

Segeltrimm-Tipps bei Hartwetter

..... für mehr Sicherheit und Schnelligkeit

Amwind

VORSEGEL

Ein besonders stramm durchgesetztes Vorstag trimmt ein Vorsegel flacher, vor allem im Anschnitt. Es kann deutlich bessere Höhe am Wind gesteuert werden und verursacht weniger Schräglage. Zum Flachtrimmen gehört auch, dass das Fockfall kräftig durchgesetzt wird, so dass keine waagerechten Falten vom Vorliek verlaufen. So genanntes „vorgerecktes Tauwerk“ rekt bei zunehmender Windlast trotzdem und trimmt das Segel somit ungewünscht bauchig, Abhilfe: Annähernd dehnungsfreies Spektra-, Vectran-, Dynema-Tauwerk, ... oder den guten alten Drahtvorläufer verwenden. Bevor das Vorsege gegen ein kleineres gewechselt werden muss, kann der Segeldruck zunächst reduziert werden (vor allem im oberen Bereich) durch leichtes Zurückverlagern der Schotholepunkte.

ROLLREFF-GENUA

Zwei Dinge sollten beachtet werden. Eine gereffte Genua wird, trotz aller Tricks der Segelmacher, in der Regel übermäßig bauchig. Das kostet Höhe und bringt Schräglage! Weiterhin sollten mit zunehmender Verkleinerung der Fläche die Schotholepunkte nach vorn verlegt werden, damit genügend Spannung auf das Achterliek kommt. Berücksichtigt die Crew dieses nicht, dann wird das Boot luvgeriger. Auf das stufenlose Reffen kann verzichtet werden, stattdessen markiert man sich drei Reffstufen am Unterliek mit den analogen Positionen der Schotholepunkte. Häufig kommt es vor, dass sich die Reffleine trotz größter Anstrengung nicht dichtholen lässt. Auch wenn Hersteller davon abraten, jetzt hilft nur noch eine Wensch. Das funktioniert auch ganz gut, wenn nur darauf geachtet wird, dass der Toppwirbel mitdreht

Praxistipp: Wenn genug Seeraum vorhanden ist, kann zum Einrollen soweit abgefallen werden, dass die Genua in die Abdeckung des Großsegels gelangt. Jetzt ist der Druck aus der Genua, die Leeschot wird leicht dichtgeholt und während des leichtgängigen Reffens locker mitgefiert. Diese Methode gewährleistet zusätzlich ein recht planes und faltenfreies Aufrollen des Tuches.

GROßSEGEL

Der Mast sollte maximal gebogen werden, um das Großsegel flach und „offen“ (entspanntes Achterliek) zu trimmen. Das Unterliek darf bei unruhigem Wellengang etwas gefiert werden, um im unteren Bereich ein tieferes (energiereicheres) Profil zu trimmen. Traveller zunehmend nach Lee rutschen lassen. In härteren Böen stets luvn und die Großschot etwas fieren.

Folgender Reffablauf bei einem üblichen „Schnellreff“ hat sich bewährt: Niederholer lösen - Vorliekstrecker (falls vorhanden) lösen - Großschot vollständig aufziehen - Fall (bis zur Markierung) fieren - Reffauge im Vorliek einhaken - Großfall und Smeerreep („Reffleine“ am Achterliek) dichtholen - Großschot wieder dichtholen - Niederholer durchsetzen - Lose der Reffleine des zweiten Reffs (wenn vorhanden) durchholen - loses Tuch locker beibinden. Anmerkung: Die dehnungsarme „Reffleine“ des ersten Reffs kann auf kleineren Yachten per Hand, also ohne Wenschunterstützung durchgesetzt werden. Für das Durchsetzen des Großfalls ist Wenschhilfe erforderlich. Das Reffen lässt sich am leichtesten auf einem Amwindkurs durchführen.

Zwei weitere Reffsysteme sind üblich, eines mit nur einer einzigen Bedienungsleine, das andere mit zweien. Beide Systeme können bedient werden, ohne das Cockpit verlassen zu müssen. Näheres hierzu im IBN-Vortrag.

Praxistipp: Bei vielen Yachten kann in größter Ruhe und Sicherheit gerefft werden, wenn das Boot beigedreht liegt. Sollte es unerwartet sehr plötzlich zu stürmen beginnen und es kommt an Bord zum Durcheinander, dann kann das Großsegel vollständig geborgen werden. Wohl jeder Bootstyp lässt sich allem mit der Fock auch auf einem Amwindkurs sicher handhaben. Möglicherweise lässt es sich mit der Besegelung nicht mehr wenden, dann hilft die Q-Wende.

