

# Die Regatta

*Taktisches Verhalten nach dem Start - Taktik und Wegerecht an einer Luvtonne - Halsen an einer Bahnmarke - Taktik und Wegerecht an einer Leetonne - Die bevorteilte Seite der Ziellinie*

Gleichgültig, ob gut oder schlecht gestartet wurde, als oberstes Gebot gilt: Ruhe im Boot und konzentriert steuern! Wurde der Start verpatzt, kommt als wichtigste Maßnahme hinzu, sich freien Wind zu ersegeln, um hinter den verwirbelten Abwinden der vorausliegenden Boote nicht noch weiter nach achtern durchgereicht zu werden. Die Suche nach ungestörtem freiem Wind muss konsequent erfolgen. Selbst wenn man auf einem Kreuzkurs gegenüber einem Konkurrenten Wegerecht haben sollte, ist die Suche nach freiem Wind wichtiger, als das gegnerische Boot zur Wende zu zwingen (siehe Abb. 55). Ruhig mal "durchwinken". Außerdem stimmt dieses den Gegner freundlicher und er wird sich möglicherweise später in anderen Ausweichsituationen besonders rücksichtsvoll verhalten.



Abb. 54: Das zurückliegende Boot "3", muss aus den verwirbelten Abwinden des Vorausliegenden heraus, wenden und angreifen.

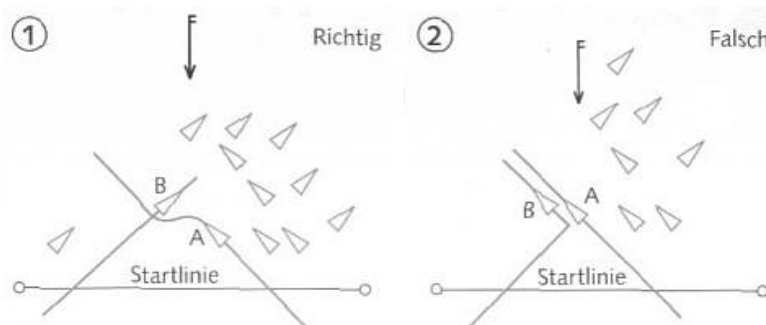


Abb. 55:  
1 Yacht A verzichtet auf ihr Wegerecht und sucht freien Wind.  
2 Yacht A zwingt B zur Wende. Ergebnis: A segelt im gestörten Abwind von B. Auch eine Wende von A würde diese in erneute Abwinde anderer Yachten bringen.

Hat man schließlich den erwünschten freien Wind erkreuzt, dann kann ein prüfender Blick auf den Kompass helfen. Liegt man günstiger zum Wind als vor dem Start am Kompass festgestellt und notiert, kann auf diesem Bug zunächst weitergefahren werden. Je nach Bootstyp muss nun entschieden werden, ob kleinere Schraler ausgewendet werden können oder ob es zweckmäßiger ist, diese zu ignorieren. Beim Ansteuern einer in Luv liegenden Bahnmarke sollte ein 60-Grad-Winkel nicht verlassen werden (siehe Abb. 56). Also: Nicht über die gedachten Winkelbegrenzungen hinaussegeln.

Ein Beispiel soll verdeutlichen warum: Angenommen eine Yacht A ist über diese Linie weiter nach rechts heraus gefahren. Dreht jetzt der Wind nach rechts, muss Yacht A möglicherweise mit gefierten Schoten auf die Luvtonne zulaufen. Dreht der Wind nach links,

## Trim- und Regattatipps

ist wertvolle Höhe verloren gegangen, A muss spitzer gegen den links gedrehten Wind auf kreuzen. Fazit: Egal wie der Wind dreht, es ist immer ein Nachteil für A, zumindest ein Risiko.

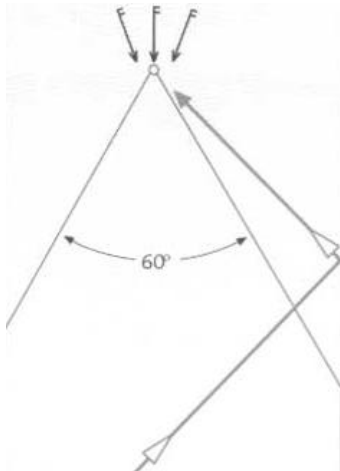


Abb. 56: Der 60-Grad-Winkel (gilt nicht im nahen Tonnenbereich). Eine Yacht verlässt den (gedachten) 60 Grad Winkel und segelt so weit rechts heraus, das sie die Luv-Tonne auf Backbord-Bug anliegen kann. Das ist unnötig riskant. Gleichgültig, zu welcher Seite der Wind auch dreht, es wäre nachteilig für die aufkreuzende Yacht und zum Vorteil links liegender Konkurrenten.

