

Aus vollen Rohren



Zu selten kommt er, wir hoffen ständig und freuen uns darauf – Starkwind! Dann ist er plötzlich da: wir turnen, kämpfen, baden. Damit die Ausfahrt zum grossen Spass wird, braucht's ein paar Anpassungen an Boot und Handling. Einige Tipps...

Das wichtigste Prinzip zum Anfang: Keep it flat! Auch schon gehört?! Zumindest im Training mit Andrew in Port Camargue. Ein aufrecht gefahrenes Boot ist der Schlüssel zu Speed und das ist bei Starkwind besonders wichtig, um sicher über den Kurs zu kommen. Leicht gesagt, aber wie schaffen wir's?

Segel:

Dampf ist im Überfluss vorhanden. Druck muss weg! Das Gross wird flach getrimmt. Unterliek- und Cunninghamstrecker sind fest angezogen, der Mast ist nach hinten geraked, die Wantenbolzen in den Püttingeisen wandern nach unten (Mastfall 680cm oder darunter). Dadurch biegt er sich ganz nett, was uns hilft, das Gross-Profil wirklich flach zu kriegen. Die natürliche Biegekurve (volle Riggspannung, ohne Cunningham und Baumniederholer) wird mit dem Mastkontroller fixiert. An dieser Stelle muss es eine mal am Trockenen angebrachte Marke haben, denn auf dem Wasser weisst du nicht mehr, was die natürliche Biegung ist! Das Rigg rattert und schüttelt dann wie wild. Der Baumniederholer ist das Gaspedal. Zu wenig und du kommst nicht an gegen den Wind, zuviel und du wirst abgeworfen. Mit der Schot kontrolliert man den Ausstellwinkel. Idealerweise ist der Baum immer in Bewegung, das Baumende pendelt von leicht innerhalb bis raus zur Deckskante. Das gibt vollen Schub und Böen lassen sich leichter abfedern. Ist der Baumniederholerzug ok, fällt das Grosstuch bei den stärkeren Böen gleichmässig über die volle Länge des Vorlieks ein. Flattert es nur oben, ist



Stimmt der Grundtrimm, lässt sich das Boot gut aufrecht halten...

zuwenig Zug drauf. Bockt das Schiff wie ein störrischer Esel, ist er zu fest angezogen. Die Fock muss natürlich auch zu diesem Arrangement passen. Absolut wichtig ist die Düse zwischen den beiden Segeln. Sie muss weiter offen sein als bei Säuselwind: Fockholepunkte raus, schrittweise, deutlich. Der Schotwinkel darf auch etwas flacher sein (passiert schon durchs Raken des Mastes!). Die Fock darf aber nicht den ganzen Bauch verlieren, wenn man die Schot dicht holt, sonst fehlt Vortrieb und es wird schwierig zum Steuern. Die Kontrolle des Twistes geschieht über die angebrachten Strömungsfäden. Der oberste darf schon etwas mehr liften als seine Kumpels weiter unten (kleiner Tipp: ab und zu die Fäden imprägnieren, dass sie weniger kleben). In den stärksten Böen wird die Fock beim Eintreffen simultan mit dem Gross leicht geöffnet. So beschleunigt der Fireball, statt dass der Bug ins Wasser gedrückt wird und stecken bleibt, was unweigerlich zu Krängung führt. Der Fockcunningham ist so stark gezogen, dass es am Vorliek keine Querfalten mehr gibt.

Riggspannung:

Die Spannung auf Fockdraht (normal ~180kg) und Wanten muss möglichst lange satt bleiben. Gering-füliges Lösen der Spannung kann beim Depowern helfen. Die Wanten bambeln aber nie losel! Das Fockvorliek darf keinen Durchhang kriegen.

(Genauere Trimmdaten sind übrigens auf www.fireball.ch unter *Fireball* und dort unter *Trimm* zu finden.)

