

Regattatipps für Einsteiger

1. Schiffsvorbereitung
2. Aufgabenverteilung
3. Segelführung und Trimm
4. Segelwechsel
5. Vorfahrtsregeln
6. Start
7. Überholmanöver, Luvkampf
8. Vorfahrtsregeln an der Tonne
9. Zieldurchgang

1. Schiffsvorbereitung:

Grundsätzlich gilt vor jedem Törn: Alles fest und gut verstauen, besonders natürlich bei der Regatta.

Kann vielleicht etwas an Land?

Wie sieht es mit Wasser und Abwasser aus?

Liegt das Schiff auf ebenen Kiel?

Ist der Rumpf frei von Pocken und Algen?

Sind nach dem Ablegen alle Fender und Festmacher in der Backskiste verschwunden?

Ist die Nationale gegen den Startwimpel ausgetauscht?

2. Aufgabenverteilung:

In jedem Fall wird ein Skipper festgelegt, der die endgültige Entscheidungsbefugnis hat.

In der Regel sitzt der Skipper auch an der Pinne.

Der Zeitnehmer beim Start ist einzuteilen.

Die „Fockaffen“ einigen sich, wer wann wo zieht.

Gerade beim Start ist ein Ausguck auf dem Vorschiff sehr hilfreich!!

Ich führe auch vor jeder Regatta mit neuer Crew ein kurzes Reffmanöver durch.

3. Segelführung und Trimm:

Als Regattaeinsteiger sollte man auf die ganz großen Segel wie Spinnaker und Gennaker erst mal verzichten.

Wir segeln also mit Fock- und Großsegel.

Auch hier gibt es verschiedene Möglichkeiten, um den richtigen Regattatrimm einzustellen.

Die Wahl des Vorsegels ist schnell getroffen, aber bitte niemals nur halb ausgerollt.

Eine große Genua ist bei zunehmendem Wind an der Kreuz schwer zu bändigen.

Ich rate erst einmal zur mittelgroßen oder kleinen Fock.

Beim Großsegel hat man meistens zwei Reffpunkte.

Häufig ist das erste Reff kombiniert mit der mittleren Fock die richtige Wahl. (Beaufort 4-5)

Das Schiff sollte am Wind leicht Luvgerig sein, es darf also kein großer Ruderdruck entstehen.

Für Fahrtensegler, aber besonders Für Regattasegler gilt:

Bauchige Segel bei wenig Wind und flaches Tuch bei viel Wind.
Den Bauch des Segels veränderst Du mit der Liekspannung und der Mastbiegung.

Die Lieken, also die Seiten der Segel werden stramm gezogen.
Das Achterstag wird durchgesetzt, Traveller leicht nach Lee.
Dadurch erreichst du eine höhere Mastbiegung.

Diese Maßnahmen trimmen das Segel flach.
Der Druck und damit verbundene Krängung hält sich in Grenzen, und der Speed steigt.

Die Lieken lockern,
das Achterstag lösen, der Traveller kann in der Mitte gefahren werden.

Diese Maßnahmen trimmen das Segel bauchig.
Du kannst den wenigen Wind besser einfangen und der Speed nimmt zu.

4. Segelwechsel

Wenn der Wind achterlicher einfällt, nimmt der Winddruck ab und die Frage taucht auf, ob ein größeres Vorsegel angebracht ist.

Lohnt sich ein Segelwechsel?

Wie viel Zeit verliere ich mit 2maligem Wechsel?

Ist der Segelwechsel geübt, kennt jeder seine Aufgabe?

Wenn sich die Wetterlage nicht gravierend ändert, neige ich oft dazu, das Zeug nicht zu tauschen....

5. Vorfahrtsregeln

Backbordbug vor Steuerbordbug

Lee vor Luv

Der Überholer weicht dem zu Überholenden aus

Sehr anschaulich beschrieben und mit Videos unter folgendem Link:

<http://www.sbfcoach.de/video-vorfahrt.php>

Beim Wenden bist Du ausweichpflichtig, darfst also den anderen nicht behindern.

Häufige Ausnahme im Wattenmeer, es wird flach und Du musst wenden! Dann bedarf es der Verständigung, bitte frühzeitig genug, damit der „Gegner“ reagieren kann.

In der Seefahrt gilt natürlich grundsätzlich: Jegliche Kollision ist zu vermeiden! Wenn klar wird, dass der andere Dein Vorfahrtsrecht nicht bemerkt hat und er auch auf Zuruf nicht reagiert, fährst Du das Ausweichmanöver des „letzten Augenblicks“!