Nähert man sich der Luv-Bahnmarke, sollte dieses auf Backbord-Bug erfolgen. Da sich das Feld der Yachten im Tonnenbereich verdichtet, gibt es auf diesem Bug geringere Probleme hinsichtlich notwendiger Ausweichmanöver. Man hat schließlich Wegerecht. Kommt man hingegen auf Steuerbord Bug an (siehe Abb. 57) muss bei einem engen Feld von Booten - die natürlich alle auf Backbord-Bug „Raum“ verlangen - damit gerechnet werden, dass diese alle vorbeilaufen.

Kann nach dem Umrunden einer Luvtonne der Spinnaker gesetzt werden, dann sollte sie so angesteuert werden, dass die zum Setzen erforderlichen Vorbereitungen ohne Hektik vorgenommen werden können. Das bedeutet bei Backbord-Umrundung, dass vor der Tonne weit genug nach rechts herausgekreuzt wird, um die Tonne nach der Wende auf Backbord-Bug mit Sicherheit anliegen zu können. Bei zu geringer Höhe müsste nochmals gewendet werden. Und das kann bei gesetztem Spinnakerbaum zum Chaos führen. Die letzte Wende vor der Tonne auf Backbord-Bug sollte so rechtzeitig erfolgen, dass der Crew genügend Zeit bleibt, den Spi zum Setzen vorzubereiten.

Analoges gilt für eine Steuerbord-Umrundung der Bahnmarke. Hierbei allerdings kommt erschwerend hinzu, dass auf die Positionen der Konkurrenten geachtet werden

muss. Nämlich auf solche, die sich der Tonne auf Backbord-Bug nähern. Ihnen muss ausgewichen werden. Liegen auf diesem Kurs mehrere Boote dicht zusammen (siehe Abb. 59), dann sollte man die Tonne mit respektabler Reservehöhe ansteuern, um nicht zur Wende gezwungen zu werden. Denn die könnte wieder zum erwähnten Chaos führen.

Drei weitere typische Situationen, bei denen die Wettfahrtregeln beachtet werden müssen:

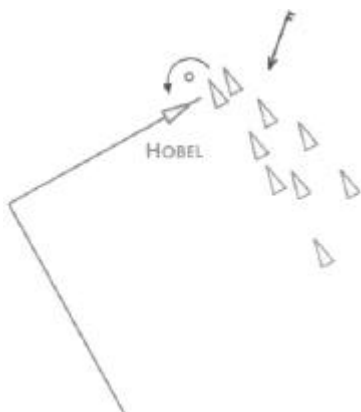


Abb. 57: HOBEL ist nach dem Start weit links herausgesegelt und nähert sich der Luvtonne auf Steuerbord-Bug. Alle Konkurrenten in Tonnennähe segeln auf Backbord-Bug. HOBEL muss sie passieren lassen.

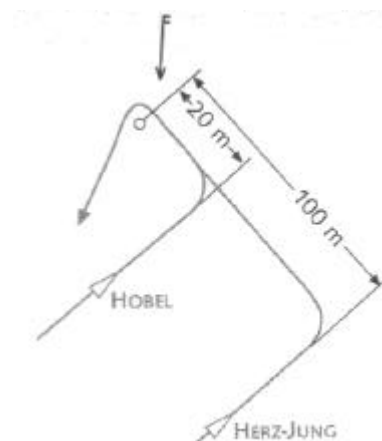


Abb. 58: Ansteuern einer Luvtonne mit anschließendem Spinnaker-Kurs. HOBEL wendet 20 m vor der Luvtonne. Die Crew hat kaum noch Zeit, das Spinnakergeschirr vorzubereiten. Der Rudergänger von HERZ-JUNG lässt seiner Crew 100 m Zeit für die Spivorbereitungen.

