straff zwischen die beiden Enden des Bambusstückchens (so wie beim Bogen eines Bogenschießers). Das Stückchen sollte dann, wenn du es hin und her schwenkst, am Ende nicht mehr ausschwingen. Lass uns diese Idee auf unse- ren Mast anwenden.

1. Der Mastfuß ist in einer Mastspur unter Deck fixiert.
2. Auf Deckshöhe kann man den Mastkontroller etwas nach vorn setzen oder einige Unterlegplatten hinter dem Mast



Zeichnung 12:

Das Schwingen des Masttopps auf Wellen. Achterliek Großsegel ist zu dicht bzw. zu offen.

einsetzen, um für mehr Vorbiegung zu sorgen

3. Man kann den Mast auch auf Höhe der Salinge fixieren, indem man diese etwas nach hinten setzt, zum Beispiel 4-5 cm bei einer Wantenlänge von etwa 7,5 m.
4. Weiter ist der Mast an der Stelle der Hauptwanten und am Vorstag fixiert.
5. Das Fixieren des Masttopps erreicht man (bei Booten bis etwa 10 m) mittels einer relativ hohen Großschotspannung ([Zeichnung 13](#)). Um das Großsegel jedoch einen guten Vorfahrtsdruck erzeugen zu lassen, sind zwei Dinge nötig: (a) der Traveller weit außen, und (b) ein Segel mit genügend Twist im Topp, also nicht zu dicht am Achterliek. Natürlich musst du über ein Großsegel mit genügend (nicht extremer) Vorrundung verfügen.

Dasselbe gilt faktisch für die Genua: Sie sollte genug Twist im Topp haben, sodass man mit angemessener Spannung im Achterliek segeln kann, mit den den Holepunkten eventuell etwas weiter nach außen.

Ist dies bei flachem Wasser und bei weni-

ger Wind ein Nachteil? Nein, überhaupt nicht. Man kann nämlich den Traveller etwas nach Luv bewegen und die Schot etwas lösen; des Weiteren kann man den Mast gerade richten, indem man den Mastkontroller etwas nach hinten versetzt.

Um es einfach zu halten, war bislang nur die Rede von der Maststellung, einem Satz Segel und der Wantenspannung – um uns in Ruhe voll auf die Taktik in Bezug auf Gegner, Winddreher und Strömung konzentrieren zu können.

Simpel gesagt: Wir haben den Mast mittels Mastkontroller und Traveller fürs Segeln auf kurzer Welle so getrimmt, als wäre die Windgeschwindigkeit 1 bis 2 Windstärken höher als bei flachem Wasser.

Dabei beachten, dass:

- man das Achterliek eines offenen Segels einfacher schließen kann als ein geschlossenes zu öffnen;
- die Wantenspannung bei leichtem Wetter tatsächlich keine Rolle spielt, da die dann nur benötigt wird, um den Mast aufrecht zu halten.

9. REGATTASEGELN AUF STRÖMUNG

Zuallererst ist es wichtig zu wissen, was Strömung genau ist, und dann, was die Strömung mit deinem Boot macht und welche Effekte die Strömung auf Windstärke und -richtung hat. Man kann Strömung mit einem Förderband vergleichen, auf dem man segelt. Alles auf dem Förderband bewegt sich in eine bestimmte Richtung, außer dasjenige, das am Boden, einem Pfahl oder einem anderen Befestigungspunkt neben dem Förderband festgemacht ist.

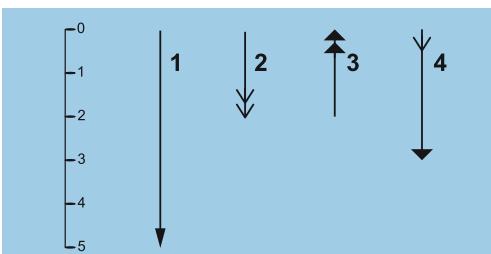
Eine schöne Geschichte, die so wirklich passt, spielte sich vor dem Start der ersten Wettfahrt in der Deltawoche vor Zierikzee ab. Der stolze Besitzer eines nagelneuen, selbstgebauten Minitonners begab sich bei leichtem Wetter und Springtide wohlgeraten auf den Weg zur Startlinie. Einmal außerhalb der Hafenmole, trieb er hinter der Startlinie etwas hin und her, bis er, wie er selbst später an Land erzählte, eine Fahrwassertonnen mit großer Geschwindigkeit und einer kräftigen Bugwelle auf sich zukommen sah, die ihn mittschiffs rammte. Das kleine Boot war ein Totalschaden, und der betretene Eigner verstand es nicht; er blieb dabei, dass die Boje mit hoher Geschwindigkeit genau auf ihn zugekommen sei.

