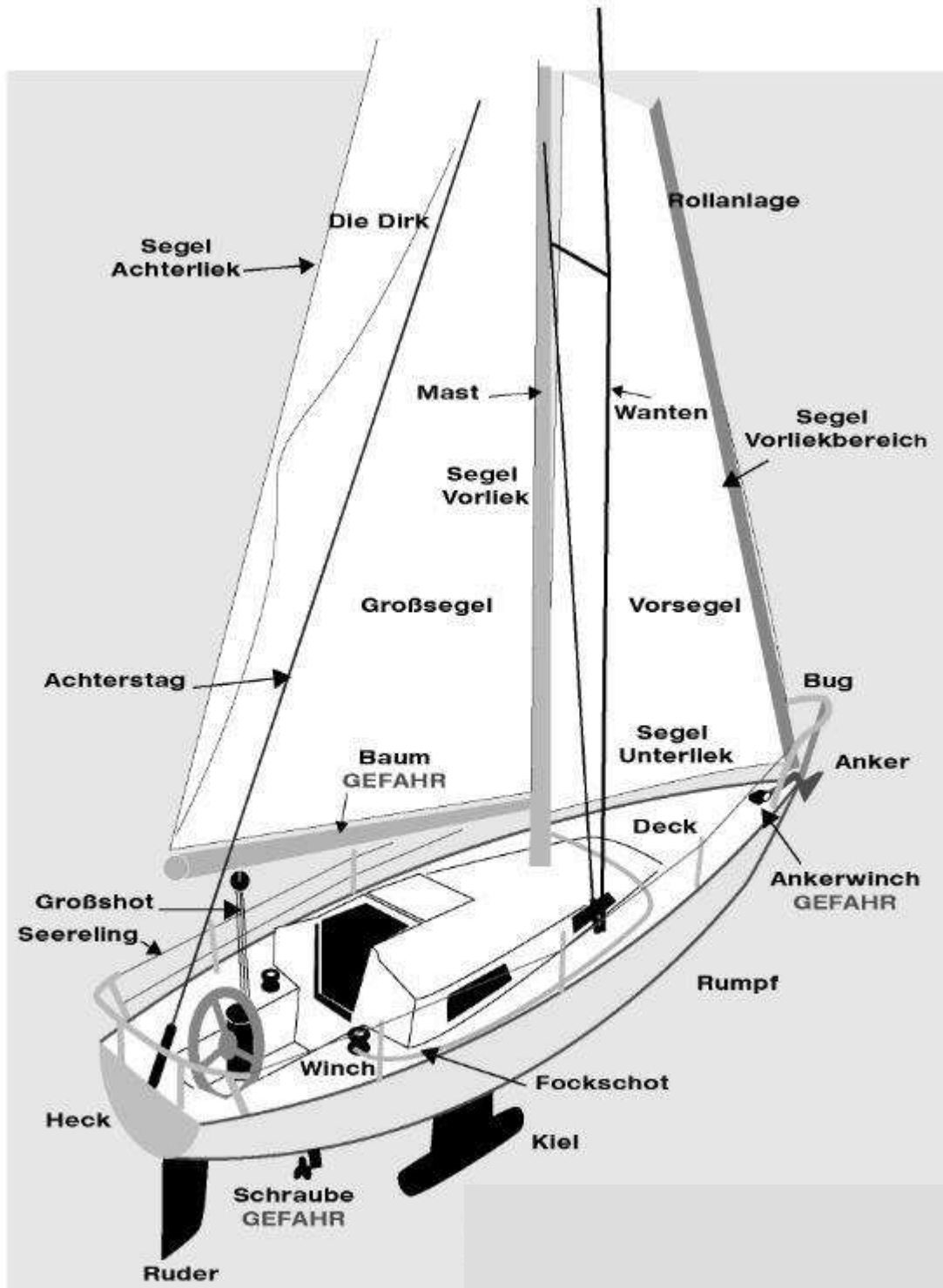


Segellatein



I. Wie heißt was?



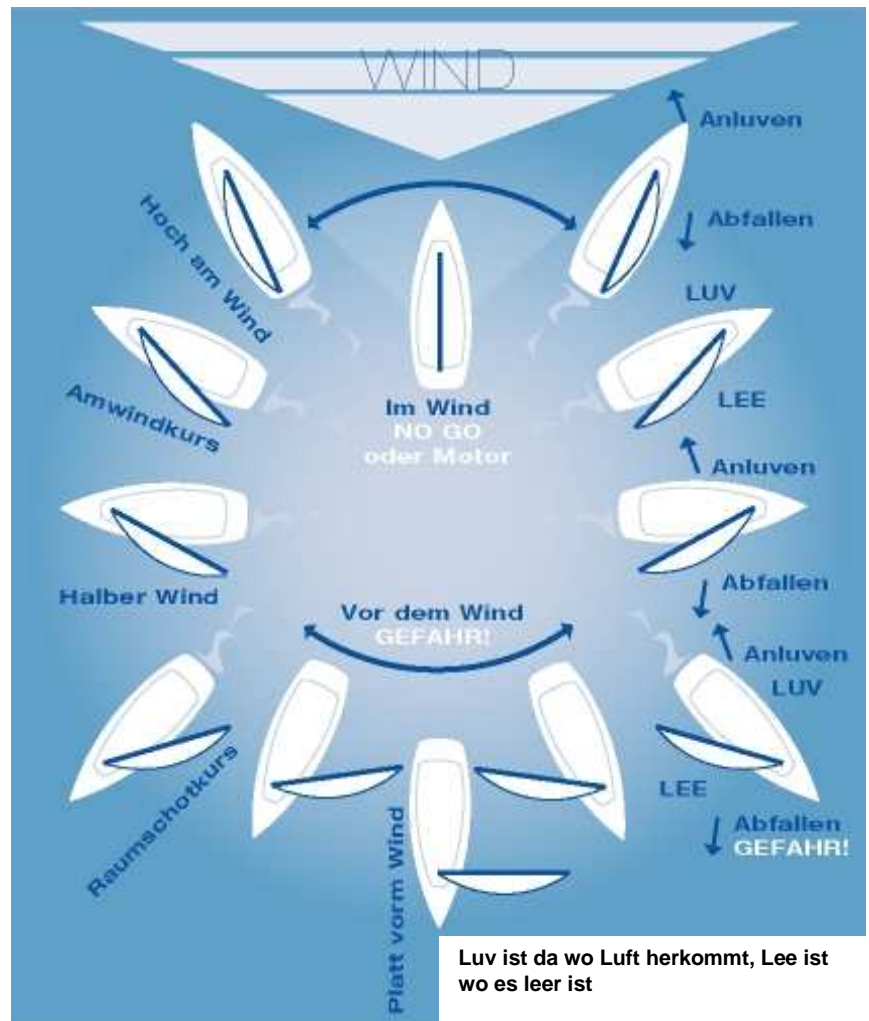
Die Begriffe auf diesem Bild sind grundlegend und werden immer wieder benötigt.

!! Ganz wichtig: Steuerbord ist rechts und Backbord ist links!!

II. Die Kurse zum Wind

**Die Skizze wirkt kompliziert?
Nur auf den ersten Blick vielleicht. Die
Hauptbotschaften sind einfach
zusammengefasst:**

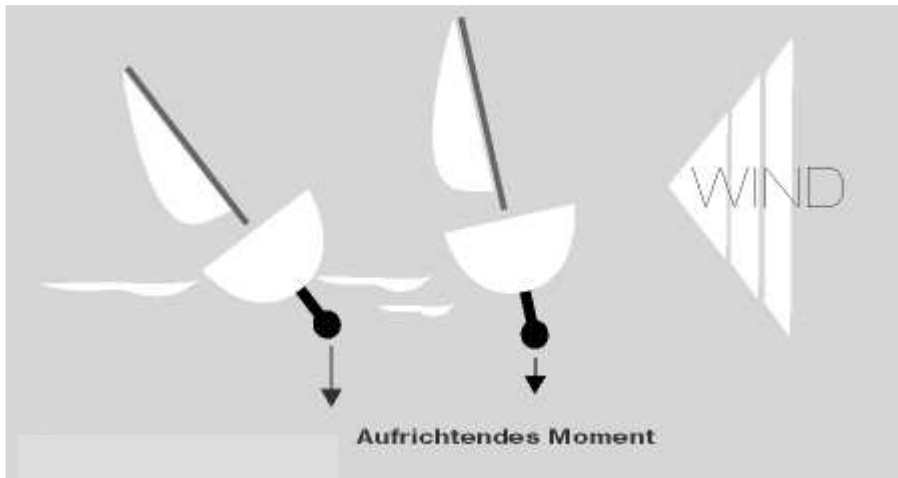
- 1. Direkt gegen den Wind kann man nicht segeln.**
- 2. Verändert man die Richtung einer Yacht mit dem Bug nach LUV (d.h. zum Wind), so nennt man das Anluven. Steuert man mit dem Bug vom Wind weg, so nennt man das Abfallen.**
- 3. Abfallen, d.h. mit der Nase des Bootes vom Wind weg drehen, kann Gefahr bedeuten. Die Konsequenz? Sollte man mal unsicher sein und der Skipper nicht griffbereit, lieber in den Wind steuern als vom Wind weg. Wie das genau geht, wird weiter unten erklärt!**
- 4. Wer genau hinschaut: Jeder Kurs zum Wind hat seine eigene Segelstellung. Hoch am Wind wird das Segel dicht genommen. Platt vorm Wind wird das Segel weit geöffnet.**