## Trim- und Regattatipps

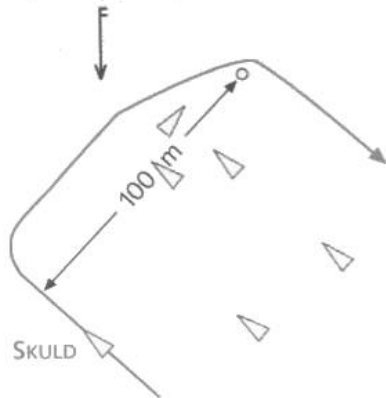


Abb. 59: SKULD segelt so viel Reservehöhe heraus, dass sie die Luvtonne auf Steuerbord sicher anliegen und den Spi vorbereiten kann. Die auf Backbord-Bug liegenden Konkurrenten mit Wegerecht werden SKULD unterwenden und somit nicht bei den Spi-Vorbereitungen stören, sie beispielsweise zum Wenden zwingen.

1. Zwei Yachten auf gleichem Bug segelnd, nähern sich einer Luv-Bahnmarke. Segelt die führende außen liegende Yacht in den Zweilängenkreis hinein (gedachte Kreisfläche um die Bahnmarke herum, deren Radius von der Bootslänge des ihr am nächsten liegenden Bootes bestimmt wird) und hat die innen liegende Yacht zu diesem Zeitpunkt keine Überlappung hergestellt, muss sich LIE freihalten (Abb. 60). Wurde allerdings vorher eine Überlappung erreicht, dann muss sich ARIEL freihalten. Achtung! LIE ist als innen liegende Yacht für das rechtzeitige Erreichen der (behaupteten) Innenüberlappung beweispflichtig. Bei Aussage gegen Aussage hat LIE die schlechteren Karten und muss entweder einen 720-Grad-Strafkringel fahren oder fliegt bei einem Protest aus der Wertung.

2. Zwei Yachten nähern sich einer Luv-Bahnmarke auf unterschiedlichem Bug. Hierbei kommt es immer wieder vor, dass eine Yacht B, eine auf Backbord-Bug segelnde Yacht A im Zweilängenkreis unterwendet, um die Tonne an Backbord zu runden. B darf A hierbei so eng unterwenden, dass A zu einer Kursänderung bis in den Wind gezwungen werden kann; wichtig ist nur, dass A die Tonne sicher runden können muss. Verhungert A, treibt an die Tonne oder muss wenden, dann ist B im Unrecht.

Achtung! Auf freiem Wasser darf B nicht so hart unterwenden. Die Wende von B muss derart erfolgen, dass A seinen Kurs beibehalten kann. A darf also nicht zur Kursänderung gezwungen werden.

3. Wieder nähern sich zwei Yachten auf entgegengesetztem Bug einer Luvtonne (Abb. 62). HOBEL auf Backbord-Bug hat Wegerecht gegenüber RHABARBER auf Steuerbord-Bug. HOBEL hat die Tonne erreicht und wendet um diese herum. Hierbei fühlt sich RHABARBER behindert. Es gilt, wie auch auf freiem Wasser ohne Vorhandensein einer Tonne, dass sich eine wendende Yacht von einer nicht wendenden freihalten muss. HOBEL hätte also durchhalten, RHABARBER am Heck passieren lassen müssen und erst danach wenden dürfen.

An einer Bahnmarke (Raumtonne), um die herum gehalst werden muss, geht es, bei besonders viel Wind, immer spannend zu. Denn hier ist hohe Manöverkunst zu sehen. Oder auch nicht. Deshalb einige Tipps zum taktischen Verhalten und zu den Wegerechtsregeln. Eine besonders sportliche Halse bei frischem Wind erfordert eine sehr gut eingespielte Crew. Sie kann es sich leisten, den in der Abb. 63 gezeigten »Kurs 1« zu segeln. Diese Yacht fährt kaum eine Wegstrecke direkt vor dem Wind, die Halse wird annähernd von »raum« nach »raum« gesteuert. Da muss jeder Handgriff nicht nur sicher sitzen, er muss auch besonders schnell durchgeführt werden. Das ist nur etwas für Spezialisten.

## Trim- und Regattatipps

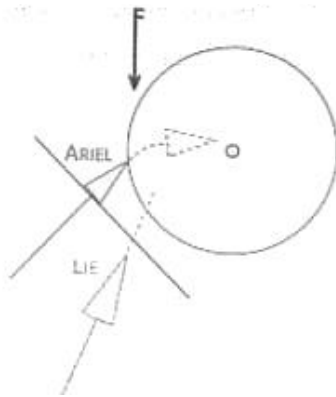


Abb. 60: ARIEL und LIE nähern sich der Luvtonne. Als ARIEL den gedachten Zwei-Längen-Kreis erreicht, hat LIE noch keine Überlappung hergestellt. ARIEL darf auf die Tonne abfallen. LIE hat als Leeyacht kein Luvrecht mehr, sollte kurz darauf eine Überlappung hergestellt werden. Hätte LIE aber rechtzeitig eine Überlappung erreicht, hätte ARIEL sich freihalten müssen.