Nun zum Phänomen Strömung selbst und wie man sie nutzen kann. Zunächst ist die Strömungsgeschwindigkeit in tiefem Was-

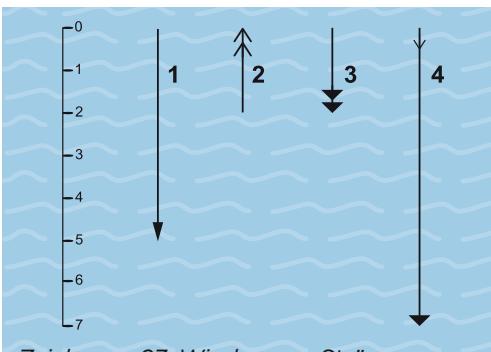
ser höher und in seichtem Wasser niedriger. Also ein guter Grund, bei mitlaufender Strömung weiter hinaus aufs Wasser zu gehen (in tieferes Wasser) und bei Gegenströmung seichtes Wasser (Sandbänke oder die Küste) aufzusuchen.

Weiter muss man sich klar machen, dass, wenn Strömung und Windrichtung nicht in einer Linie oder genau gegeneinanderstehen, der Wind, der auf dem vor Anker liegenden Startschiff gemessen wird, eine ganz andere Richtung hat als der, den man als Segler hat.

Sind Wind und Strömungsrichtung gleich oder genau entgegengesetzt, dann wird man auf dem Startschiff die gleiche Windrichtung messen, aber eine andere Windgeschwindigkeit. In den [Zeichnungen 22 bis 25](#) (siehe Seite 64) sind eine Anzahl von Windrichtungen und Windgeschwindigkeiten dargestellt, wie sie auf dem Startschiff und von den Seglern gemessen wurden. Der Unterschied liegt in der zusätzlichen Windkomponente, die die Segler erleben, weil sie mit der Strömung mit segeln. Diese Windkomponente ist der Strömungsrichtung entgegengesetzt und so groß wie die Strömungsgeschwindigkeit. [Zeichnung 22 und 23](#) geben an, was durch den Gezeitenwechsel passiert. Das Startschiff misst immer noch 5 kn Wind, die Segler zuerst 3 kn und nach dem Gezeitenwechsel 7 kn.



Zeichnung 22: Strömung mit Wind aus derselben Richtung: 1 Wind vor Anker gemessen; 2 Strömung; 3 Windkomponente durch die Strömung; 4 Wind wie von den Seglern gemessen.



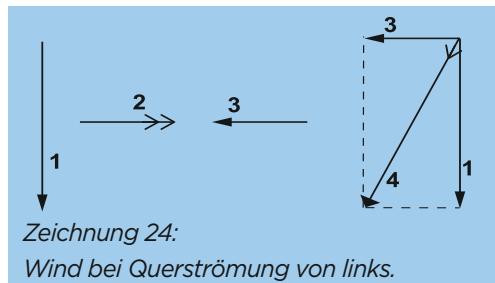
Zeichnung 23: Wind gegen Strömung.

Zeichnung 24 und 25 zeigen, dass bei einer Strömungsrichtung quer zur Windrichtung durch den Gezeitenwechsel auch ein großer Unterschied in der Windrichtung entsteht, wie die Segler ihn messen. Auf dem Startschiff bleibt die Windrichtung jedoch gleich. Bei Gezeitenwechsel oder Zu- oder Abnahme von Strömung können sich also sowohl Windrichtung als auch Windgeschwindigkeit für die Segler verändern. Auf dem vor Anker liegenden Startschiff merkt man davon allerdings nichts, und Windrichtung und -geschwindigkeit bleiben gleich.

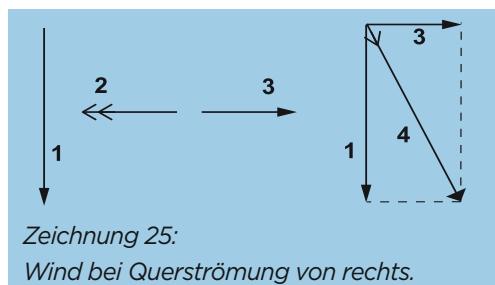
Das ist der Grund, warum ich verbiete, wenn ich Regattaleiter bin, auf dem vor Anker liegenden Startschiff die Windrich-

tung oder Windstärke zu messen. Ich lasse dies immer durch Menschen auf einem Schlauchboot machen, das frei auf der Strömung treibt. Nur so kann man denselben Wind messen, mit dem es die Segler zu tun haben, und sowohl die Bahn als auch Start- und Ziellinie gut auslegen.

