



Malte Philipp

REGATTA- SEGELN

Strategie und Taktik



DELIUS KLASING

Inhalt

Vorwort	9	3 Kreuzen	45
1 Taktik und Strategie – eine Einführung	13	Die Nachstartphase	45
2 Starten	18	<i>Prinzip 1: Taktischen Plan umsetzen</i>	45
Noch lange vor dem Start	18	<i>Prinzip 2: Maximale Bootsgeschwindigkeit segeln ..</i>	45
<i>Der Tag fängt an</i>	18	<i>Prinzip 3: Streckbug vor Holebug segeln</i>	46
<i>Auslaufen zum Regattagebiet..</i>	18	<i>Prinzip 4: Freien Wind suchen.</i>	47
<i>Einsegeln</i>	19	<i>Prinzip 5: Keine sinnlosen Zweikämpfe veranstalten</i>	50
<i>Die Lage der Startlinie bestimmen</i>	20	<i>Prinzip 6: Keine Extremschläge, lieber mal abkassieren</i>	53
<i>Einen taktischen Plan machen</i>	23	<i>Prinzip 7: Zu häufiges Wenden vermeiden</i>	55
Der Start	25	Die erste Kreuz – Feldtaktik und Positionierung	55
<i>Niemals die Startposition von der Lage der Luvbahnmarke abhängig machen</i>	25	<i>Der Kompromiss aus taktischem Plan und feldtaktischen Erfordernissen</i>	56
<i>Prinzip 1: Starten an der bevorzteilten Seite der Linie</i>	27	<i>Zwei Grundprinzipien der Feldtaktik</i>	57
<i>Prinzip 2: In der ersten Reihe starten</i>	32	<i>Der generelle Kreuzstil – konservativ versus risikoreich.</i>	58
<i>Prinzip 3: Platz nach Lee verteidigen</i>	33	<i>Seitenwechsel vermeiden</i>	62
<i>Prinzip 4: Rechtzeitig beschleunigen, mit Fahrt über die Linie ...</i>	34	<i>Kreuzen in sehr leichten Winden</i>	63
<i>Prinzip 5: Entscheidungsfreiheit erlangen</i>	35	Die zweite Kreuz	63
<i>Auswirkungen von verschiedenen Positionen zueinander</i>	37	<i>Prinzip 1: Konsequent den taktischen Plan umsetzen</i>	64
<i>Die sichere Leestellung</i>	37	<i>Prinzip 2: Zwischen Feld und nächster Bahnmarke aufhalten</i>	64
<i>Hoffnungslose Stellungen</i>	38	Die Zielkreuz	65
<i>Der Start im Pulk</i>	40	<i>Im Mittelfeld segelnd, den taktischen Plan durchsetzen ...</i>	65
<i>Pulkbildung auf der rechten Seite</i>	40		
<i>Pulkbildung auf der linken Seite</i>	42		

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.

8. Auflage
ISBN 978-3-7688-1602-1
© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Titelfoto: Hans-Günter Kiesel
Skizzen/Zeichnungen: Malte Philipp
Einbandgestaltung: Ekkehard Schonart
Druck: Print Consult, München
Printed in Czech Republic 2017

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



<i>Positionskämpfe in der Spitzengruppe: Verteidigung und Angriff</i>	66	Annäherung an die Leebahnmarke/das Gate	109
Verteidigung.....	66	<i>Prinzip 1: Innenposition erlangen/verteidigen</i>	109
Die Curry-Wende.....	67	<i>Prinzip 2: Den taktischen Plan aktualisieren</i>	114
Den Gegner in eine Richtung zwingen	69	<i>Das Rundungsmanöver an der Leebahnmarke</i>	115
Nahdeckung – den Gegner kontrollieren.....	72	5 Raumschot- und Vorwindkurse	119
Angriff	74	Raumschotkurs	119
Fehlerfrei herantasten	74	<i>Prinzip 1: Direkten Kurs segeln</i>	121
Das Gegenkursprinzip.....	76	<i>Prinzip 2: So tief wie möglich, so hoch wie nötig</i>	122
Scheinwende/Doppelwende.	76	<i>Prinzip 3: In Böen abfallen, in Windpausen anluven</i>	124
Kreuzwende in Lee (sichere Leestellung)	78	Zwei- und Mehrkämpfe auf dem Raumschotkurs.....	124
Leedurchbruch an der Kreuz	82	Zweikämpfe, wenn möglich, vermeiden	124
»Abstreifen« des Gegners ...	82	Zweikämpfe	125
<i>Rechtzeitig die Lage der Ziellinie erkunden</i>	83	Gruppenkämpfe	127
»Offene« Zielsituationen	85	Raumschotkurs zum Ziel	130
4 Bojenmanöver	90	<i>Das Manöver vor der letzten Tonne</i>	130
Vorbemerkung	90	<i>So hoch wie nötig, so tief wie möglich fahren</i>	131
Annäherung an die Luvbahnmarke	90	<i>Rechtzeitig die Lage der Ziellinie erkennen</i>	131
<i>Prinzip 1: Anliegelinien vermeiden</i>	90	<i>Einen Pulk von hinten angreifen</i>	132
<i>Prinzip 2: Mit Wegerechtbug ankommen</i>	93	Den Angriff initiieren	132
<i>Die letzte Drehung vor der Marke als bleibende Drehung behandeln</i>	95	Vom Streit der anderen profitieren	134
<i>Zweikämpfe kurz vor der Luvbahnmarke</i>	96	Vorwindkurs	134
Situationen mit Abstand zur Luvbahnmarke.....	96	<i>Prinzip 1: Kompromiss aus direktem und schnellstem Kurs anstreben</i>	134
Situationen in unmittelbarer Nähe der Luvbahnmarke	97	<i>Prinzip 2: Maximale Bootsgeschwindigkeit entwickeln</i>	136
Annäherung an die Halsenbahnmarke	104		

