

Tagesablauf einer internationalen Segelregatta auf dem Meer

Autor(en): **Bäni, Peter / Schweizer, Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Maggingen : Monatszeitschrift der Eidgenössischen Sportschule Maggingen mit Jugend + Sport**

Band (Jahr): **43 (1986)**

Heft 7

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-993369>

Nutzungsbedingungen

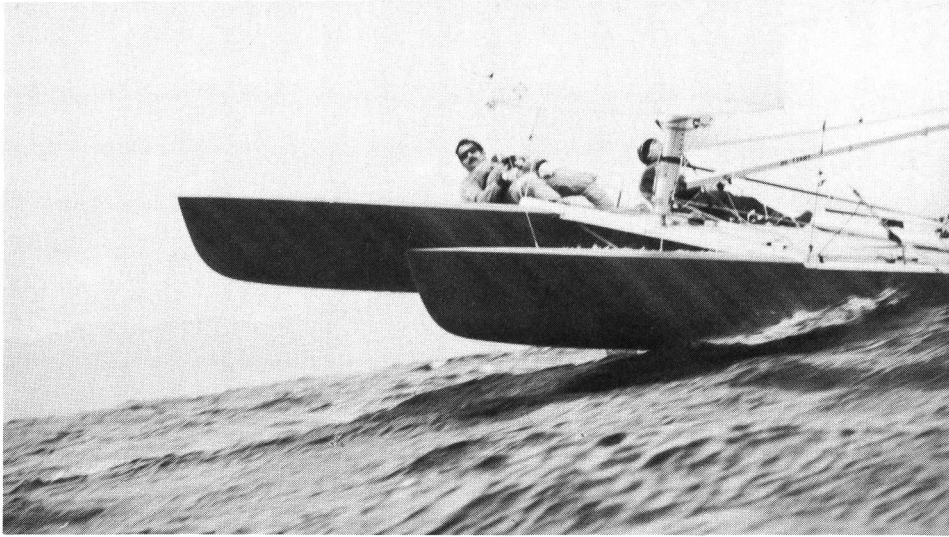
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Hart am Wind auf Backbordbug bei Windstärke 6 (Th. Schweizer/A. Scheurer vor Hyères).

Tagesablauf einer internationalen Segelregatta auf dem Meer

Peter Bani und Thomas Schweizer

Jeder Regattasegler kennt Segelbücher über «taktische Probleme in der Wettfahrt» oder Anleitungen über den «perfekten Leestart». Aber in fast all diesen Büchern wird die Phase der unmittelbaren Wettkampfvorbereitung vernachlässigt. Die bewusst erlebte und gestaltete Vorstartphase hat einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die nachfolgende Leistung des Wettkämpfers. Aus diesen Überlegungen entstanden die nachfolgenden Aufzeichnungen. Die Angaben sind nicht vollständig. Im segeltechnischen Bereich und bei der mentalen Vorbereitung sind Kürzungen vorgenommen worden.

Peter Bani: Fachleiter Kanu an der ETS als Wasserratte auch Segler, hat sich vor allem des Körpertrainings für das Tornado-Segeln angenommen. Er gehört der Ausbildungskommission der Union Schweiz. Yachtklubs (USY) an.

Thomas Schweizer (25) lernte das Segelhandwerk auf dem Bielersee. Mit dem «Vaurien» und dann mit dem «470er» erzielte er international beachtliche Resultate. 1984 stieg er erfolgreich auf die «Tornado»-Klasse um und nahm 1985 an der WM teil.

Vorgaben: 5. Lauf/5. Tag/Total 6 Läufe/3 Beaufort. Nach Meteoangaben sollte das Wetter stabil bleiben. Nächster Start 11.00 Uhr. Benötigte Zeit vom Hafen bis zur Startlinie 45 Minuten.

Vortag: Disqualifikation wegen Touchierens nach Halbdistanz in guter Position und mit guter Bootsgeschwindigkeit bei Windstärke 5.

Boot: Tornado

Zwischenklassement: Rang 10 von 46 klassierten Booten.

Ziel: Rang 6 bis 8

Folgende Ziele werden mit dieser Arbeit verfolgt:

- Vermehrtes Bewusstwerden der Startvorbereitung bei Regattaseglern am Wettkampftag.
- Erkennen von Fehlern und Mängel für Trainer aber auch für die Wettkämpfer selbst.