Schwert:

Der Stolperstein unter dem Boot kann zum Glück auch den Verhältnissen angepasst werden: Das ganze Rigg hat den Druckpunkt weiter hinten. Der Rumpf gleitet, der Bug ragt aus dem Wasser, auch dieser Druckpunkt wandert nach hinten. Da ist es nur logisch, dass der Druckpunkt der Schwert- und Ruderfläche auch nach hinten muss, damit alles wieder ins Gleichgewicht kommt. Das mit dem Gleichgewicht ist der ganze Zauber, um den Fireball zum Galoppieren zu bringen! Stimmt es, ist das Fräsen ein wahrer Genuss! Stimmt es nicht, sitzt man auf einem störrischen Bock. Das Schwert gehört zwischen einem Viertel und halb hochgeholt, je nachdem, wie viele Pfunde am Draht hängen.

Alles im Gleichgewicht: Die Düse ist gut geöffnet, Gross- und Fockachterliek parallel. Das Boot galoppiert!



So wird sich das Boot gut auf ebenem Kiel halten lassen. Bis etwas über 30 Knoten (um 7 Bft.) sollte das machbar sein. Fühlt sich der ganze Starkwindgrundtrimm erst mal etwa richtig an, können die einzelnen Trimmelemente noch angepasst werden: Feintrimm von Baumniederholer, Mastkontroller und Fockholepunkten.

Ballert's wirklich wie der Teufel, darf die Topplatte des Grosssegels auch falsch herum gebogen sein. Das stabilisiert. Das Gross sollte nicht permanent ganz killen, das bremst zu stark. Lieber etwas Fock und Baumniederholer fieren ... dann geht wieder die Post ab. Je schneller es fährt, desto geringer ist die Gefahr zu kentern!

Pinne:

Es ist sehr ungemütlich, wenn sich die Pinnenverlängerung überraschend beim Gummigelenk von der Pinne löst. Vermeiden lässt sich's, wenn man das Beschläg mit Tape oder Gummiseil vorgängig sichert. Die ausziehbaren Pinnenverlängerungen können auch zu ungewollten Kurven führen. Dann nämlich, wenn man sich angewöhnt, am Endstück zu halten! Schnell ist dieses gedreht, der Klemmmechanismus gelöst, das Teil ausgefahren. Also nur am Griff halten, nicht an der Kugel!

Kleidung:

Neben etwas Mut braucht's noch festen Stand. Gute Kleidung ist dabei nicht zu unterschätzen. Ist man wasserscheu oder neigt schnell zum Frieren, ist ein komfortabler Trockenanzug angesagt. Die Psyche friert nämlich mit! Manche mögen auch Mützen. Wenn sie einem aber lieb ist, angebunden – sonst droht Verlust. Das gilt auch für Brillen, seien sie gegen die Sonne oder gegen Spritzwasser

Aus vollen Rohren

(einige schwören drauf). Schuhe haben mit Vorteil aquaplaningsichere Sohlen (Politur gehört übrigens nicht aufs Seitendeck!). Handschuhe mit lediglich an Daumen und Zeigfinger entfernten Kuppen vermeiden Blutzoll in hektischen Zeiten. Die eng anliegende Schwimmweste sollte eine Selbstverständlichkeit sein.

So, jetzt zur Sicherheit noch das Tape an den Klappen der Lenzrohre durch den Achtertank entfernen – das eingelassene Badwasser fliesst so tausendmal schneller ab – und rein ins Vergnügen!

Crew:

Die wichtigste Devise: Unbedingt auf dem Boot bleiben! Ein entscheidender Faktor dabei: Fitness (dazu irgendwo mehr in diesem Heft!).



Ohne geht's nicht lange gut.

Koordiniertes Steuern mit konstantem Schottrimm trägt sehr viel zur Ruhe im Boot bei. Gibt es Unruhe wird's schwierig mit dem Gleichgewicht, für beide! Mann oder Frau über Bord gehört zu den häufigeren Kenter-ursachen...

Oben ohne nach Frau über Bord im Training Port Camargue 2006!

Zuerst einmal muss die Steuerperson eine gute und sichere Ausreitposition finden. Das hängt in grossem Mass mit der Einstellung der Ausreitgurte zusammen. Raus und rein muss ohne Probleme gehen, der Pinnenausleger darf nie in die Quere kommen. Wellen, die gegen Oberkörper und Kopf schlagen oder unter dem Po durchwaschen,

dürfen einen nicht aus dem Gleichgewicht werfen! Stehen im Boot sollte vermieden werden (schlechte Angewohnheit beim Spisetzen!). Das Belegen der Grossschot und vor allem das Lösen aus der Klemme muss ganz leicht gelingen! Allenfalls ist die Höhe der Klemme anzupassen. Sonst ist man schnell bis über beide Ohren im Wasser!