<i>Prinzip 3: Winddrehungen aussegeln</i>	136	<i>Welche Bedingungen sind wann zu erwarten?</i>	177
<i>Prinzip 4: Lage der Leebahnmarke/des Gates so früh wie möglich erkunden und rechtzeitig auf die Innenposition orientieren</i>	138	Gradientwind bis zu 3 m/s (laminare Strömung)	178
<i>Prinzip 5: Erneute Umweltanalyse und Aktualisierung des taktischen Plans</i>	139	Gradientwind über 3 m/s (turbulente Strömung) ...	179
<i>Vorwindduelle</i>	140	Seebrise	179
6 Nach dem Zieldurchgang	145	<i>Die Quadrantentheorie</i>	180
7 Nutzung von Windstärke- und Windrichtungsänderungen	147	8 Der Kompass als nützliches Hilfsmittel	183
Meteorologisches Grundwissen für Segler	147	Grundsätzliches und Kritisches über den Kompass	183
Böen und Winddrehungen	150	Anwendungen des Kompasses	185
<i>Allgemeines</i>	150	<i>Kurs kontrollieren, Windrichtung messen, Bahn-schenkel berechnen</i>	185
<i>Oszillierender Wind</i>	153	<i>Die Startlinie einpeilen</i>	187
<i>Der Wind dreht stetig oder abrupt in eine Richtung – bleibende Drehungen</i>	158	<i>Winddrehungen erkennen</i>	187
Seebrise	158	9 Strategie und Taktik bei Strömung	190
Fronten und Wolkenbänder.....	161	Vorbemerkung	190
Windscherungen.....	164	Strömung und Starten	193
<i>Windablenkungen durch Uferformationen</i>	165	Strömung und Kreuzen	195
Windbeugungen	165	Strömung und Raumschotsegeln	198
Geschwindigkeitsausgleich bei Reibungsunterschieden	166	Strömung und Vorwindsegeln	200
Konvergente und divergente Strömungsmuster	170	10 Der Wettfahrttag – eine Checkliste	203
Abdeckung und Windstauung	171	Literatur	207
<i>Böen und Wolkenwinde</i>	173	Register	208
Böen	173		
Wolkenwinde.....	174		

2 Starten

Noch lange vor dem Start

Der Tag fängt an

Ein Rennen beginnt nicht erst mit dem Startsignal, sondern bereits lange vorher. Im Grunde genommen gehört schon das rechtzeitige Zu-Bett-Gehen am Abend davor zur richtigen Vorbereitung. Nach ausreichendem Schlaf sollte man mindestens vier Stunden vor dem ersten Start aufstehen, und zwar aus mehreren Gründen: Erstens unterliegt der Körper einem Zirkadianrhythmus, d. h., er braucht eine Weile, bis alle »Systeme« zum Optimum »hochgefahren« sind. Das betrifft eine Vielzahl sowohl kognitiver als auch physischer Funktionen. Zweitens ist auf eine gute Nahrungsaufnahme zu achten. Da die Regattatage auf dem Wasser dem normalen Essensrhythmus entgegenstehen, sollte schon morgens auf gute und reichliche Nahrungsaufnahme geachtet werden. Rechtzeitiges Aufstehen ermöglicht ein Frühstück sowie später entweder ein zweites Frühstück oder eine vorgezogene Mittagsmahlzeit. Damit können ausreichende Mengen Energie aufgenommen werden, ohne den Magen durch eine einzige Großmahlzeit zu überlasten.

Weiterhin sollte die Zeit zwischen beiden Mahlzeiten vor den Rennen dazu genutzt werden, Informationen einzuholen bzw. zu aktualisieren. Dazu

gehören das Studium der Wetterlage (Beobachtung), die Kontrolle des Wetterberichts, evtl. Tidenzeiten, Stromkarten für die wahrscheinlichen Bedingungen zur Rennzeit etc. Und ein wenig Zeit muss auch für die Kontrolle der sensiblen Teile des Bootes investiert werden. Es ist vollkommen unnötig, ein Rennen wegen Materialschaden aufgeben zu müssen. Dies zu verhindern, ist eine reine Fleißfrage.

Kurz vor dem Auslaufen folgt dann das vorgezogene Mittagessen, vorzugsweise Kohlenhydrate wie Nudeln oder Reis, die schnell verdaut werden. Fleisch und fette Soßen sollte man weglassen oder wenigstens reduzieren, das belastet den Magen zu lange. Schließlich geht es ans Umziehen und Auslaufen. Bei der Wahl der Kleidung sollte man im Zweifel auf zu warm angezogen plädieren. Schwitzen ist nur ein Wasserverlust, schränkt die Leistungsfähigkeit auf Dauer aber nicht so stark ein wie körperliches Unwohlsein durch Frieren. Kältegefühle wirken sich vor allem auch psychisch aus: Negative Grundhaltung und Lustlosigkeit sowie Inaktivität und Antriebsverlust entstehen.

Auslaufen zum Regattagebiet

Das Auslaufen selbst sollte frühzeitig erfolgen: Erstens hält man sich Stress und Hektik einer überfüllten Slip-

anlage oder eines verstopften Hafenbeckens vom Leib und kann in Ruhe hinausfahren. Zweitens benötigt man zum Einsegeln und zur Aufnahme aller relevanten Informationen viel Zeit. Eine Faustregel ist, ungefähr 45 bis 60 Minuten vor dem ersten Start im Regattagebiet einzutreffen. Das bedeutet in der Regel etwa 90 Minuten vor dem ersten Start den Hafen zu verlassen (die Zeit variiert natürlich in Abhängigkeit vom Regattaort und der Wetterlage). Viele Segler haben damit ein Problem, weil sie nicht wissen, wie man die Zeit vor dem Start nutzen kann. Andere sind einfach nur zu faul, und wieder andere wollen nicht »unnötig« Energie verschwenden.