Seglerlatein: Die Kurse einer Segelyacht



III. Einfach Vertrauen!



Stressvermeidung ist einfach, wenn man z.B. schon im Vorfeld weiß, dass eine moderne Segelyacht sich bei Wind quasi schräg legen muss OHNE dabei zu kippen. Sowohl Schräge als auch das Aufrichten sind Ergebnis einer physikalischen Gesetzmäßigkeit. Nicht mehr und nicht weniger. Wind drückt auf die Segelfläche und das Boot legt sich schräg.

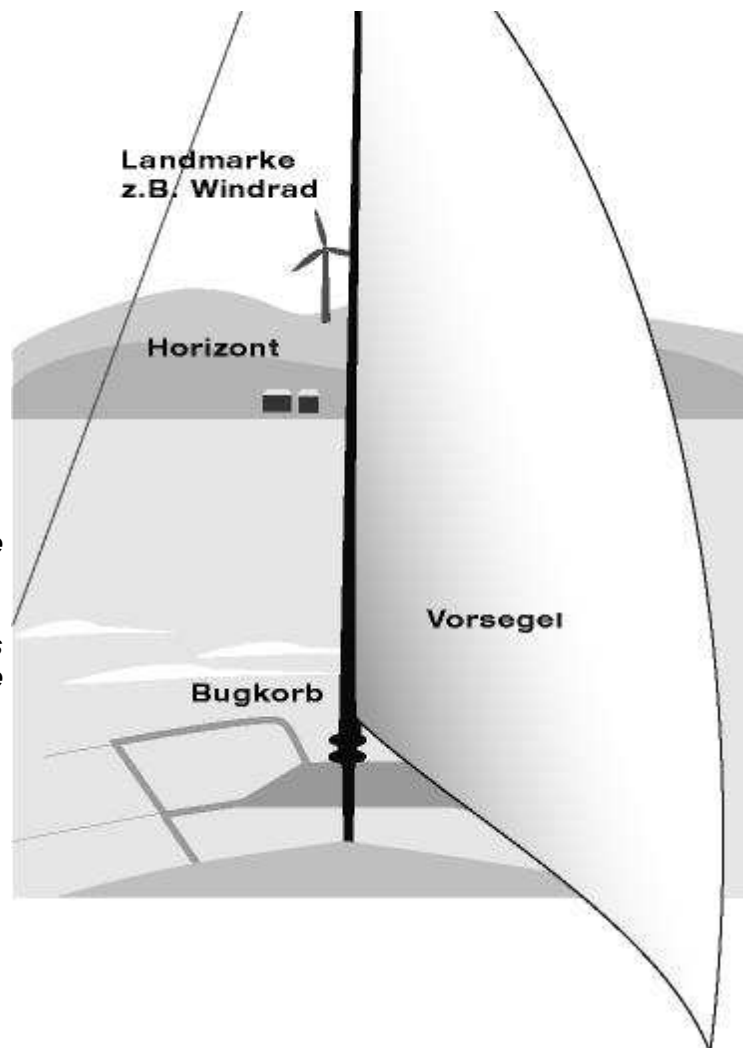
Das Gesetz geht zum Glück noch weiter. Je schräger die Segelyacht liegt, desto größer das "aufrichtende Moment" des Ballastkiel, d.h. dem Punkt an dem der Pfeil oben auf dem Bild ansetzt. Gleichzeitig legt sich auch das Segel schräg, wodurch die Angriffsfläche für den Wind geringer wird. Zusätzlichen Einfluss kann die Crew selbst nehmen, indem die Grossschot (siehe Bild oben), mit der das Großsegel "bedient" wird einfach freigegeben (gefiert) wird. Wir können also aktiv wählen wie schräg wir segeln möchten. Wie das genau geht, lernt man beim segeln. Für uns ist es erst mal wichtig zu wissen, dass Schräge bei einer Segelyacht normal ist und wir zudem etwas dagegen tun können. Die Schräge nennt sich krängen und hat nichts mit dem Gesundheitszustand der Yacht zu tun, heißt daher NICHT kränken. Es wird definitiv weder mit "K" geschrieben noch gesprochen.

