

Bremse lösen

"Wir können den Wind nicht ändern, aber wir können die Segel anders setzen." (Aristoteles)
Wie recht er hatte...

Kommt das Gefühl auf langsam zu sein, lautet die Faustregel: Schoten fieren. Das wirkliche Ziel wäre aber, niemals langsam zu werden. So geht's (Abb. 1):

LAUFEN LASSEN

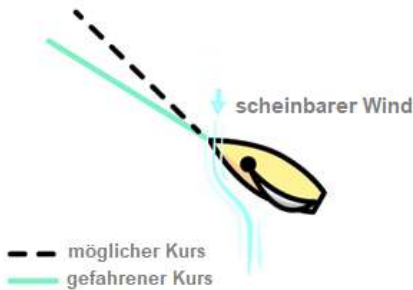


Abb. 1: Segel brauchen ungestörte Anströmung auf der Leeseite, um optimalen Vortrieb zu produzieren. Zu dichte Schoten klemmen diese ab. Darum: Fiere um laufen zu lassen!

Ab und zu volle Geschwindigkeit zu erreichen gelingt öfter, aber immer Speed zu behalten, das ist eine andere Geschichte... Auch schon passiert? Nach dem Runden der Leeboje sofort hoch gefahren und an den Schoten gezogen, was das Zeug hält. Die hinter dir liessen es dagegen etwas laufen, bis sie unter dir freien Wind hatten. Nach kurzer Zeit durch die Kreuzwellen und den verwirbelten Wind liegen sie schon vorn, beginnen zu steigen und würgen dich schliesslich erfolgreich ab. Fazit: Ziemlich sicher ganz dichte Schoten zur falschen Zeit! Ob in einer Böe, in einem Windloch, beim Pressen, beim Laufens lassen oder durch Wellen: Wenn du weisst, dass der Zeitpunkt da ist, die Grossschot etwas lösen, ist das ein grosser Vorteil, gegenüber denjenigen, die dies nicht tun. Fünf Situationen, wo Schoten fieren Geschwindigkeitspotential nach Luv hat:

1. Fieren beim Laufens lassen

Für optimalen Vortrieb brauchen Segel eine gute Anströmung auf ihrer Leeseite. Dieses Wissen sollte dazu führen, ständig genau darauf fokussiert zu sein, dass die Strömung dort immer funktioniert (Abb. 2).

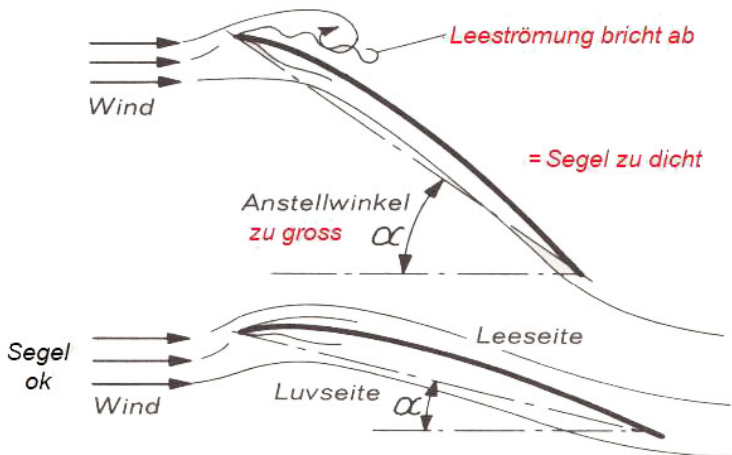


Abb. 2: Anliegende Leeströmung ist entscheidend für vollen Vortrieb!

Bremse lösen

Strömungsfäden können dabei gute Hilfe bieten. Typischerweise kollabiert die Leerströmung im obersten Viertel des Segels zuerst, dort wo Fäden angebracht sind. Leider ist die Strömung, wenn die Fäden reagieren, bereits weg und damit Vortrieb verloren. Besser ist es, ein Gefühl für Druckverlust zu entwickeln, bevor sich gestörte Strömung durch verminderte Geschwindigkeit bemerkbar macht.