Tätigkeiten / Ablauf	Gedanken / Erwägungen / Annahmen
Aufwachen 07.30 Blick auf's Meer und Wetter	(Die Zahlen in Klammern beziehen sich auf die Liste der Fachausdrücke) 3 Beaufort (1), also ist mit keiner Startverschiebung zu rechnen; das heisst aufstehen und zügig vorwärts machen.
Anziehen Morgenessen; erneut Wetterbeobachtung; Besprechung der Lage mit dem Vorschoter (2). a) nimmt der Wind zu:	Da am Vortag auch viel Wind war, und wir mit der Bootsgeschwindigkeit zufrieden waren, ist keine Trimmänderung (3) in Aussicht.
b) nimmt der Wind ab:	Eventuell Wechsel der Fock (4), im Grossech (5) oben weichere Latten (6).
Gemeinsamer geistiger Bootscheck	Was muss noch repariert werden?
Kurze Analyse der bis her gesegelten Läufe	Durch Disqualifikation Streichresultat bereits gefasst, das heisst, um unser Ziel

Tätigkeiten / Ablauf

Taktik für den heutigen Tag:

Einpacken eines kleinen Wettkampfproviants
Segelkleider einpacken

08.45 Aufbruch zum Club, mit dem Velo oder zu Fuss

09.00 Im Clubhaus «schwarzes Brett» beachten

Gedanken / Erwägungen / Annahmen

(6. bis 8. Rang) zu erreichen, müssen wir besonders auf Touchierungen und Frühstarts achtgeben.

Mit dem 10. Rang liegen wir hinter den Erwartungen zurück, und da nur noch 2 Läufe ausstehen, muss am heutigen Tag dringend etwas unternommen werden.

Kontrollierter Angriff: Das heisst etwas Risiko bei der Schlagwahl (8) auf der Kreuz. Bei eventuell schlechter Platzierung an der 1. Boje Versuch eines Leedurchbruchs (9) auf den beiden Raumkursen (10).

Aber Zurückhaltung bei den Bojenmanövern. Beim Start muss der Vorschoter unbedingt nach (Luv (11) Ausschau halten, um zu kontrollieren, ob wir durch ein anderes Boot gut abgedeckt sind, damit wir uns bei einem allfälligen Frühstart gut verstecken können.

Bei Windstärke 3 alle Segelkleider zum Boot mitnehmen.

Körperliche Bewegung

Ist die Disqualifikation des Vortages bestätigt worden?

Stimmen die dafür erhaltenen Punkte?

Tätigkeiten / Ablauf**Gedanken / Erwägungen / Annahmen**

Meteokarte studieren (eventuell gibt es eine Informationsveranstaltung eines Meteorologen)

Zirka 09.15: Zum Boot gehen und allgemeine Vorbereitungen vornehmen

Blick von der Hafemole auf's Meer:

Materialwahl und Basistrimm:

Grossegel vorbereiten:

Auftakeln (20):

- Boot in den Wind stellen;
- Grosstuch und Fock aufziehen;
- Rigg (21) spannen;
- Kleider wechseln;
- Proviant verstauen;
- Fock aufziehen;
- Ruderanlage (12) montieren;
- Rumpdeckel schliessen.

Vergleich zum Vortag; Auch die Wetterentwicklung für die nächsten Tage beachten.

Sind keine Schoten (13) durchscheuert? Sind noch alle Knoten in Ordnung? Sind noch alle Sicherungsringe vorhanden? Sind die Scotch-Band-Abklebungen noch in Ordnung? Haben sich Schäkel (14) gelockert? Sollte das Trampolin nachgespannt werden? Sind die Ausreitgurten (16) noch genügend befestigt? Hat es noch Wasser in den Schwimmern (17)?

Besprechen der Situation mit Vorschoter und Trainer.

Entscheid für Leichtwind-Fock; Im Grosstuch ersetzen wir die dritt- und viertobersten Latten durch weichere. Den Fockholepunkt (18) verschieben wir 5 cm nach vorne. Was machen die «Gegner» in der Umgebung? Setzen sie mehrheitlich auf eher schwache oder starke Winde?

Latten spannen: Aufpassen, dass sie nicht zu stark gespannt sind, sonst schliesst sich das Achterliek (19) zu fest.

Ist der Trockenanzug nötig oder genügt der Faserpelz mit Kombi?

Hat sich die Länge der Pinne (22) nicht verstellt?

Tätigkeiten / Ablauf**Gedanken / Erwägungen / Annahmen**

Konzentrierte Wettkampfvorbereitung.

In Kolonne einsteigen; (dabei letzter Check) Boot einwassern.

10.00: Auf dem Wasser.

Nach der Ausfahrt aus dem Hafen: Funktionskontrolle.