IV. Das erste mal selbst am Ruder!

1. Steuern nach Landmarke

Wer die ersten Begriffe gelernt hat und verstanden hat kann bereits jetzt -zunächst unter Skippers "Beobachtung"- "seine" Yacht unter vollen Segeln durch die Wellen des Meeres steuern. Am besten geht das am Anfang mit einer Landmarke, auf die man das Schiff "zusteuert". Das Windrad auf dem Bild rechts ist eine besonders anschauliche Landmarke da es sich bewegt, ohne dabei wegzulaufen. Alternativ finden sich Häuser, Einschnitte zwischen Bergen, Bergspitzen oder bestenfalls Palmen, was dann aber oft mit Riffen korrespondiert. Erfahrene Segler erkennen auch eine Abweichung zum Horizont, brauchen also nicht unbedingt eine Landmarke.

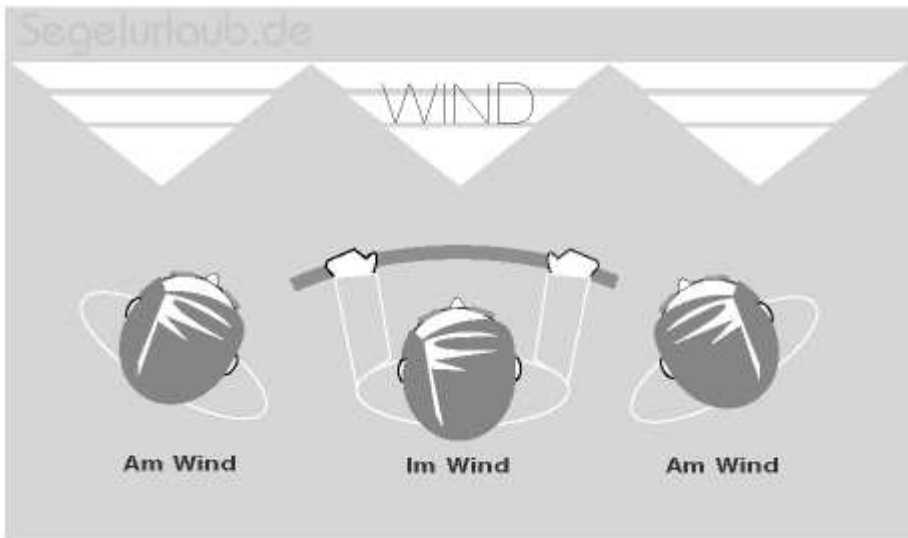
Was sich nicht als Landmarke eignet ist alles was selbst auch seine Position verändert wie z.B. andere Schiffe. Ausnahme: wir folgen einer anderen Yacht die den gleichen Kurs hat wie wir.



Mit dem Bugkorb "zielt" man beim Kurshalten auf die Landmarke! Einer Abweichung –dem sogenannten "auswandern" des Buges- wird einfach durch Gegenlenken entgegengewirkt. Merke: Je eher und sensibler man reagiert, umso weniger muss man am Ruder zerrn. Der Skipper oder derjenige, der zuvor erfolgreich am Ruder gestanden hat, sollte beim Rudergängerwechsel immer dem neuen Rudergänger zur Seite stehen bis sicher ist dass der Kurs intuitiv gehalten wird! Besondere Aufmerksamkeit gilt den Raumschotkursen - siehe Bild oben- sie können mitunter kritisch werden. Fragen Sie als Einsteiger nach einem Kurs "Hoch am Wind" mit Landmarke, es wird ein tolles Gefühl sein, auf diesem meist unkritischen Kurs die Segelyacht erstmals durch die Wellen zu steuern! Fragen Sie dieses nicht gerade bei Sturm oder wenn ein Skipper zur Eile mahnt. Manchmal ist es ein aufziehender Sturm, oder die drohende Dunkelheit die eine schnelle Fahrt notwendig macht, Zeit für die alten Hasen am Ruder, die keinen Millimeter verschenken. Wann ein Skipper welchen Rudergänger einsetzt, kann auch eine Erwägung aus Sicherheitsaspekten sein und wird immer vom Skipper entschieden, der Rudergänger muss sich ab immer selbst sicher fühlen, der Spaß steht schließlich an erster Stelle. Nutzen Sie -bei Flaute- auch die Gelegenheit mit der Segelyacht Motorboot zu fahren, gerade so lernt man als Einsteiger stressfrei Gefühl für die Yacht zu bekommen. Ach ja, der Rudergänger bekommt vor allen anderen Getränke, Snacks etc. gereicht, da er sich ja selbst nichts holen kann, schließlich lenkt er die Geschicke der Crew. Rudergehen ist also auch aus diesem Aspekt heraus sehr praktisch.