Bei Leichtwind ist die Gefahr besonders gross, Schoten zu dicht zu haben. Passiert, fieren, Geschwindigkeit aufnehmen, erst dann wieder höher steuern und die Strömung nicht wieder abreißen lassen.

2. Fieren nach Pressen

PRESSEN

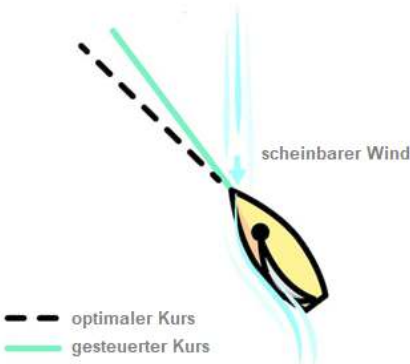


Abb. 3: Fiere nach einem Pressen: Durch Lösen der Schot lässt sich die Strömung schneller wieder aufbauen.

Du segelst in einen Schraler (Wind kommt mehr von vorn) und reagierst nicht schnell genug darauf (Abb. 3). Die Segel fallen am Vorliek ein wegen schlechter Anströmung. Du nimmst folglich die Schoten dichter um die Segel an den neuen Windwinkel anzupassen. Dabei nimmt die Geschwindigkeit ab.

Das führt dazu, dass dein scheinbarer Wind raumt (Wind kommt seitlicher). Um das auszugleichen, ist es nötig, die Segel wieder zu fieren, umso mehr, als dass du noch auf den optimalen Kurs abfallen wirst. Erst wenn die Geschwindigkeit wieder zugenommen hat, sollst du die Schoten wieder dichter nehmen.

3. Wenn der Widerstand sich ändert

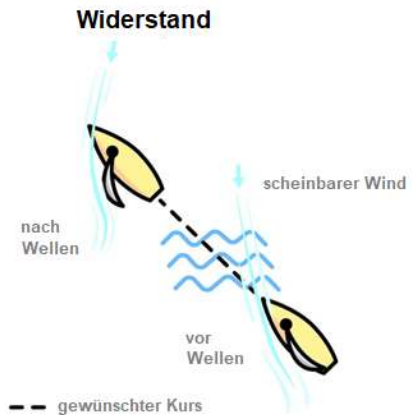


Abb. 4: Wellen bedeuten mehr Widerstand (Unterwasser), tiefe Segel auch (in der Luft).

Beim Segeln existieren zwei Komponenten von Widerstand: Im Wasser durch Rumpfwiderstand, der durch Wellen verstärkt wird und in der Luft vor allem durch die Tiefe der Segel (Abb. 4). Ein geschlossenes Achterliek erhöht diesen. Passt das Achterliek (Twist) nicht zum herrschenden scheinbaren Wind, verringert sich die Geschwindigkeit, der scheinbare Wind raumt und macht Fieren umso nötiger. Dies geschieht bei Leichtwind besonders leicht.

Gehts durch Wellen, bremst das Boot ab, der scheinbare Wind raumt schlagartig.

Die Segel sollen am besten schon gefiert sein, bevor die Strömung in den Segeln abreisst. Das ist meist besser, als höher werdendem Ruderdruck zu folgen und anzulufen. Hat das Boot wieder beschleunigt, Schoten wieder dichter nehmen. Nur bei grossem Schwell ist die Technik mit Anlufen bei steigendem Ruderdruck ok.

4. Böen

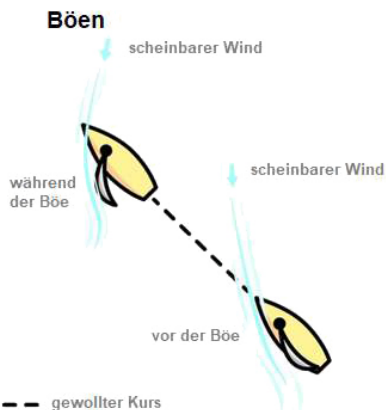


Abb. 5: Fiere die Schoten, wenn die Böe eintrifft, um auf den dabei raumenden scheinbaren Wind zu reagieren.