**Immer
atmen**

und im Gleichgewicht bleiben! Wellen und Gischt entwickeln grosse Kräfte!

Wenn der oder die Hintere mal sattelfest ist, steht sich's am Draht einiges leichter. Je tiefer hängend, desto effektiver ist das Moment des Vorschoters. Die Höhe wird ständig der Wellenhöhe angepasst. Anschlagen an Wellen ist sehr gefährlich und bremst. Kompromiss ist gefragt. Je näher die Füße zusammen sind, desto besser können sie als Gelenk zwischen den Bewegungen des Bootes und dem Vorschoter agieren. Gerät man trotzdem aus dem Gleichgewicht, kann man sich mit einem Ausfallschritt retten.



Soviel Akrobatik ist nicht immer gefordert, gute Standfestigkeit aber verhindert manchen Abflug!

Um den Bug möglichst zu entlasten ist die Standposition etwa auf Duchthöhe oder noch etwas dahinter. Dabei trotzdem versuchen, sich möglichst zu strecken und locker zu bleiben. Um den Druck auf die Füße zu erhöhen, kann man Zug auf die Fockschot geben. An die Füße klatschende Wellen können einen von den Latschen hauen. Dabei kann auch mal der Griff an die Schwimmweste am Steuer bitternotigen Halt bieten. Wer die Wellen im Blick behält, ist besser davor gefeilt und kann seine Höhe entsprechend anpassen.

Gute Stabilisierung: Füße eng zusammen, Druck auf den Füßen durch Zug auf der Fockschot, Vor-



derfuss angewinkelt, Blick auf kommende Wellen.

Wellen:

Mit Starkwind sind auch Wellen verbunden, die die Fahrt nach Luv mehr oder weniger ruppig machen. Neben dem Steuern ist die Position der Crew entscheidend, wie leicht der Rumpf durch die Wellen geht. Gewichtsverlagerungen nach hinten können bei den grössten Bergen nötig werden: Der Vorschoter wandert auf der Scheuerleiste vor und zurück, die Steuerperson arbeitet mit dem Oberkörper. Idealerweise soll der Bug grad knapp über die Kämme steigen. Belastet man das Heck zu stark, ragt der Bug zu hoch aus dem Wasser und hindert die schnelle Fahrt. Taucht der Bug zu oft direkt in die Welle, transportiert man zuviel Wasser...

Crew-Gewicht konzentriert, der Bug steigt leicht über die Kämme.

Aus vollen Rohren



Kleine Unachtsamkeit: von einer Böe überrascht!

Je weniger Rodeo, desto länger bleibt man auf dem Gaul. Oft passieren die Malheurs in der Nähe der Bojen, wo mehr Verkehr herrscht und der Fokus schon auf den kommenden Schenkel gerichtet ist. Häufige Fehler sind: Abfallen mit zu dichtem Baumniederholer und zu dichter Fock hinter einem anderen Boot durch oder Umblasen in starker Böe, weil nicht schnell genug gefiert wird. Kleine Konzentrationsmängel führen zum Fiasko, selbst kleine Fehler lassen sich eben nicht so leicht korrigieren.

Wenden:



Ruppiger Wellengang und starke Böen erfordern gute Koordination zwischen den beiden Segeln. Manchmal ist es nötig, sie gleichzeitig zu fieren, um ein Kentern zu vermeiden...

Dass Wendemanöver 100 Prozent klappen müssen, ist wohl kein Geheimnis. Ein klarer Ablauf mit präzisen Kommandos erhöht die Chance, ohne Probleme auf den anderen Bug zu kommen. Immer mit viel Fahrt durch den Wind! Man sucht sich am besten ein ruhigeres Plätzchen mit den kleinsten Wellen dafür aus. Gross und Fock gehören rechtzeitig aus den Klemmen. Auf dem neuen Bug dosiert wieder dichtnehmen, so dass nie grosse Schräglage entsteht. Mit gutem gegenseitigem Vertrauen schwingt sich der Vorschoter direkt, nur an der Hand hän-



Ab ins Trapez nur an der Hand hängend. Sich einhaken kann man später!