Nun, fehlendes Wissen kann man ersetzen, wer faul ist, dem ist ohnehin nicht zu helfen, und der letztgenannten Einstellung sei entgegnet, dass die verbrauchte Energie für richtiges Einsegeln im Vergleich zur gestiegenen Erfolgswahrscheinlichkeit vernachlässigbar ist. Vielfältige Informationen sind wertvoller als alles andere. Man sollte sich auch nicht von einigen Spitzenseglern leiten lassen, die bei kleineren Regatten gerne mal den »Coolen« spielen und erst im letzten Moment zum Start kommen. Das leisten sich solche Leute nur bei unwichtigen Regatten (reines Imagegehebe!), die sie ohnehin dominieren. Bei Weltmeisterschaften jedoch gehören auch sie zu denen, die rechtzeitig auslaufen. Es mag hier und da eine Ausnahme geben, solche Erscheinungen sind aber selten und sicher nicht die Regel.

Einsegeln

Was ist jetzt zu tun, da noch etwa eine Stunde Zeit bis zum Start ist? Die ersten zehn Minuten gehören dem Warmsegeln, um sich generell an die vorherrschenden Bedingungen anzupassen. Die erste Welle, die in den Kragen einsteigt und am Rücken herunterläuft, ist noch kalt, die dritte schon nicht mehr und ab der sechsten bemerkt man sie gar nicht weiter. Jetzt ist es an der Zeit, die Umweltbedingungen genau zu erkunden: Wie ist der Wind? Pendelt er, oder ist er stabil in Richtung und Stärke? Wie sieht das Wellenbild im Regattagebiet aus? Gibt es Zonen mit flacherem Wasser? Was macht die Strömung? Gibt es möglicherweise Windablenkungen durch Uferformationen? Wie entwickeln sich die Wolken resp. die Seebrise? Um Antworten auf diese Fragen zu bekommen, kreuzt man am besten eine ganze Weile auf und beobachtet aufmerksam die Umwelt sowie den Kompass. Wer sich Kompasszahlen nicht merken kann oder will, notiert sie gut sichtbar an Deck. Bei der Rückkehr zum Startgebiet kann man gleich ein wenig Vorwindsegeln in der Welle üben (sofern Welle vorhanden ist).

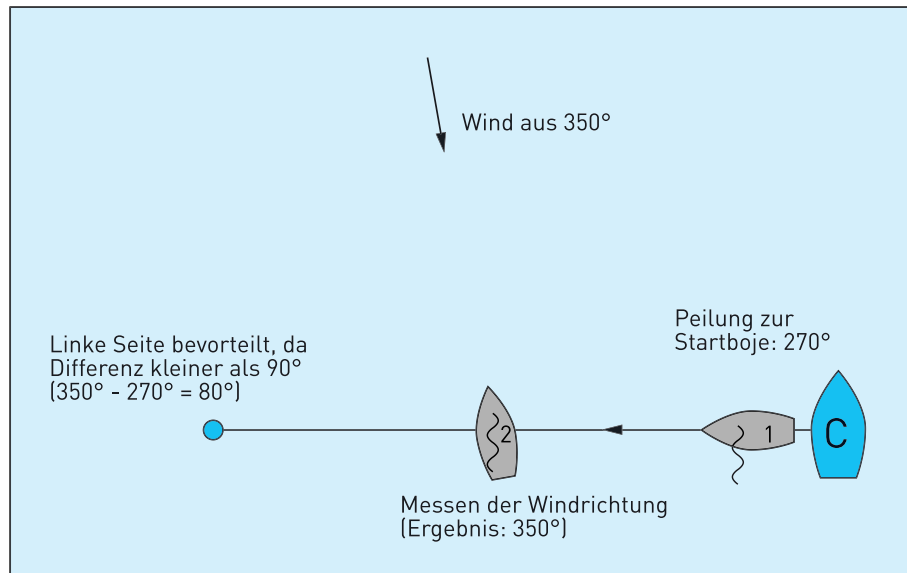
Dann sollte gleich noch einmal aufgekreuzt werden, diesmal aber mit einem Partner. Während dieser Zeit beobachtet man erneut die Umweltbedingungen und vergleicht mit der bisherigen Wahrnehmung. Nebenbei kann mit dem Partnerboot entweder ein letztes Trimm tuning betrieben oder aber ein simpler Seitentest ge-

fahren werden: Ein Boot fährt auf Backbordbug, das andere auf Steuerbordbug. Nach einer festen Zeit, die vorher vereinbart wurde (vielleicht drei bis fünf Minuten), wenden die Boote und fahren aufeinander zu. Die hier gewonnene Information, wer die Nase vorn hatte, kann nun mit den bisherigen Beobachtungen verglichen werden. Man sollte jedoch den Seitentest nicht überbewerten, da er oft zu kurz ausfällt, um sichere Schlüsse zu ziehen (es sei denn, man ist rechtzeitig draußen und hat genug Zeit). Eine erste Information enthält er auf jeden Fall, und wenn diese auch noch durch die gemachten Beobachtungen er-

klärbar ist, kehrt schon ein wenig Sicherheit ein. Eine Wiederholung des Seitentests sollte unbedingt erfolgen! Dieses »Bild« muss dann mit den gewonnenen Kompasszahlen verglichen werden, um eine möglichst präzise Aussage über das Windmuster machen zu können. Ein kleines Vorwind-Duell beim Zurücksegeln kann auch nicht schaden.