2. Steuern nach dem Wind



Schritt zwei ist das Steuern nach dem Wind. Stellen Sie sich dazu vor, Ihre Nase sei der Bugkorb Ihres Schiffes! Im Wind -siehe oben auf der Windskizze unter "Im Wind"- spüren Sie den Wind auf beiden Wangen & Ohren gleichmäßig. Der Bugkorb der Yacht zeigt jetzt direkt in den Wind, die Segelyacht bleibt stehen, was wir allerdings im Normalfall nicht wollen ...

"Am Wind" ist nur eine Gesichtseite dem Wind gerade soweit zugewandt, dass Sie nur noch auf einer Gesichtseite den Wind spüren! Sie werden sehen, es ist toll! Denken Sie wieder daran: Die eigene Nase steht dabei quasi für die Nase (Bug genannt) der Segelyacht! Kann man daher auch im heimischen Garten üben, indem man den Winkel der Nase zum Wind verändert.

An Bord dann sollte die eigene Nase in Richtung Bug (Bugkorb) zeigen, wenn Sie spüren wollen, wie genau der Wind das Boot "trifft". Spüren wir den Wind auf nur einer Gesichtshälfte, nimmt das Boot Fahrt auf. Spüren wir den Wind auf beiden Gesichtshälften steht das Boot im Wind. Auch das in den Windstellen der Segelyacht will geübt sein, brauchen wir dieses Manöver z.B. um -unter Zuhilfenahme des Motors- unsere Segel zu bergen. Dabei nutzen wir den Motor mit möglichst wenig "Gas" d.h. nur so stark um die Segelyacht im Wind zu halten.

In der Spitze des Mast (Masttop genannt) befindet sich auch eine mechanische Anzeige (gleich einem Wetterhahn auf der Kirchturmspitze), die ebenfalls die Windrichtung anzeigt. Gleichwohl die eigene Nase viel praktischer ist, muss man schließlich nicht nach oben schauen und kann sich auf den Kurs konzentrieren. Oft gibt es auch noch als dritte Möglichkeit eine schlaue Instrumentenanzeige, die sogar den sogenannten "wahren Wind" errechnen kann, wobei die erfahrene Nase auch hierbei genauer und schneller ist und intuitiv den richtigen Kurs zum Wind finden lässt.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass Ihnen auch die Segel etwas über den Wind erzählen. Z.B. fängt die Frontseite des Vorsegels (Vorliek) an zu zittern und zeigt einen Gegenwölbung wenn man die Yacht zu hoch am Wind steuert und vieles mehr. Seien Sie gespannt, wie das genau funktioniert.