Natürlich wird sich grundsätzlich von der Berufsschiffahrt freigehalten!

6. Start

Der Start kann eine ganze Regatta entscheiden, wir sollten uns also Gedanken machen.

a. Wie läuft der Strom?

b. Wann ist Hoch-bzw. Niedrigwasser?

- c. Welchen Kurs kann ich nach dem Startschuss anliegen?
- d. Welche Seite der Startlinie ist die bevorzugte Startseite?
- e. Ist die bevorzugte Seite tatsächlich die beste Wahl für den Start?

a. Bei unseren Wattenregatten haben wir es grundsätzlich mit verschiedenen Strömungen zu tun, die es auszunutzen gilt.

Wird gegen die Tide gestartet, ist ein Segeln am Rande des Fahrwassers hilfreich, dort kann sich ein gegenläufiger Strom entwickeln, der sogenannte Neerstrom. (Achtung Tiefgang)

Wird mit Strom gestartet, können wir am besten in der Mitte des Fahrwassers bei größter Strömungsgeschwindigkeit starten.

b. Die Gezeiten sollten aus o.g. Gründen immer im Auge behalten bleiben. Grundsätzlich gilt: Je stärker der Wind, desto weniger Einfluss hat die Tide.

c. Kann ich den ersten Kurs anliegen, oder muss gekreuzt werden?

d. Regatten auf der Ostsee und aus Seen werden fast immer gegen den Wind gestartet, so dass eine Startkreuz erfolgt. Das geht im Wattenmeer leider meistens nicht.

Hier ist in der Regel die Luvseite die bevorzugte Seite, da wir nicht in die Abdeckung der anderen Boote kommen wollen.

Außerdem ist der Weg an die Fahrwasserkante beim Starten gegen den Strom nicht zu weit. Viele wollen an dieser Seite starten.....

Dementsprechend groß ist an dieser Startseite das Gedränge.

e. Manchmal ist genau das Gegenteil nicht verkehrt.

Ich starte zwar in Lee, habe aber genug Abstand zu dem Hauptfeld und komme ohne große Abdeckung davon.

Auf gleichem Bug habe ich als leewärtiges Schiff gegenüber den in Luv befindlichen Fahrzeugen Vorfahrt.

Ich brauche nicht viele schnelle und knappe Ausweichmanöver fahren und behalte den Überblick.

Als Regattaeinsteiger ist es in jedem Fall ratsam, dem größten Getümmel fern zu bleiben.

7.Überholmanöver, Luvkampf

Jeder Segler lernt schnell, dass langsamere Boote auf der Windseite überholt werden sollten. Es kann zum Luvkampf kommen, hier die Definition:

Versuch eines Bootes, ein anderes Boot in Luv zu überholen, und Abwehr des Versuches seitens des anderen Bootes. Das jeweils in Lee liegende (andere) Boot darf durch beliebiges Anluven (bis es gegen den Wind zeigt) den Versuch so lange abwehren, bis der Steuermann des in Luv liegenden Bootes quer-ab vom Mast des Leebootes ist. Der Steuermann ruft dann; »Mast querab!«, woraufhin das Leeboot nicht mehr höher als seinen richtigen Kurs segeln darf, der ihn direkt zur nächsten Bahnmarke führt.

Allerdings Vorsicht, wenn zwei sich streiten, freut sich oft der Dritte....

Wenn ich merke, dass sich von achtern ein deutlich schnelleres Boot nähert, lass ich es natürlich vorbei, je schneller desto besser.

8. Vorfahrtsregeln an der Tonne:

An der Wendemarke, entweder ein Seezeichen oder eine ausgelegte Bahnmarke, gilt folgende Regel:

Als Innenlieger musst Du mindestens zwei Schiffslängen vor der Marke eine Überlappung hergestellt haben, dann hast Du Vorfahrt.

9. Zieldurchgang

Nach dem Zieldurchgang gilt es, die Ziellinie zu meiden, um folgende Schiffe nicht zu behindern.

Betrachtet diese Tipps bitte nicht als „Regelwerk.“ Es handelt sich um einen sicherlich unvollständigen Ansatz und Anreiz, sich mit dem Regattasegeln zu beschäftigen.

Sollten Fragen auftauchen, spricht mich an, oder schickt eine Mail an:

<mailto:svh-sportwart@gmx.de>

Euer Sportwart Bernd Laaser