Vormwind

VORSEGEL

Dieses kann mit dem Spinnakerbaum nach Luv ausgestützt („ausgebäumt“) werden. Der Baum wird hierbei, ohne Fixierung durch Toppnant und Niederholer, in einen der Palstek der Schoten befestigt. Vorsicht bei der Handhabung, das umherschlagende Vorsegel kann viel Kraft entwickeln! Bei einer Rollreff-Genua lässt sich diese Gefahr während des Ein- oder Aushaken des Baums vermeiden, wenn beim Hantieren mit dem Baum das Segel einfach aufgerollt wird. Beim anschließenden Ausrollen des Segels nach Luv: Rollreffleine nur über eine Winsch vorsichtig fieren! Sonst kann es zu Beschädigungen der Refftrommel kommen.

GROßSEGEL

Je härter und je achterlicher es weht, desto mehr sollte der Grossbaumniederholer („Kicker“) dafür sorgen, dass der Großbaum nicht zu steigen beginnt. Segelt man annähernd vor dem Wind bei mangelhaft durchgesetztem Niederholer, dann verwindet das Großsegel, es treten im Topp Kräfte nach Luv auf. Diese begünstigen ein unkontrolliertes Aufschaukeln („Geigen“) der Yacht. Was schließlich zum Aus-dem-Ruder-Laufen führt.

SPINNAKER (BLISTER)

Vor allem bei viel Wind sollten jeweils beide Segel stets in der Abdeckung der Großsegels gesetzt und geborgen werden. Das bedeutet für den Rudergänger, dass er das Boot annähernd vor den Wind bringen muss. Auch gilt für beide Segel, dass vor dem Hochholen mit dem Fall, das Unterliek auseinander gezogen werden sollte. Sonst entsteht leicht ein Dreher („Stundenglas“) im Tuch und das Segel ähnelt einem Bikini-Oberteil. Gefürchtet ist der „Sonnenschuss“ (unkontrolliertes Luven mit anschließender Schräglage quer zum Wind). Zwei Grundregeln hierzu: Vor oder während einer harten Raumschotsböe stets Großschot rechtzeitig auffieren/vollig losschmeissen und abfallen. Ist das Boot trotzdem „in die Sonne geschossen“, dann den Großbaumniederholer lösen. Hierdurch kann der Großbaum steigen, die Mock (hinteres Ende) schleift nicht mehr durch das Wasser und der (krängende) Druck im oberen Segelbereich wird reduziert. Dann: gesamte Crew zum Gewichtstrimm auf die Luvkante, Spinnaker-Leeschot lösen, notfalls Vorsegel setzen, um den Bug besser nach Lee wegdrücken zu können. Merksatz: Niemals (!) die Spinnaker-Luvschot (auch Achterholer genannt) lösen. Hilft das alles nichts: Spinnakerfall loswerfen und den nach Lee auswehenden Spinnaker zügig einsammeln; dabei darf die Schraube nicht mitlaufen (Rückwärtsgang einlegen), Spinnaker-Tuch und -Schoten könnten sich darumwickeln.

WENDEN

Bei grobem Wellengang -die Kämme brechen sich- ist es manchmal schwierig kleinere Yachten in der Wende durch den Wind zu bringen. Dann hilft es während der Wende den Traveller oder die Schot nach Luv zu reißen. Das erhöht das Drehmoment beim Wenden. Damit die Wende sicher funktioniert: Fock kurzfristig backhalten, bis das Boot zuverlässig auf dem neuen Kurs liegt.

HALSEN

Zunächst den Travellerschlitten mittschiffs feststellen.

Nachdem die Großschot fast mittschiffs geholt wurde dreht der Rudergänger das Boot beherzt mit dem Heck durch den Wind. Kommt der Großbaum über („Rund achtern!“) dann muss die Großschot in voller Länge -bis zu einem Begrenzungs-Achtknoten- frei ausrauschen können, so dass der Baum ohne großen Widerstand auf die Leeseite schießen kann. Gleichzeitig muss „Stützruder“ gegeben werden.

ANSTEUERN VON WELLENKÄMMEN

Auf einem Amwindkurs sollten energiereiche, brechende Wellenkämme stets sehr spitz angesteuert werden. Die den Rumpf bremsende Energie muss links und rechts am Boot vorbei rauschen und darf das Vorschiff nicht zu seitlich treffen. Das bremst weniger und drückt das Vorschiff geringfügiger nach Lee. Nachdem der Wellenkamm das Boot passiert hat: abfallen und Fahrt aufnehmen, bis der nächste Wellenkamm kommt.

Auf einem annähernden Vormwindkurs kann ein Boot besser ins Surfen gebracht werden wenn beim Erreichen des Wellenkamms von achtern, der Kurs genau rechtwinkelig zum Wellenkamm gesteuert wird. Also kurz vorher hart abfallen. Wird anschließend das Heck von der Welle angehoben, dann darf kein bremsender Ruderdruck entstehen. Beginnt das Boot nun zu surfen und droht es in den immer näher kommenden, vorausliegenden Wellenberg zu schießen: luven. So, wie die Wellenreiter auf Hawaii auf der Wellenvorderseite schräg entlang surfen.