Die Lage der Startlinie bestimmen

All die oben genannten Dinge erfordern, wie unschwer zu erkennen ist,

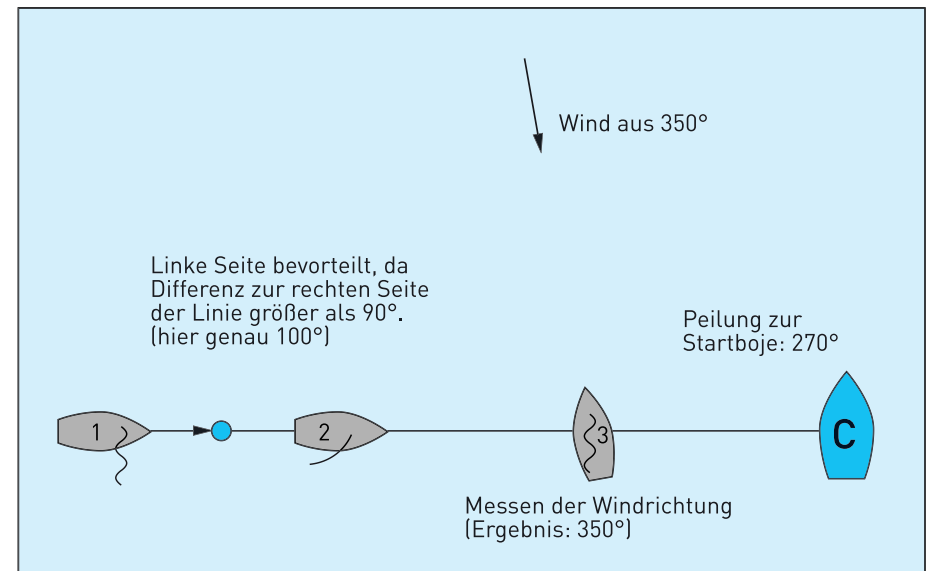


Skizze 2.1: In Position 1 wird die Peilung vom Startschiff zur Startboje genommen. Anschließend ermittelt man (erneut) die Windrichtung (Position 2). Jetzt kann man die Differenz bestimmen und kennt die bevorteilte Seite genau (hier 350 minus 270 = 80 Grad, also links).

viel Zeit. Die letzte praktische Aufgabe vor dem Start ist dann aber noch, die Lage der Startlinie und den Kurs zur ersten Bahnmarke zu erkunden. Letzteres ist in der Regel einfach, weil es zumeist am Startschiff angeschlagen ist. Um die Lage der Linie zu bestimmen, gibt es mehrere Methoden. Die beste und sicherste ist die Kompasspeilung. Dazu beginnt man am Startschiff direkt am Peilmast und dreht den Bug auf die Startboje (Skizze 2.1). Jetzt liest man die Kompasszahl ab. Bei Welle ist es hilfreich, am Startschiff zu beginnen und die Linie ein Stück weit abzusegeln, dann steht der Kompass ruhiger. Zur Sicherheit kann

man diese Prozedur wiederholen oder auch an der Startboje beginnen (Skizze 2.2). Danach ermittelt man noch einmal die Windrichtung. Die Seite, zu der die Differenz der Kompasspeilung kleiner als 90 Grad ist, ist die bevorteilte Seite. Ist die Differenz genau 90 Grad, liegt die Linie neutral.

Ein anderer Weg, die bevorteilte Seite der Linie zu erkennen, ist, wenn zwei Boote zur Verfügung stehen. Jeweils an einem Ende der Linie wird zur gleichen Zeit gestartet und hoch am Wind gesegelt, bis man aufeinander trifft. Das Boot, welches dann die Nase vorn hat, ist von der besseren Seite gestartet. Allerdings sollte man



Skizze 2.2: In Position 1 und/oder 2 wird die Peilung von der Startboje zum Startschiff genommen, in Position 3 noch einmal die Windrichtung kontrolliert. Die Differenz zur rechten Seite hin gepeilt ist 100 Grad (und damit größer als 90 Grad), also ist die linke Seite bevorteilt.

4 Bojenmanöver

Vorbemerkung

Bevor auf die einzelnen Bojenmanöver eingegangen wird, soll auf ein generelles Phänomen aufmerksam gemacht werden, das mehr oder weniger an allen Marken zu beachten ist: Wind und vor allem Welle können Bahnmarken »tanzen« lassen, d. h., sie bewegen sich hin und her. Dies birgt das Risiko, sie bei zu enger Rundung zu berühren. Insbesondere der plötzliche Windschatten der Segel an der Luvbahnmarke bewirkt manchmal, dass die Boje direkt auf das Boot »gezogen« wird oder den Großbaum berührt. Mit großer Bewegungsamplitude der Bahnmarken ist auch bei hoher Dünung zu rechnen. In solchen Fällen sollte man schon vor dem Start (sofern dann schon Bahnmarken gelegt sind) ein paar Bojenrundungen üben. Man lernt schnell, das Risiko realistisch einzuschätzen, kann so Berührungen vermeiden und sogar von schlechten Manövern der ängstlichen Kollegen profitieren.