Die backgesetzte Fock und die Rollbewegung unterstützen die Drehung in den Wellen.

gend, wieder raus. Das bringt schnell wieder Speed und dadurch zusätzliche Stabilität. Während dem Manöver möglichst jede Hektik vermeiden: Dezent und mit den Wellen koordiniert Ruder legen (Die Welle hoch anluven, auf dem Kamm durch den Wind, abfallen ins Tal.). Wie bei weniger Wind unterstützen weiterhin eine Rollbewegung des Rumpfes und eine leicht backgesetzte Fock die Drehung. Nie die Fock einfach flattern lassen! Das bremst enorm.

Spi:

Ist die Luvboje in der Nähe, beginnt die Vorbereitung auf den kommenden Schenkel: Vorbereitung ist alles! Das gilt schon bei wenig Wind und ist bei Sausefahrt das A und O. Sonst droht das schnelle Bad. Fürs Abfallen den Baumniederholer schon etwas lösen – aber nicht so stark, dass der Vorschoter am Draht grad getaucht wird! Hier ist gute Kommunikation gefragt. Laut und deutlich. Sicherheitshalber bleibt der Spi auf der Kreuz bis am Schluss noch ganz im Sack. Das Schothorn wird nicht wie bei weniger Wind durch das Setzen des Barbers aus dem Sack gerissen. Die Gefahr, dass der ganze Spi dadurch ins Wasser gewaschen wird, ist zu gross! Beim Mastkontroller muss unbedingt der Hochholer belegt werden. (Der Spibaum hat die Tendenz, den Mast nach hinten zu biegen. Das will man auf keinen Fall!) Die Entscheidung ob mit oder ohne Spi weitergefahren wird, muss vor der Bojenrundung gefällt sein.



Zu wenig Baumniederholer und unentschlossen!

Das Boot ist langsam und instabil.

Generell kann gesagt werden: Der Fireball fährt unter Spi stabiler als ohne – wenn er mal gesetzt

Aus vollen Rohren

ist! Als Entscheidungsgrundlage macht man vor dem Start einen Raumschlag, setzt den Spi und prüft, welche Höhe zu schaffen ist. Geht's mit Spi, muss er ohne zögern hoch. Dazu stark abfallen, Barber



Schlecht fürs Gleichgewicht: Stehen im Schiff

setzen, Spi hoch (Achtung, dass Tuch ist schwer, da viel Wasser drin ist!). Möglichst nur kurz stehen zum Hochziehen, nachher wieder sitzen und für Stabilität sorgen. Gleichzeitig den Spibaum einpicken, bevor angeluvt wird. Die Steuerperson schnappt sich möglichst schnell die Spischot und füllt den Spi.

Aufgepasst bei garstigen Wellen: Braucht der Vorschoter länger beim Einhängen des Spibaums, besteht die Gefahr einer U-Bootfahrt, wenn sich der Bug in eine Welle bohrt. Ein Blick gehört immer auf den Bug. Droht der Nosedive, muss die Arbeit sofort unterbrochen und das Gewicht hinter die Ducht verlagert werden! Die Steuerperson sitzt sowieso schon zuhinterst im Cockpit. Besser zweimal am Spibaum fummeln, als einmal Füße baden! -

Nach der Schotübergabe hängt der Vorschoter das Trapez ein. Erst jetzt ist man bereit zum gefahrlosen Anluven. Sofort den Rhythmus der Wellen suchen! Allzu heftige Ruderbewegungen sind zu vermeiden, da dies den Vorschoter leicht aus dem Gleichgewicht bringen kann. Raumschots darf der Fireball auf der Kante gefahren werden. Er fährt so wie auf Schienen und die Gefahr, dass der Vorschoter an einer Welle anhängt, ist viel kleiner.

Der Spibaum ist raumschots eine gute Handbreite vom Vorstag entfernt, damit mehr Vortrieb als Krängung entsteht. Ausserdem besteht beim Berühren des Vorstages die Gefahr, dass der Baum dort bricht.

Bei der hohen Geschwindigkeit droht, dass die Füße des Vorschoters regelrecht weg-gewaschen werden. Um das zu verhindern, kann die Steuerperson auf dessen hinteren Fuss sitzen. Sie sollte auch darauf gefasst sein, dass sich der Vorschoter mal an ihr abstützt. Also unbedingt sicher sitzen und sich nicht ins Boot drücken lassen.