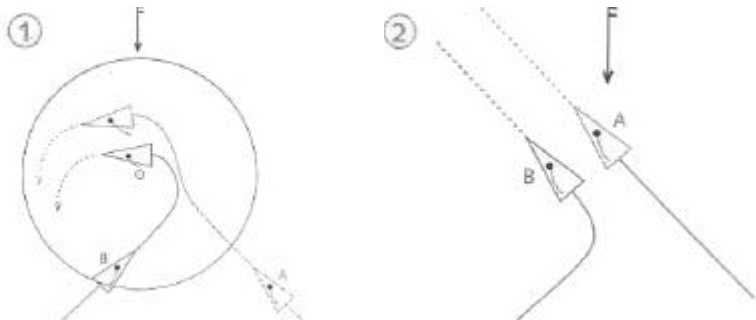


Abb. 61: Unterwenden

- 1 Im Zwei-Längen-Kreis: B darf A so hart unterwenden, dass A zu einer Kursänderung bis in den Wind gezwungen werden kann. A muss jedoch die Tonne sicher umrunden können.
- 2 Auf freiem Wasser: B darf A nur derart unterwenden, dass A seinen Kurs ungehindert beibehalten kann.

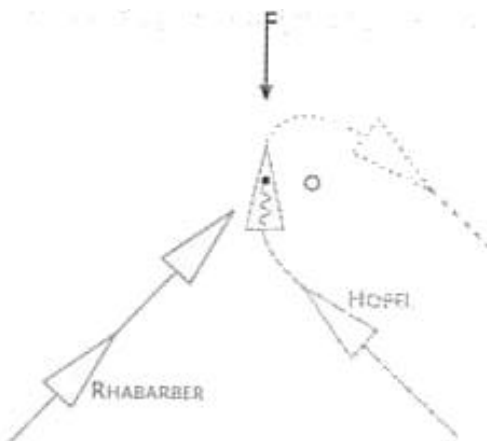


Abb. 62: HOBEL, auf Backbord-Bug, hat gegenüber RHABARBER Wegerecht, wendet aber im Manöverbereich von RHABARBER, die sich hierdurch behindert fühlt. HOBEL macht sich in diesem Fall schuldig, da sie sich als wendende Yacht gegenüber einer nicht wendenden freihalten muss.

Beim »Kurs 2« wird etwas langfristiger ein Vormwind-Kurs gesegelt, die Crew hat mehr Zeit, die Halse durchzuführen. Eine etwas ungeübtere oder unterbesetzte Crew sollte den »Kurs 3« steuern. Hierbei wird ein längerer Weg vor dem Wind gefahren, die Sicherheit, dass es kein Chaos in der Halse gibt, ist somit am größten. Und somit gelingt dieser Crew möglicherweise die schnellste Reise um die Tonne. Denn wer weiß, vielleicht sind die anderen beiden Boote ein zu hohes Risiko eingegangen und liegen flach und mit killenden Segeln auf dem Wasser.

## Trim- und Regattatipps

Auch an einer raum zu umrundenden Tonne gilt wieder der Zweilängenkreis. Eine innenliegende Yacht hat, wenn nicht rechtzeitig eine Überlappung zur außenliegenden hergestellt wurde, *kein* Wegerecht an der Tonne. Es gilt *nicht* »Lee vor Luv« (siehe Abb. 64). Anders stellt sich die Situation in Abb. 65 dar: HOBEL, PLAISIR und DESY nähern sich der Bahnmarke. HOBEL erreicht als Außenlieger den (gedachten) Zweilängenkreis, PLAISIR überlappt mit HOBEL, DESY wiederum überlappt mit HOBEL. Im Sinne der Wettfahrtregeln überlappen somit auch HOBEL und DESY. DESY liegt demnach innen und hat gegenüber den beiden anderen Yachten Wegerecht zum Runden der Tonne. HOBEL muss sich als Außenlieger von PLAISIR freihalten.