Loslassen der Pinne:

Beobachtung des Wetters, insbesondere der Wolken:

Vollständig ankleiden; Trapezgurt nachschnüren; Schwimmweste anziehen.

10.20-10.40: Zum Startboot segeln; eventuell kleine Zwischenverpflegung

10.45: Ankunft beim Startschiff:

Auf Backbordbug (24) hart am Wind (25) über die Startlinie segeln:

Bis 10.50: Abwarten des 10-Minuten-Schusses.

Trimmschlag hart am Wind auf Backbordbug:

- eventuell umtrimmen;
- dazwischen: Feststellen und aufschreiben des Kompasskurses auf Backbordbug hart am Wind:

Auf Steuerbordbug (26) wenden.

Ist das Boot gleich luvgierig (23) wie an den Vortagen?

Entwickelt sich das Wetter, wie es der Meteobericht vorausgesagt hat?

Regattatrimm einstellen: das heisst Boot und Mannschaft im Hinblick auf den Wettkampf «aufwärmen» und optimieren (Kurse, Manöver).

Was für Flaggen sind gesetzt? Ist der Kompasskurs zur Luvboje bereits am Startschiff angeschrieben?

Welche Seite der Startlinie ist bevorzugt?

Wie steht das Segel? Wie liegt das Boot im Ruder? Wieder beobachten.

Wenn der Wind grundsätzlich aus der gleichen Richtung weht, wie an den Vortagen, gibt es nicht dennoch eine kleine Abweichung der Windrichtung?



Gedränge bei einer Bojenrundung bei Windstärke 1.

Tätigkeiten / Ablauf**Gedanken / Erwägungen / Annahmen**

Kompasskurs auf diesem Bug merken und aufschreiben:

Abfallen (28) auf Vorwindkurs (29) Richtung Startschiff:

Ist die Differenz zum vorherigen Kurs zwischen 85° bis 90°?

Wenn nein; warum? Kommen die Wellen nicht exakt aus der Windrichtung? Zum Beispiel wegen einer Uferdeformation (Bucht, Halbinsel usw.)? Segelt man deshalb auf einem Bug etwas mehr gegen die Wellen und auf dem anderen etwas mehr quer dazu? Lässt somit dieser Umstand nicht auf beiden Bugen die gleiche Höhe am Wind zu?

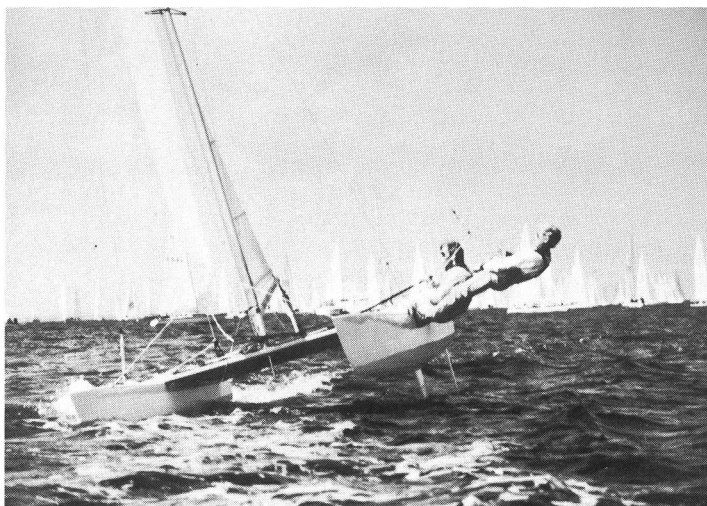
Absprache mit dem Vorschoter wo gestartet wird.

Wenn man den Wind im Regattarevier beobachtet, kann da eine eindeutig bevorzugte Seite, bedingt durch eine Landzunge, eine lokale Strömung oder eine Wetterfront ausgemacht werden?

Wie war es an den Vortagen?

Wenn wir andere Boote beobachten, die hart am Wind über die Startlinie segeln: machen sie etwa die gleiche Höhe wie wir vorher, oder hat der Wind bereits gedreht?

Hat die Regattaleitung die Startlinie versetzt?



Am Wind auf Steuerbordbug bei Windstärke 3 anlässlich der Kieler Woche.

In der Nähe des Startbootes das Boot «parkieren» und auf den 5-Minuten-Schuss warten:

10.55: 5-Minuten-Schuss:

Boot auf der Startlinie parkieren und warten.

Alle 30 Sekunden: Zeitangabe durch den Vorschoter:

Absprache mit dem Vorschoter welche «Seite» der Startkreuz wir bevorzugen würden.