Diese Vorbemerkung soll generell nicht dazu ermuntern, Bahnmarken in einem sinnlos weiten Bogen zu runden. Ganz im Gegenteil, eine enge Rundung, insbesondere in Gegernähe und an der Leemarken, ist aus taktischen Gründen immer anzustreben! Jedoch sollte man sich des Risikos bewusst sein und nicht unnötige

Gefahren heraufbeschwören, denn eine Bojenberührung ist der denkbar schlechteste Fall. Im Übrigen, und dies sei nur am Rande vermerkt, kann man an jeder zu rundenden Bahnmarke den Strom kontrollieren und seine Stärke und Richtung wenigstens grob abschätzen.

Annäherung an die Luvbahnmarke

In Annäherung an die erste Bahnmarke gilt es, einige Grundprinzipien zu beachten, um unnötige Platzverluste zu vermeiden: Generell beginnt man ja die Startkreuz mit relativ langen Schlägen und wenigen Wenden. Je dichter man jedoch zur Marke kommt, desto kleiner müssen auch die Schläge werden. Erstens gilt es, so weit wie möglich die erreichte Position zu festigen. Zweitens aber, und das ist noch viel wichtiger, sollte man unter allen Umständen das folgende Grundprinzip bewahren.

Prinzip 1: Anliegelinien vermeiden

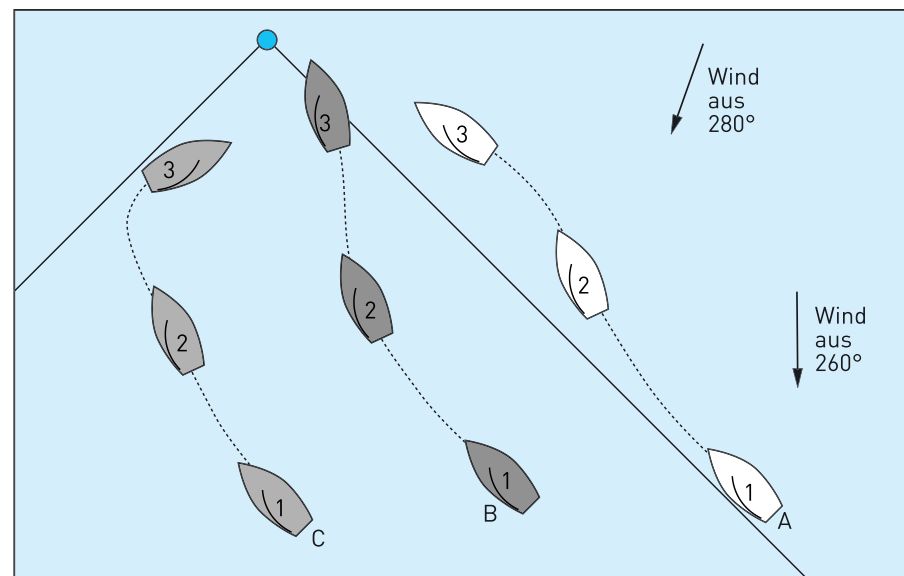
Die Anliegelinie ist diejenige Linie, auf der man bei gegebenen Windverhältnissen die Bahnmarke direkt erreicht. Die generelle Faustregel lautet: So

Annäherung an die Luvbahnmarke

spät wie möglich und nur so früh wie nötig auf die Anliegelinie gehen! Man könnte auch sagen, dass der letzte Schlag zur Boje so kurz wie möglich sein sollte. Dann kann man am besten den richtigen Zeitpunkt der Wende abschätzen und vermeidet Fehler, wie zum Beispiel mit Überhöhe an der Marke anzukommen (Umweg gesehlt) oder etwas zu tief zu liegen und Höhe knüppeln zu müssen (man wird zu langsam, treibt ab und schafft die Boje nicht mehr). Beides muss vermieden werden! Und wer erst einmal zu früh auf der Anliegelinie ist, hat keine Chance mehr, seine Position

gegenüber anderen Booten zu verbessern! Es ist sogar das Gegenteil der Fall: Mit jeder Drehung, egal ob Lift oder Abbacker, verschlechtert ein Boot auf der Anliegelinie seine Position gegenüber Booten, die dort noch nicht sind, weil es den Wegvorteil, den eine Winddrehung mit sich bringt, nicht ausnutzen kann.

Wie wirkt sich ein verfrühtes Erreichen der Anliegelinie aus? Wenn der Wind hochdreht, also raumer kommt, dann hätte man bereits Überhöhe und somit wertvolle Meter und Plätze verschenkt (Skizze 4.1). Dreht der Wind runter, wird er also spitzer,



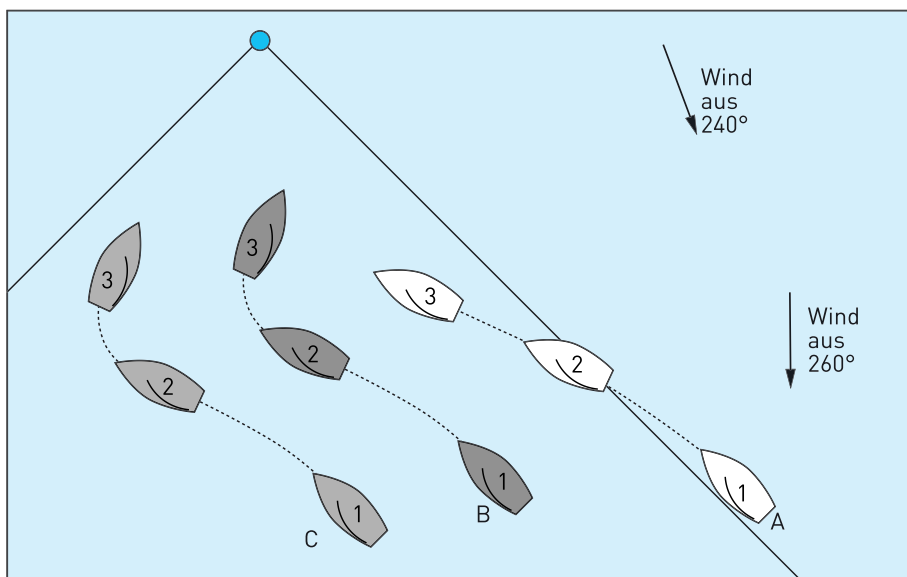
Skizze 4.1: Anliegelinien vermeiden! A, B und C nähern sich der Luvbahnmarke, aber A ist schon frühzeitig auf die Anliegelinie gegangen. In Situation 1 führt A noch. Dann kommt jedoch eine Winddrehung (Lift, 20 Grad nach rechts), und plötzlich hat A Überhöhe. B kann diesen Lift gut benutzen und kommt nun direkt an der Boje an. A hat die Führung an B verloren, und selbst Boot C, das vorher deutlich hinterherfuhr, ist jetzt bereits an A dran.