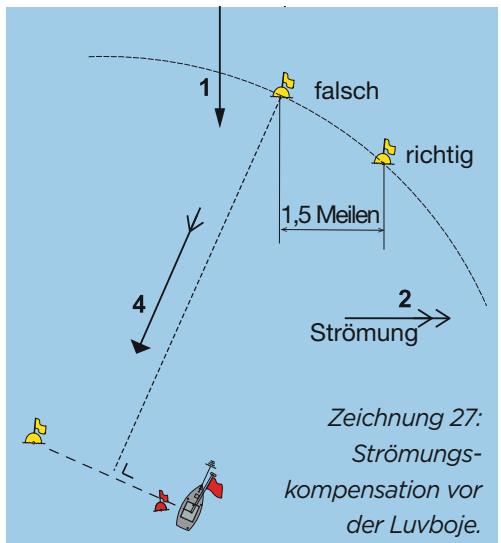
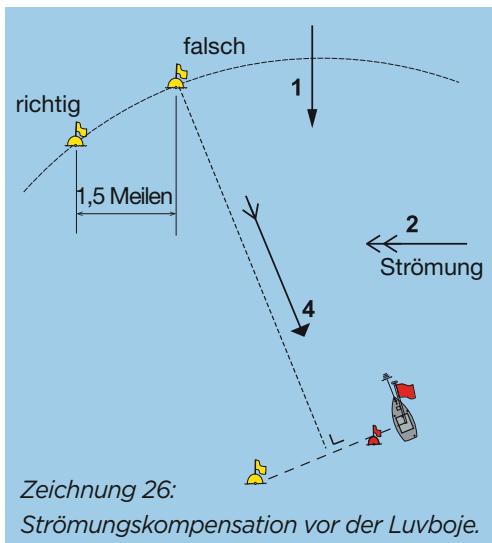
Die Startlinie richtig auszulegen, wenn man den Wind von einem „frei herumtreibenden“ Standort gemessen hat, ist nicht so schwierig. Was man als Segler aber berücksichtigen muss, ist, dass die meisten Regattaleiter beim Auslegen der Luvboje einen Fehler machen. Sie legen sie wahrscheinlich genau in den frei herumtreibend gemessenen Wind, aber vergessen dann eine Sache: Wenn du beispielsweise für den ersten Kreuzschlag 45 Minuten benötigst, dann bedeutet das auch, dass du 45 Minuten lang mit dem Strom versetzt worden bist, beziehungsweise 1,5 Meilen (in Zeichnung 26 nach links und in Zeichnung 27 nach rechts), wenn die Strömungsgeschwindigkeit 2 kn beträgt. Die Regattalei-



*Zeichnung 24:
Wind bei Querströmung von links.*



*Zeichnung 25:
Wind bei Querströmung von rechts.*



tung muss die Boje also auch 1,5 Meilen in Strömungsrichtung auslegen, sodass man genauso lang auf Backbord wie auf Steuerbord kreuzen kann. Wenn die Luvboje vom Start aus für dich gerade im Wind liegt, dann machen sie diesen Fehler. Checke also vor dem Start immer, wenn der Kurs zur Luvboje angezeigt wird, ob sie diesen Fehler gemacht haben. Wenn ja, beachte es, sonst übersegelst du auf einem Bug die Luvboje, ohne es zu wissen! Vor dem Wind gilt natürlich dieselbe Geschichte. Und natürlich kannst du mittels Vektorzeichnung den Unterschied zwischen dem Wind, wie er auf dem Startschiff gemessen wird und dem, wie er frei herumtreibend gemessen wurde, bei jedem Winkel zwischen Strömung und Wind abbilden.

Sowohl auf der Kreuz als auch auf dem Vorwindschenkel ist es wichtig, dass man das letzte Stück zur Boje hin so viel wie möglich mit der Strömung von achtern zurücklegt und nicht mit der Strömung von Lee. Wenn man [Zeichnung 28](#) (siehe Seite 67) betrachtet, dann ist es (andere