Stimmt meine Zeit genau?

Haben sich bereits viele Boote auf der Startlinie eingereiht?

Wenn ja, wird sofort noch ein freies Loch in dem von uns bevorzugten Sektor gesucht.

Wenn wir uns vor den anderen Booten befinden, segeln wir rückwärts, weil wir keinen Frühstart provozieren wollen. Aber wir bleiben immer in der vordersten Reihe und versuchen uns etwas Leerraum (30) zu verschaffen, um vor dem Start abfallen und beschleunigen zu können.

Tätigkeiten / Ablauf**Gedanken / Erwägungen / Annahmen**

Zirka 3 Minuten vor dem Start: allgemeiner Rundblick:

10.59: 1-Minuten-Regel: alle 5 Sekunden Zeitangabe.

Der Vorschoter schaut jetzt nur noch nach Luv, damit er sofort berichten kann, wenn jemand ein bisschen «anzieht», denn wir dürfen nicht so stark abgedeckt werden, dass wir Abwinde (33) erhalten.

30 Sekunden vor dem Start: Vorschoter hängt Trapez (34) ein:

20 Sekunden vor dem Start:

Achtung: Das «Loch» im Lee darf nicht allzu gross werden, weil sich sonst ein Konkurrent entscheiden könnte, in diesen Freiraum zu kommen und uns zu blockieren.

Hat der Wind gedreht und ist die andere Seite der Startlinie plötzlich bevorzugt?

a) Wenn ja, nach kurzer Absprache mit dem Vorschoter sofort korrigieren und am neuen Ort sofort eine neues «Loch» suchen.

b) Wenn nein, gibt es «Cracks», die ebenfalls in unserer Nähe starten?

ba) Wenn ja, bestätigt sich unsere Analyse der Situation.

bb) Wenn nein, warum könnte unser Startort schlecht sein? Hat es auf unserer Seite weniger Wind? Ist die Strömung ungünstig? usw.

Ist derjenige, der im Lee von uns starten will ein berühmter «Höhe-Presser», der uns am Start klemmen könnte? Wenn ja hat es im Lee von ihm noch genügend Platz für ein Boot?

Wenn ja, segeln wir sofort rückwärts, fallen ab und fahren in dieses «Loch».

Wenn nein, versuchen wir den Zwischenraum zwischen ihm und uns etwas grösser werden zu lassen, damit wir im Lee von uns genügend Reserve haben, und wir werden nach dem Start versuchen, ihn mit mehr Speed, aber etwas weniger Höhe zu überlaufen.

Sind wir im Luv gut von anderen Segeln abgedeckt, damit unsere Segelnummer nicht entdeckt werden kann?

Wie weit sind wir von der Startlinie entfernt?

Ist eine Peilung zur Leeboje möglich?

Ist die Grossschot (31) soweit klariert (32), dass ich sofort dichtnehmen kann?

Wenn wir uns in der Mitte der Startlinie befinden, dürfen wir uns eventuell noch etwas nach vorne begeben, da ja erfahrungsgemäss die Startlinie in der Mitte immer etwas durchhängt. Das heisst, wir sind erst effektiv auf der Linie, wenn wir das Gefühl haben, wir seien bereits darüber.

Wie gross ist jetzt der Leerraum, damit ich abschätzen kann, wie lange vor dem Start ich dichtnehmen und abfallen kann, ohne das Leeboot regelwidrig zu behindern.

Wenn jetzt im Luv eine ganze Gruppe von Booten anzieht, sind wir gezwungen mitzugehen, sonst finden wir uns in deren Abwinden wieder.



Gedränge am Start auf dem Gardasee.