erreicht man die Tonne ohnehin nicht mehr, und Gegner, die in Lee waren, können günstig wenden und vor einem passieren (Skizze 4.2). Es ist also immer besser, so lange wie möglich unterhalb der Anliegelinie zu sein, weil man dann immer noch auf Änderungen des Windes reagieren und sie nutzen kann.

Wenn man vorne segelt, ist dieses Prinzip noch relativ leicht durchsetzbar. Was aber passiert bei großen Feldern, wenn man nur irgendwo im Mittelfeld gelandet ist? Sogar in einer

solchen Situation zahlt sich das Prinzip »Anliegelinie vermeiden« trotz Störung durch Abwinde oft aus.

Der klassische Fall ist, dass sich Boote auf der Anliegelinie gegenseitig abdecken bzw. durch die Deflektwirkung der Segel behindern. Viele werden langsamer, einige müssen sogar noch einmal wegwenden, weil sie sonst vollends »verhungern«. In solchen Situationen geht man entweder über die Anliegelinie hinaus und positioniert sich in Luv vom Pulk, um freien Wind zu haben. Das allerdings



Skizze 4.2: Anliegelinien vermeiden! Dieselbe Ausgangssituation wie in Skizze 4.1 – in Situation 1 führt A (bereits auf der Anliegelinie) noch. Dann kommt eine Winddrehung (Abba-cker, 20 Grad nach links), und nun kann A die Luvbahnmarke nicht mehr ohne eine Wende erreichen. B und C profitieren von der Drehung, weil sie ohnehin noch hätten wenden müssen. A hat die Führung wiederum verloren, denn B kann nach der Wende gefahrlos vor A passieren. Und Boot C, vorher deutlich hinten an, schafft es eventuell auch noch, vor A wegzukommen. Falls nicht, ist C zumindest nach der Bojenrundung am Heck von A dran.

kostet wertvolle Meter, ist jedoch besser, als im Pulk »hängen zu bleiben«. Oder aber (und oft ist diese Lösung noch besser) man sucht sich rechtzeitig unterhalb der Anliegelinie eine einigermaßen freie Position und fährt erst mal mit. Man segelt dann zwar auch in gestörten Winden, wird aber nicht so massiv behindert wie auf der Anliegelinie. Später kommt man mit Wind von Backbord direkt zur Tonne und sucht sich eine Lücke. Diese Strategie birgt natürlich auch Gefahren in sich, aber in der Regel wird man so noch einige Boote einholen. Und wenn man keine Lücke findet (was auch vorkommen kann!) und erst suchen muss, kommt man zumeist bei denen an, die sich von vornherein für die Anliegelinie oder auch Überhöhe entschieden hatten. Und falls abzusehen ist, dass sich absolut nirgendwo eine kleine Lücke auftut, dann kommt man besser direkt an der Tonne mit Wind von Backbord an, hungert sich unterhalb der anderen Boote und zur Not (wenn es sich nicht vermeiden lässt) mit Berühren der Tonne um die Bahnmarke herum und dreht dann seinen Strafringel. Das ist noch immer das kleinere Übel als ewig eine Lücke zu suchen oder zu warten.

Wichtig ist nur, in so einer gedrängten Situation mit Steuerbord-schoten auch wirklich direkt an der Marke anzukommen, weil man nur dort eventuelle Lücken richtig beurteilen bzw. nach der Wende noch ein oder zwei Bootslängen trotz gegnerischer Abwinde durchhalten kann, ohne zu versacken. Ist man weiter entfernt,

schafft man die Boje aus der »zweiten Reihe« heraus meistens nicht mehr! Letztlich aber gilt es in Annäherung an die Luvmarke, sofern man irgendwo im Hauptfeld gelandet ist, so lange wie möglich das Segeln im engen Pulk zu vermeiden!