Faktoren außer Betracht gelassen) am besten, an Luv zu starten (durch die Querströmung von rechts entsteht da nahezu immer Platz beim Startschiff) und dann direkt den Steuerbordschlag zu machen. An Lee zu starten, bringt größere Risiken mit sich: Zum einen, dass man die Leeboje der Startlinie nicht erreicht, und zum Zweiten, dass man gezwungen wird, zu lange auf Backbord zu segeln, wodurch man die Luvboje übersegelt. Auf Steuerbord hat man die Strömung unter dem Leebug, wodurch man hoch versetzt wird und mehr Wind hat, der auch raumer hereinkommt. Nimmt der Wind ab, wird man weiter hoch versetzt. Wenn man zuerst den Backbordschlag macht, ist es schwierig einzuschätzen, wann man wenden muss, weil man nicht genau weiß, wie viel man über Steuerbord hoch versetzt wird. Weiterhin bist du völlig geliefert, wenn der Wind etwas nachlässt, denn dann wirst du über die Boje versetzt und musst mit weniger Wind gegen die Strömung an zurück. Und das Letzte ist etwas, was man jederzeit verhindern muss.



Wenn du, nachdem du den Steuerbord-schlag gemacht hast, über Backbord zur Boje fährst, wirst du sie nicht schnell über-segeln, denn du wirst nun etwas nach unten versetzt und kannst unter den anderen Booten, die die Boje über Steuerbord weit anlaufen, drehen; man wird nämlich doch hoch versetzt und wird in Bezug auf die Boje auch mehr Geschwindigkeit haben als die Boote, die von links kommen, weil man weniger gegen die Strömung ansegelt. Oft genug sieht man noch Boote das letzte Stückchen zur Luvboje mit Spinnaker gegen den Strom ankämpfen, weil sie diese übersegelt haben.

Vor dem Wind ist auch dein Ziel, das letzte Stück zur Leeboje mit der Strömung zurückzulegen – in diesem Fall also direkt um die Luvboje zu halsen und auf Steuerbord den Vorwindkurs zu beginnen, und erst das letzte Stückchen vor der Boje zu halsen und unter der Boje weiterzusteuern! Hat man eine Situation, in der die Strömung von links kommt, quer zum Kreuz-kurs, dann gilt natürlich für alles, was Start und Manöver betrifft, das Gegenteil. Starte

an Lee (man bekommt die Leeboje leicht, weil man hoch versetzt wird) und mache erst den Backbordschlag. An Luv star-ten ist nun gefährlich, denn meist gibt es Gedränge am Start, weil jeder durch die Strömung gegen das Startschiff gedrängt wird. Auch wird man, wenn der Start an Luv geglückt ist, meist sehr schnell durch die Boote unter einem gezwungen, zu wen-den. Ergebnis: eine gute Aussicht auf einen zu langen Steuerbordschlag, wodurch du die Luvboje übersegelst, wenn du einmal auf Backbord liegst, weil man dann durch die Strömung hoch versetzt wird.

Über Steuerbord bei der Luvboje anzu-kommen, ist kein Problem, denn du kannst unter den Booten, die über Backbord kom-men, drehen, und dann wirst du von allein hoch versetzt. Erreichst du die Boje nicht, kannst du sogar mit losen Schoten im Wind liegen bleiben und wirst durch die Strömung immer noch hoch genug ver-setzt. Steuerbordbug ist in dieser Situa-tion auch zu empfehlen, denn das Abfal-len gegen die Strömung kostet viel mehr.

© 2014 Text: Fred Imhoff

© 2014 Illustrationen: Henk Plaatje

© 2014 Fotos: Thom Touw, Jan Faber, Eric van Staten, Ineke Schipstra und Ben Rutte

Die niederländische Originalausgabe mit dem Titel »Winnen is geen geluk«
erschien bei Uitgeverij Hollandia BV, Haarlem, The Netherlands;
eine Abteilung von Gottmer Uitgevers Groep BV.

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 978-3-667-11284-2

Die Rechte für die deutsche Ausgabe liegen beim Verlag
Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld.

Aus dem Niederländischen von Sabine Kowalczyk

Lektorat: Felix Wagner, Petra Krumme

Fotos: Thom Touw, Jan Faber, Eric van Staten, Ineke Schipstra und Ben Rutte

Illustrationen: Henk Plaatje

Umschlaggestaltung: Gabriele Engel

Layout: Melanie Nahar (Studio Evers Haarlem BV), Martin Rother

Lithografie: Mohn Media, Gütersloh

Druck: Himmer GmbH Druckerei, Augsburg

Printed in Germany 2018

Alle in diesem Buch enthaltenen Angaben und Daten wurden von dem Autor nach bestem Wissen erstellt und von ihm sowie vom Verlag mit der gebotenen Sorgfalt überprüft. Gleichwohl können wir keinerlei Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der bereitgestellten Informationen übernehmen.

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche 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