Präzises Fieren der Schot beim Einfahren in die Böe kann die grösste Verbesserung deiner Amwindgeschwindigkeit bringen (Abb. 5). Eine Böe ist sichtbar auf dem Wasser und wird gespürt durch Krängung und ansteigenden Ruderdruck. Das wird hervorgerufen durch den raumenden scheinbaren Wind. Statt mit Anlufen zu reagieren und relativ langsam zu bleiben, in den Pressmodus zu verfallen, Geschwindigkeit zu verlieren und wieder beschleunigen zu müssen, bringt das Fieren entscheidende Vorteile.

5. Windlöcher

Fährst du in ein Windloch, fühlt sich das an, wie ein Schraler. Also Schoten dicht nehmen und abfallen?

Im Windloch schrallt der scheinbare Wind. Das zeigen die Windfäden mit Tanzen an, das Vorliek fällt ein und damit der Druck deutlich ab. Das Windloch lässt sich zum Glück an veränderter Wasseroberfläche vorhersehen, im Gegensatz zum Schraler, der eher überraschender kommt.

Falle in einem Windloch nicht ab! Dein scheinbarer Wind würde mit dem Abfallen weiter schralen und es würde sich kein neuer Druck aufbauen. Es resultiert lediglich weiterer Weg!

Sobald deine Bootsgeschwindigkeit zur niedrigeren Windstärke im Windloch passt, raumt der scheinbare Wind wieder. Damit die Segel schnell wieder Strömung aufbauen können, ist es zu diesem Zeitpunkt erneut nötig, den Schotzug anzupassen – sprich etwas fieren.

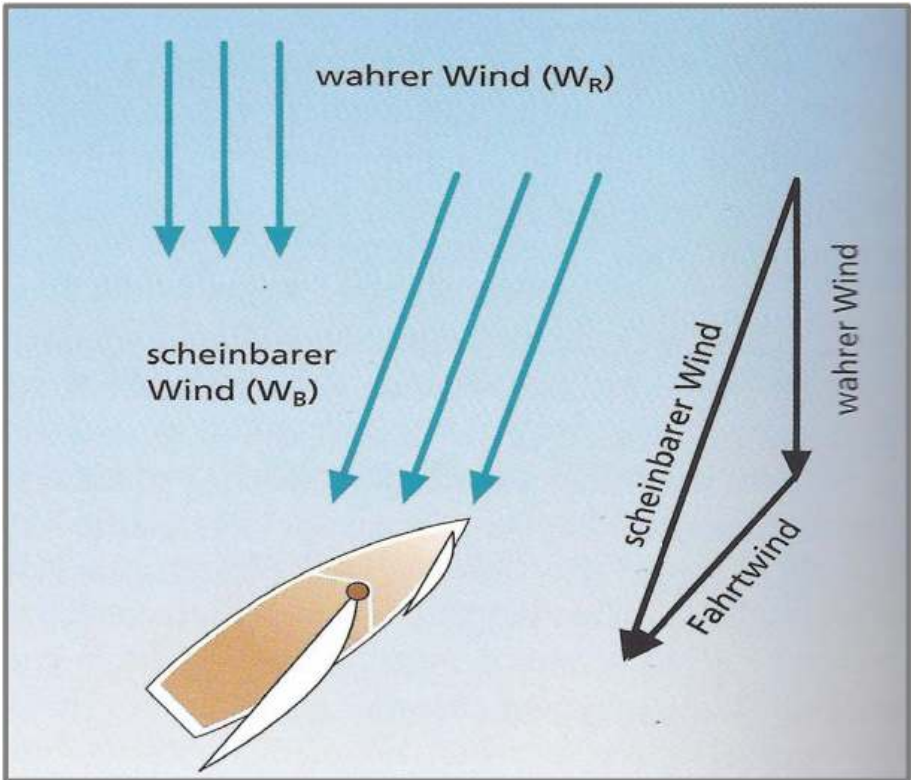
DER Rat aus all diesen Situationen? Bleibe aktiv mit der Grossschot und vergiss nicht, rechtzeitig zu fieren. Am meisten schadet der Bootsgeschwindigkeit, wenn sich an der Strömung im Segel etwas ändert und wir das nicht merken oder zu spät darauf reagieren.

nach Ease for Speed aus
SAILINGWORLD

von **Ruedi Moser**

Glossar:

Was ist scheinbarer Wind?



Was ist anliegende Strömung im Segel?