Vor dem Spi-Setzen nichts überstürzen! Zuerst sauber vorbereiten und in unkritische Wellensituation fahren. Erst dann Manöver schnell und sicher ausführen.

Ist der Ritt haarig, fährt man den Gross-Cunningham angezogen und die Fock nur so geschotet, dass sie nicht flattert. Das lässt einem genügend Spielraum im Kurs: Abfallen und

Anluven ist so ohne Segelkorrektur problemlos möglich. Ist die Fock zu dicht, wird der Bug zu tief ins Wasser gedrückt und man fällt! Sicht kann für die Steuerperson zum Problem werden, die Gischt knallt häufig direkt ins Gesicht. Dagegen ist nicht viel zu machen. Einige tragen spezielle Antispritzbrillen (z.B. Adidas). Der Vorschoter kann zumindest das Böen-spotting übernehmen und deren Eintreffen möglichst präzise ansagen (am besten in verbleibenden Sekunden). Es gibt dann für beide weniger Überraschungen.

Halse:

Irgendwann kommt die Stunde der Wahrheit: Die Halse! Herz und Zuversicht braucht's! Ist nichts für Zögerer! Am besten geht's mit Vollspeer. D.h. durch den Wind, wenn es eine Welle runter geht. Dann ist die Last auf den Segeln am kleinsten. Am problemlosesten funktioniert's, wenn der Spi ständig stehen bleibt: Das Schiff kommt nicht ins Rollen, das Umhängen des Spibaums wird nicht durch das Flattern des Segels behindert. Dazu müssen beide Spischot-Barber angezogen sein und die Schoten nicht losgelassen.



Beherzt mit Speed durch die Halse. Der Spi steht. Der Spibaum kann noch warten...

Der Zeitpunkt der Halse ist absolut entscheidend für das Gelingen. Wird der Bug grad durch eine Welle angehoben, kann sie nicht gut gehen! Der Druck im Gross wird ansteigen und lässt sich nicht schiften, der Rumpf will zuerst dem Ruder nicht gehorchen und dreht nachher sprunghaft. Das Bad ist fast unvermeidlich.



**Schlechter Zeitpunkt für die Halse!
Gut nur, wenn's die Welle runtergeht...**



...sonst droht eine Pirouette mit Vollbad!

Vorwind:

Vorwindfahren gehört bei groben Wellen zu den grösseren Herausforderungen. Es drohen ständig U-Bootfahrten. Damit das nicht so leicht passiert, muss von beiden stark mit Gewichtsverlagerung gearbeitet werden. Auch der Vorschoter sitzt ständig im hinteren Teil des Cockpits. Den grössten Wellenberg vor einem muss mit Abfallen oder Anluven ausgewichen werden. Durch schnelles Überschoten des Spis kann im Notfall vorübergehend das Tempo etwas gebremst werden. Die Krängung des Bootes wird relativ zur Wasseroberfläche beurteilt: Fährt man quer auf einem Wellenhang, fühlt sich das strub an, obwohl nur die Wasserfläche stark geneigt ist und nicht etwa das Boot krängt. Also keine unmittelbare Kentergefahr! Das

Aus vollen Rohren

Schwert sollte in solchen Bedingungen zur Sicherheit nur halb hochgenommen werden. Das gibt bessere Traktion und verhindert überraschendes Wegrollen des Rumpfes.



Beide verlagern ihr Gewicht bei Gefahr weit nach hinten!

Im Fireball kommt man ab etwa 4 Bft. und entsprechender Welle mit Vorwind-Kreuzen und Vorschoter im Trapez schneller nach Lee als konventionell platt vor dem Wind. (Etwas anluven bis Vollgas, Vorschoter im Trapez. Unter Ausnutzung der Wellen immer wieder ohne Geschwindigkeitsverlust möglichst tief fahren). Die viel schnellere Fahrt wiegt den Umweg mehr als auf! Ein weiterer Vorteil: Man ist deutlich sicherer unterwegs. Nosedives kommen kaum vor, Gefährliches Rollen fällt weg. Und es macht erst noch viel mehr Spass! Die Schwierigkeiten: Die Anliegeline richtig zu erwischen, also den richtigen Zeitpunkt der Halse, braucht ein gutes Auge. Und eben die Halse, die muss sitzen.