Prinzip 2: Mit Wegerechtbug ankommen

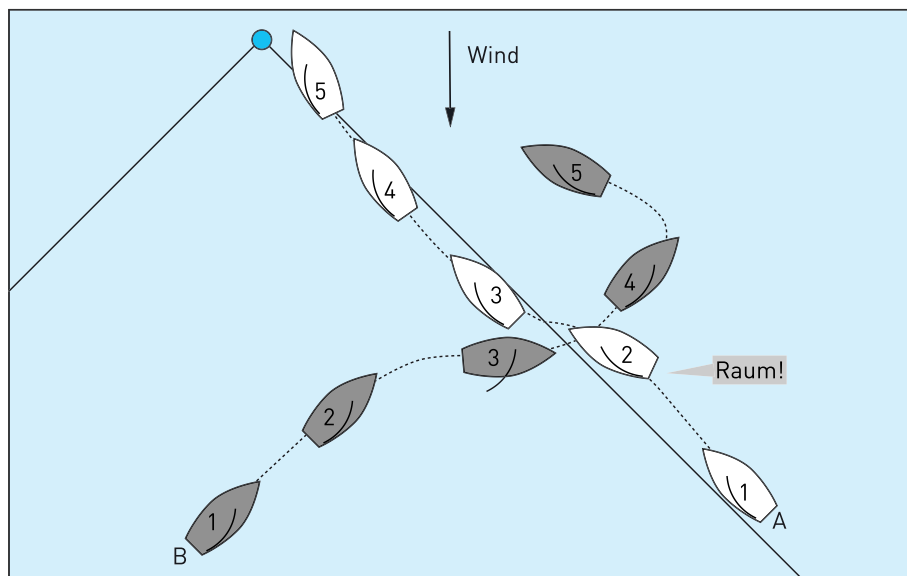
Diese Regel ist einfach und sicher sofort einleuchtend. An der Bahnmarke sollte man möglichst auf Wegerechtbug ankommen, um ein sicheres und ungehindertes Passieren zu gewährleisten. Allerdings gelten auch hier Ausnahmen, wie bereits aus dem obigen Abschnitt hervorgeht. Im Grunde genommen sollte man die Prinzipien 1 und 2 bei Annäherung an eine Bahnmarke miteinander koppeln: Es ist schon so, dass man erst so spät wie möglich auf die Anliegelinie gehen soll. Wenn man dies aber tut, dann auf dem Wegerechtbug, um im Zweifelsfall einen Vorteil gegenüber dem Gegner zu haben.

Vor allem gilt es, Boote abzuwehren, die mit Wind von Backbord kommen und unterwenden wollen. In so einem Fall segelt man für einen kurzen Moment mit dichten Schoten etwas voller als einen normalen Amwindkurs. Das zwingt den Gegner, etwas früher zu wenden, wenn er nicht eine Regel verletzen will (Skizze 4.3). Wendet er jedoch zu früh, schafft er die Luvmarke nicht mehr. Meistens werden es also die Gegner vorziehen,

hintenherum zu fahren, weil ihnen das Risiko, die Marke zu verpassen oder an ihr hängen zu bleiben, zu hoch ist. Würde es jedoch ein Gegner (theoretisch) mit Wind von Backbord schaffen, eine sichere Kreuzwende in Lee zu fahren, dann lohnt sich sogar der Versuch, ihn großzügig vor dem eigenen Bug durchzuwinken. So behält man freien Wind, der Gegner hingegen segelt über die Anliegeline hinaus, und man erreicht eventuell noch knapp vor ihm die Marke.

Ein weiterer Grund, mit Wegerechtbug die Marke anzusteuern, liegt

in der Kurscharakteristik (wenigstens bei Linkskursen, also backbord zu rundenden Bahnmarken). Stellen Sie sich nur mal vor, nicht Erster zu sein. Auf der Backbordbug-Anliegeline wird man wenigstens nicht durch Boote gestört, die schon auf dem Raumschotkurs segeln. Auf der Steuerbordbug-Anliegeline und in deren Nähe dagegen schon! Man bekommt sowohl die Abwinde voll zu spüren als auch die bremsende Wirkung der Heckwellen der Gegner.

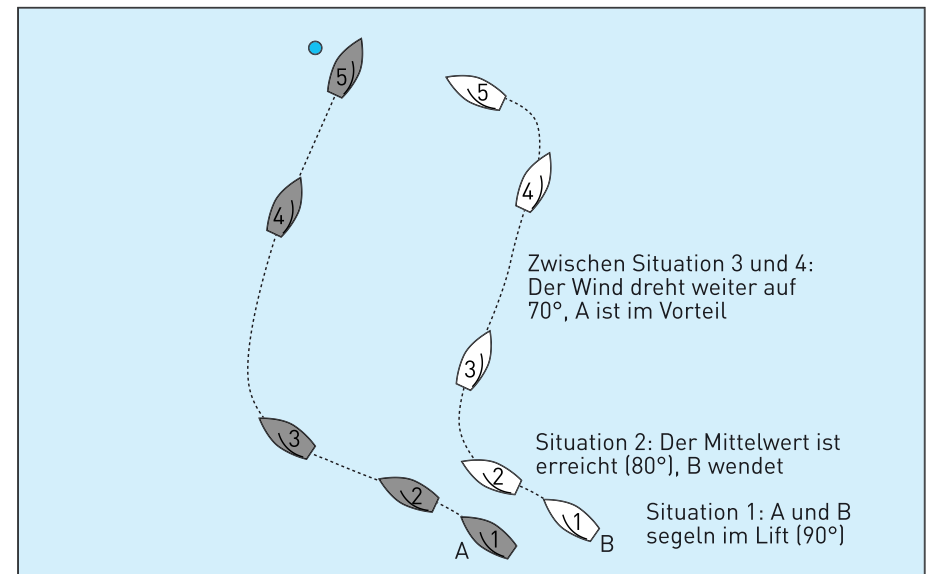


Skizze 4.3: A möchte verhindern, dass B unterwendet. Die lautstarke Einforderung des Wegerechts macht Eindruck. Zusätzlich fällt A mit dichten Schoten etwas ab (Situationen 2 und 3). Dadurch ist B gezwungen, sich unmittelbar zu entscheiden. Da B aber im Falle einer Wende die Marke noch nicht schaffen kann (und der Weg zur Marke zu kurz ist, um A nach der Wende auszuluven und seinerseits zur Wende zu zwingen), wird es lieber auf Nummer sicher gehen, A im Heck passieren und vorläufig die Führung von A akzeptieren.