Geht es nach einem Spinnakerkurs an einer leewärtigen Bahnmarke wieder an die Kreuz, lassen sich hier einige Meter Höhe gewinnen, wenn die Tonne sehr nah auf einem Amwind-Kurs passiert wird, Abb. 66 zeigt wie es richtig oder falsch gemacht wird. Der Radius des Umrundens muss dem Drehverhalten des Bootes und der Arbeitsgeschwindigkeit der Crew angepasst werden. In vielen Fällen wird entweder der in der Skizze als »falsch« bezeichnete Kurs gefahren oder es wird die Tonne in einem zu engen Radius gerundet, sodass die Segel zum anschließenden Amwind-Kurs nicht schnell genug dichtgeholt werden können.

Bei einem Kurs, der von einer Luv-Bahnmarke annähernd platt vorm Laken zu einer Lee-Bahnmarke führt, gibt es zwei Überlegungen hinsichtlich der Kurstaktik. Zunächst wäre ein direkter Vormwind-Kurs ohnehin unvorteilhaft (siehe Kapitel »Spinnakern«). In Abb. 67 sind zwei mögliche Kurse zu sehen.

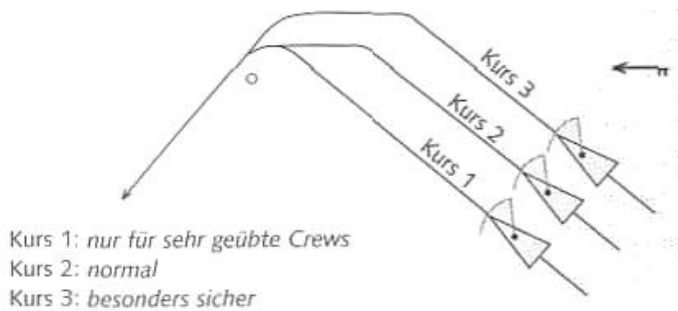


Abb. 63: Runden einer Raum-Bahnmarke

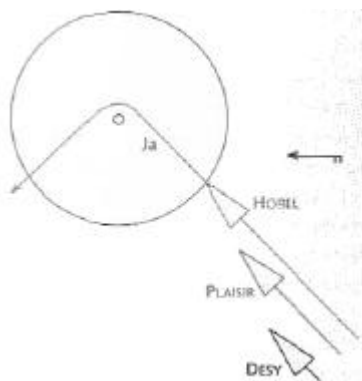
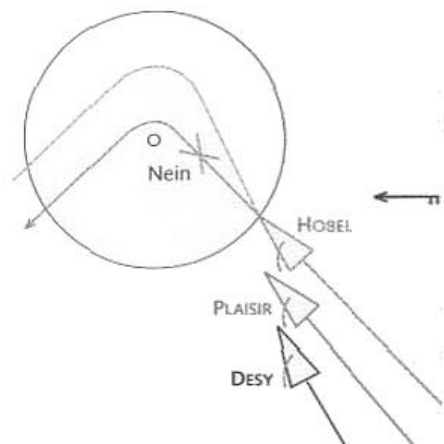


Abb. 64: Umrunden einer Raum-Bahnmarke: Alle drei Yachten überlappen nicht. Sie dürfen sich beim Umrunden der Tonne nicht gegenseitig behindern.

Abb. 65: DESY überlappt mit PLAISIR und PLAISIR mit HOBEL. Nach den Wettfahrtregeln überlappen somit auch DESY und HOBEL. Also muss sich HOBEL von PLAISIR und PLAISIR von DESY frei halten. Entscheidend sind die Positionen der Yachten zueinander, wenn die führende Yacht DESY !: \ \ (HOBEL) den Zweilängen-Kreis erreicht. Positionsverschiebungen vorher oder danach sind uninteressant.



## Trimm- und Regattatipps

Kurs 1 hat *den* Vorteil, dass man an der Leetonne nicht zu halsen braucht, der Spinnaker kann also etwas länger stehen bleiben, der Spinnakerbaum lässt sich in Ruhe auf dem anschließenden Amwind-Kurs klarieren. Der Nachteil: Man gerät in die Außenlieger-Position und hat gegenüber innenliegenden Yachten kein Wegerecht. Dieser Kurs empfiehlt sich vor allem bei viel Wind, oder wenn das Feld der Boote weit auseinander gezogen ist und somit keine große Bootsansammlung an der Leetonne zu erwarten ist.