Egal, wie der Vorwind-Kurs absolviert wird, am schlimmsten sind die Situationen, wo man sich einfach treiben lässt, unentschlossen: Beide müssen eine klare Sitzposition im Boot haben, länger überplattt zu fahren endet meist mit Bad, eine Patenthalse oder eine zögerlich angesetzte und abgebrochene Halse auch!



Kentern:

Wer mit Spi umfällt, schwimmt länger! Bei viel Wind und Wellen kentert das Boot schnell durch. Das auf die Seite Drehen des Rumpfes gelingt nur zu zweit auf dem Schwert rasch genug. Auf der Seite liegend muss der Spi unbedingt sofort in den Spisack geborgen werden, sonst treibt er unkontrolliert und wickelt sich um Vorstag oder Salinge. Sehr ungemütlich! Ein Aufstellen mit ist nicht ratsam und oft schlicht unmöglich. Es besteht zudem die Gefahr, dass die Spibaumendbeschläge dabei brechen.

zeigt schnell nach Luv!

Der Mast

Bei Wellen und Wind zeigt der Mast immer schnell nach Luv. Da ist nichts zu machen! Das erfordert spezielle Aufrichtetechniken. Sobald das Segel aus dem Wasser gehoben wird, fasst der Wind darunter, das Schiff schnell mit Schwung hoch und kentert sofort nach Lee. Verhindern lässt sich das, wenn eine Person sich im Wasser liegend in die Ausreitgurten einhängt und den Schwung so bremst. Die andere Person steigt vom Schwert ins Cockpit, sobald sich das Segel vom Wasser löst und klettert behende weiter auf die andere Seite. So sollte das Boot stehen bleiben. Eine andere Technik: Der Vorschoter ist zwischen Mast und Fock, fasst den Trapezgriff und lässt sich zum Bremsen so aus dem Wasser hieven. Am besten versucht man zum Ausprobieren verschiedene Methoden. Die schwerere Person ist dabei mit Vorteil auf dem Schwert. Eine Kentierung kostet in jedem Fall sehr viel Kraft und nicht selten entsteht Materialschaden!

Eine besondere Gefahr sind die geöffneten Lenzklappen. Sie sind messerscharf! Am besten drückt man sie zu, bevor man auf den Rumpf klettert.

Spibergen:

Kurz vor der Leetonne steht noch die kritische Phase des Spibergens an. U-Bootfahren ist wieder die grosse Gefahr. Lieber frühzeitig mit dem Bergen beginnen, als an der Boje mit dem Einpacken nicht fertig zu sein. Zuerst wird der Spibaum entfernt und sicher verstaut. Die Steuerperson führt in dieser Zeit den Spi, so dass er nicht einfällt. Der Vorschoter steht dazu möglichst kurz vorne im Boot. In der nächsten Phase packt der Vorschoter das Luvschothorn des Spis und zieht es nach hinten ins Cockpit. Erst jetzt wird das Spifall gelöst. Der Vorschoter setzt sich auf die Ducht, um das Vorschiff zu entlasten. Gleichzeitig zieht er den ganzen Spi in den Schoss und ballt ihn zu einem kleinen Päcklein. Mit einer kurzen Bewegung stopft er dieses als Ganzes in den Spisack, immer darauf bedacht, wieder nicht lange im Vorschiff zu stehen. So bleibt der Bug hoffentlich immer über Wasser.

Noch eine Runde ...?

Üben, üben, üben!

Starkwindsegeln lernt man nicht im Trockenen! Will man es lernen, gibt's nichts anderes, als raus zu gehen, wenn's in den Wanten pfeift. Am sichersten übt man anfänglich in begleiteten Trainings. Dann ist ein Motorboot in der Nähe, das im Notfall Hilfe geben kann. Häufig fühlt sich der Wind an Land stärker an, als dass er auf dem Wasser wirklich ist. Schlagende Segel und heulende Wanten verbreiten eine ungemütliche Stimmung. Gehört man nicht zu den Mutigsten, richtet man am besten geschwind das Schiff, zieht sich weg von den Booten um, hisst schnell die Segel und fährt sofort raus. Auch 30 Knoten Wind sind zu meistern!
Nur Mut ...



Ruedi Moser