Die letzte Drehung vor der Marke als bleibende Drehung behandeln

Nähert man sich der Luvbahnmarke in oszillierendem Wind, so sollte man die Strategie in unmittelbarer Nähe der Marke umstellen. Normalerweise würde man bei oszillierendem Wind, von einem Lift kommend, schon bei Erreichen des Mittelwertes der Kompasszahlen wenden (ausführlicher zu

Windstrategien und ihrer Nutzung in Kapitel 7). Da nun aber die Zeit nicht mehr ausreichen wird, um die Drehung vollständig auszusegneln und auf den nächsten Abbacker zu warten, behandelt man diese Drehung wie eine bleibende Drehung. Man wendet also nicht, sondern fährt noch tiefer in die Drehung hinein, und zwar entweder bis zur maximalen abgebackten Kompasszahl oder bis fast (aber nicht ganz!) zur Anliegeline, je nachdem,



Skizze 4.4: In Situation 1 segeln A und B gleichauf im Lift (90 Grad Kompasskurs). Während der gesamten Kreuz pendelte der Wind zwischen 70 und 90 Grad. In Situation 2 erreichen die Boote den Mittelwert (80 Grad), woraufhin B wendet. Eigentlich die richtige Entscheidung, wenn die Marke noch so weit entfernt wäre, dass der Wind Zeit hat, eine vollständige Oszillations-Amplitude zu durchlaufen (vergleiche Kapitel 7). Hier jedoch sind A und B schon zu nah an der Marke, sodass der Wind keine Zeit mehr haben wird, um zurückzudrehen. Deshalb segelt A weiter, bis der Wind maximal abgebackt ist, und wendet erst dann. Damit hat A den kürzeren Weg zur Luvbahnmarke gesegelt und übernimmt die Führung.

Register

- Abbacker 91
- Abdeckungskegel 40, 82
- Abdrift 193
- Abwinde 123
- Angriff 74, 109, 132
- Anliegelinie 90
- Ansteuerungswinkel 156

- Bahnmarken** 90, 139
- Bahnschenkel 183
- Beurteilungsvermögen 146
- Bewölkung 149
- Binnenrevier 166
- Böen 150, 173
- Bojenmanöver 90

- Corioliskraft** 148
- Curry-Wende 67

- Deflektorwirkung** 49
- Divergente Strömung 170
- Dominoprinzip 128
- Doppelwende 76
- Druckgradient 182

- Einsegneln** 19, 178, 187
- Entscheidungsfreiheit 35
- Extremschläge 53

- Fahrtwindkomponente** 152
- Feldtaktik 55
- Freier Wind 119
- Fronten 161
- Frühstartrisiko 31

- Gate** 109
- Gegenkursprinzip 76
- Gradientwind 158, 180
- Gruppenkämpfe 127

- Halsenbahnmarke** 104
- Halsenwinkel 139
- Hochdruckgebiet 148
- Hoffnungslose Stellungen 38
- Holebug 46

- Innenposition** 109, 138

- Kaltfront** 148
- Kompasspeilung 187
- Kompasszahl 187, 199

- Konvergente Strömung 170
- Kreuzen 45
- Kreuzlänge 157
- Kreuzstrategie 24
- Kreuzwende 78
- Küstenrevier 190
- Kurs 185

- Laminare Strömung** 178
- Landpeilung 199
- Landwind 158
- Leebahnmarke 109, 138
- Leeboje 109
- Leedurchbruch 81, 119
- Leestellung (sichere) 78
- Leeversatz 198
- Lift 91, 136
- Linien durchhang 30, 193
- Luftdruck 147
- Lufttemperatur 149
- Luvangriff 125
- Luvbahnmarke 96

- Maximale Boots-
geschwindigkeit** 136
- Motivation 145

- Nachstartphase** 45
- Nahdeckung 72
- Nahrungsaufnahme 18
- Neerstrom 191

- Oszillierender Wind** 153

- Positionskämpfe** 124
- Pulkbildung 40

- Quadrantentheorie** 180
- Querabstand 134

- Raumschotkurs** 119, 199
- Rückseitenwetter 150
- Rundungsmanöver 115

- Schauerwolken** 150
- Scheinangriffe 126
- Scheinbarer Wind 194
- Scheinwende 76
- Seebrise 158, 179
- Seekarte 191
- Seerevier 166
- Spinnakermanöver 119

- Startlinie 20, 187
- Starttaktik 188
- Streckbug 46, 134
- Strömung 190
- Strömungs-
geschwindigkeit 201
- Stromkarte 191
- Stromversatz 202

- Taktischer Plan** 23
- Tidengewässer 190
- Tidenkalender 191
- Tiefdruckgebiet 149
- Trapezoidkurs 120
- Turbulente Strömung 179

- Überlappung** 80
- Uferinflüsse 147
- Umweltbedingungen 138

- Verteidigung** 66, 109
- Vorwindkurs 119, 140, 200

- Wahrer Wind** 194
- Wahrnehmungs-
fähigkeit 146
- Warmfront 148
- Wegerechtbug 93
- Wellenbild 147
- Wetterbericht 178
- Wetterkarte 147
- Wettfahrttag 203
- Windablenkung 165
- Windbeugung 165
- Winddrehung 136, 150, 187
- Windgeschwindigkeit 166
- Windmuster 178
- Windrichtungs-
änderung 147
- Windscherung 164
- Windstärkeänderung 147
- Windstauung 171
- Wolkenbänder 161
- Wolkenwinde 174

- Zieldurchgang** 145
- Zielkreuz 65
- Ziellinie 83
- Zweikämpfe 50, 140
- Zwei-Längen-Kreis 105