Kurs 2 hat den Vorteil, dass man an der Leetonne als Innenlieger Wegerecht gegenüber den außenliegenden Yachten hat, deshalb lohnt sich taktisch gesehen dieser Kurs bei einem dicht zusammenliegenden Feld von Booten. Der Nachteil ist, dass man an der Leetonne frühzeitig den Spinnaker bergen und halsen muss. Dieses Manöver erfordert bei etwas mehr Wind einige Übung. Gleichgültig, welchen Kurs man nun gewählt hat, eines ist bei Annäherung an die Leetonne wichtig: Die Segel müssen rechtzeitig, noch auf dem Spinnakergang, auf den neuen Trimm nach der Tonne eingestellt werden. Geht es auf einen Kreuzkurs, dann hilft nach der Tonnenumrundung wieder der prüfende Blick auf den Kompass um festzustellen, welcher Bug der günstigere ist.

Die Wettfahrtregeln an einer solchen Leetonne sind abweichend von denen an einer Luvtonne.

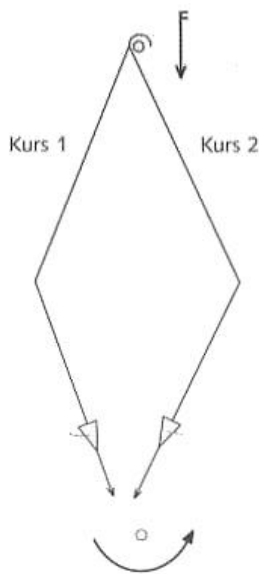


Abb. 67: Kurswahl vor dem Wind.

Kurs 1 hat den Vorteil dass das Spi-Bergen an der Leetonne unkompliziert ist, aber man liegt in Außenposition. Kurs 2 bietet die Innenposition, jedoch gestaltet sich das Spi-Bergen komplizierter, da anschließend gehalst werden muss.

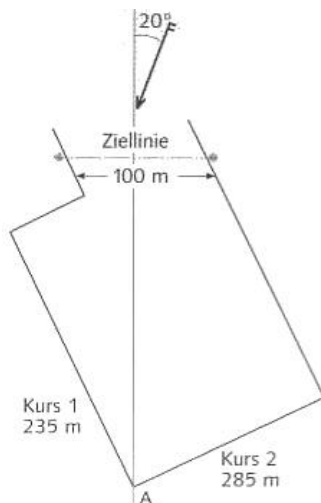


Abb. 69: Zwei Yachten kreuzen in A gegen die Ziellinie auf. Entfernung (in diesem Beispiel) etwa 195 m. Der Wind trifft ungefähr 20 Grad von rechts auf die 100 m lange Linie. Daraus ergibt sich (zeichnerisch), dass der Kurs 1 rund 50 m kürzer ist. Sie können unter Flautebedingungen zu vielen Minuten werden.

Auch eine Ziellinie hat ihre bevorteilte Seite. Das ist diejenige, zu der der Weg von Lee näher ist. Besonders bei einer längeren schief zur Windrichtung ausgelegten Linie lässt sich Zeit gutmachen. Je flauer, desto mehr. Trifft der Wind schräg von rechts auf die Linie, dann ist das linke Ende der Linie bevorteilt. Analoges gilt für schräg von links einfallenden Wind. Im Prinzip ist es wie bei einer Startlinie. Nur umgekehrt. Der Wind-Auftreffwinkel auf die Ziellinie lässt sich am Auswehen der blauen Zielflagge oder der Flagge auf der Zieltonne einigermaßen genau feststellen. Nähert man sich also einer Ziellinie, gilt es rechtzeitig zu prüfen, an welchem Ende ein Vorteil ersegelt werden kann. Merkregel: Man sollte eine Amwind-Ziellinie an derjenigen Seite queren, an der man nicht starten würde (Abb. 69). Anschließend noch ein Tipp aus der Praxis. Manchmal kommt es vor, dass die Zielrichter falsche Zieldurchgangszeiten notieren oder beim

## **Trimm- und Regattatipps**

---

Ausrechnen Schreibfehler entstehen. Vielleicht wurde auch nur die Segelnummer nicht erkannt oder verwechselt. Deshalb sollte man eigene Zieldurchgangszeiten festhalten, möglichst auch noch die Namen/Segelnummern der vor und hinter den eigenen Boot platzierten Yachten. Besonders bei Vor-dem-Wind-Zieldurchgängen ist es für die Zielrichter schwer, Segelnummern zu identifizieren. Das Beste: man holt das Großsegel dabei kurzfristig dichter.