Tätigkeiten/ Ablauf	Gedanken/ Erwägungen/ Annahmen
15 Sekunden vor dem Start: Ich nehme langsam dicht und falle ab, um Geschwindigkeit aufzunehmen.	
10–5 Sekunden vor dem Start:	Behindere ich das Boot im Lee von mir nicht? «Überfährt» mich niemand vom Luv her?
5 Sekunden – Start: Ich luvte bis auf Amwindkurs und nehme das Grosstuch ganz dicht.	
Nach dem Start:	Hat der Start geklappt? Wie liegen wir? Muss ich auf Höhe aufpassen, wegen einem Leeboot, das von unten zu uns heraufzieht? Oder muss ich das Boot «laufen lassen», weil uns sonst im Luv ein Boot bald Abwinde geben könnte?
Vorschoter schaut, ob es einen Massenfrühstart gegeben hat und die entsprechenden Flaggen gesetzt wurden:	a) Wenn nein, beobachtet er unsere Bootsgeschwindigkeit und kontrolliert den Kompasskurs. Wenn der Wind bereits zum Abfallen gedreht hat, und wir haben die Absicht auf der Startkreuz auf die rechte Seite zu gehen, erwägen wir eine Wende zu machen. b) Wenn ja, segeln wir noch etwas weiter, um unsere Bootsgeschwindigkeit im Verhältnis zu den anderen zu beobachten. Wir kontrollieren den Kompasskurs, und wenn der Wind gedreht hat, so schreiben wir diese neue Zahl auf, um eventuell später eine gewisse Tendenz feststellen zu können. Wir kehren nicht zu spät zur Startlinie zurück, um nicht Opfer der möglicherweise eingeführten «verschärften 5-Minuten-Regel» (35) zu werden. Wir beobachten, ob die Wettfahrtleitung die Startlinie verändert hat; und wenn ja, welche Seite der Startlinie nun bevorzugt ist? Kurze Analyse des Starts und der Bootsgeschwindigkeit mit dem Vorschoter; abschliessend neue Startvorbereitung.

Erklärungen der Seglerischen Fachausdrücke

- (1) *Beaufort*: Windstärke
- (2) *Vorschoter*: Mannschaftsmitglied, das die Fock bedient.
- (3) *Trimmänderung*: Die Segel, den Mast usw. entsprechend Kurs- und Windrichtung vorteilhaft einstellen.
- (4) *Fock*: Vorderes und kleineres Segel, das von einem Mannschaftsmitglied bedient wird.
- (5) *Grosstuch*: Hinteres und grösseres Segel, das vom Steuermann bedient wird.
- (6) *Latten*: Je nach Härte der Segellatten kann das Profil des Segels verändert werden.
- (7) *Mastfall*: Winkel zwischen Mast und Bootsrumpf.
- (8) *Schlagwahl*: Entscheidung, wo während der Regatta hingesegelt wird.
- (9) *Leedurchbruch*: Sich grundsätzlich auf der dem Wind abgewandten Seite der anderen Boote halten.
- (10) *Raumkurs*: Wenn der Wind etwas von hinten auf das Boot einfällt (zirka 90° und mehr).
- (11) *Luv*: Die dem Wind zugewandte Seite.
- (12) *Ruderanlage*: Steuersystem des Bootes.
- (13) *Schot*: Seil, Leine
- (14) *Schäkel*: U-förmiger Metallbügel, der mit einem Schraubbolzen verschlossen werden kann.
- (15) *Trampolin*: Bei einem Katamaran: Segeltuch, das zwischen den beiden Bootsrümpfen gespannt wird.
- (16) *Ausreitgurten*: Gurt im Cockpit, unter welchen man die Füsse steckt, um beim Herauslehnen Halt zu finden.
- (17) *Schwimmer*: Bootsrümpfe
- (18) *Fockholepunkt*: Genau bestimmter Punkt, von wo aus die Fock gezogen wird.
- (19) *Achterliek*: Hintere Kante des Segels.
- (20) *Auftakeln*: Segel aufziehen.
- (21) *Rigg*: Kompletter Mast mit Befestigungsteilen.
- (22) *Pinne*: Bedienungsriff des Steuers.
- (23) *Luvgerig*: Das Boot hat die Tendenz in den Wind zu drehen.
- (24) *Backbordbug*: Segel steht auf der linken Seite des Bootes (von hinten gesehen).
- (25) *Hart am Wind*: Bestmöglicher Kurs gegen den Wind.
- (26) *Steuerbordbug*: Segel steht auf der rechten Seite des Bootes.
- (27) *Wenden*: Manöver zur Kursänderung auf Amwindkurs, wobei das Boot durch den Wind gedreht wird.
- (28) *Abfallen*: Das Boot vom Wind wegdrehen.
- (29) *Vorwindkurs*: Der Wind fällt genau von hinten auf das Boot ein.
- (30) *Leerraum*: Freier Raum auf der vom Wind abgewandten Seite des Bootes.
- (31) *Grossschot*: Seil zur Bedienung des Grossegels.
- (32) *Klarieren*: In Ordnung bringen.
- (33) *Abwinde*: Durch andere Boote gestörte und abgelenkte Winde.
- (34) *Trapez*: Der Vorschoter kann mit Hilfe eines am Mast befestigten Drahtseils sein ganzes Gewicht nach aussen verlagern.
- (35) *Verschärfte 5-Min.-Regel*: Wer sich 5 Minuten vor dem Start vor der Startlinie befindet, wird disqualifiziert. ■