2. Steuern nach KOMPASS(Kurs)

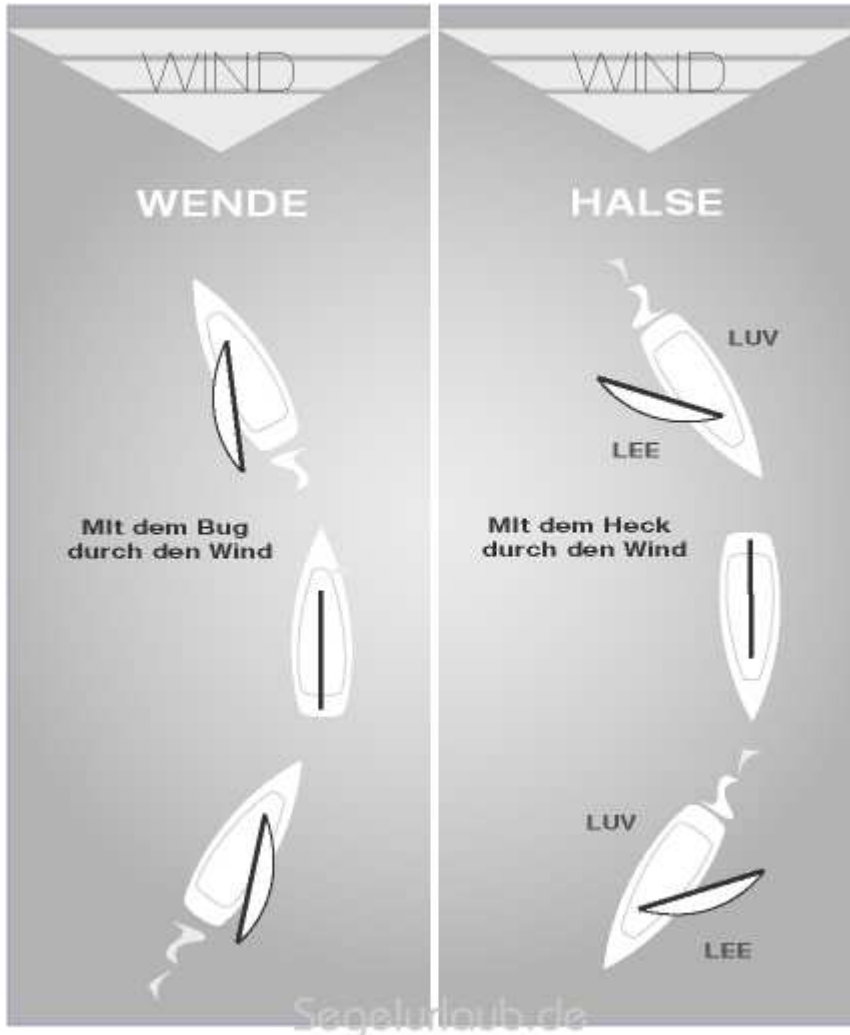
Sie sollten die ersten Kurse nach Landmarken steuern, später nach Wind, Gefühl und Wellen! Erst wenn das SITZT, können Sie anfangen den Kompass zu benutzen, um Ihren Kurs zu prüfen und später einzustellen. Unzählige Einsteiger wurden sofort abgeschreckt, weil Sie unter Segeln sofort einen Kompasskurs steuern sollten und das dann möglichst noch Raumschots (Raumschotkurs siehe Kursskizze).

Merke: Der Kompass ist in erster Linie ein Navigationsinstrument und wird nicht permanent angestarrt, es sei denn es ist ein verwunschener Piratenkompass den wir aber im Normalfall nicht an Bord haben.



Die zwei wichtigsten Manöver.

Wer jetzt vom Wind und den Kursen fasziniert ist, kann hier noch schnell die beiden wichtigsten Segelmanöver "mitnehmen". Wer mit Mühe bei der Sache war und meint, all das Rudergehen und Kurshalten müsse sich setzen, der Macht am besten ein paar Knoten, um sich mit etwas Handfestem Abwechslung zu gönnen.



Bei Wende und Halse verliert ein ungeübter Segler schnell mal die Übersicht und "lenkt" weiter als es sein muss. Vor der Wende und Halse sollte man sich also überlegen, welcher Wendewinkel möglich ist d.h. wo man ungefähr hinfahren möchte wenn man das Manöver fertig hat. Auch hier sind Landmarken eine Hilfe. Siehe auch die Windskizze oben und dort den Bereich "Im Wind". Wenn man eine Landmarke errechnet, die (siehe Zeichnung zum Thema) bei einer Wende in 90 Grad liegt, kann man sich schon mal nicht zu sehr versteuern oder gar einen Vollkreis fahren.



V. Verhaltensempfehlungen

Nichts, aber auch rein gar nichts von den eigenen Sachen gehört auf den Navigationstisch. Der "Navitisch" ist einzig der Bereich des Skippers, soweit nicht jemand anderes navigieren kann. Selbst wenn der Navigationstisch unstrukturiert wirkt, gibt es Skipper die dieses Chaos solange überblicken, bis nicht noch 8 weitere Sonnenbrillen oder Handys dort abgelegt werden. Auch hier sind Ähnlichkeiten zu existierenden Skippern rein zufällig ...

1 Vor dem An- und Ablegen

Vor dem Auslaufen werden zunächst die Luken (Fenster) in der eigenen Kabine geschlossen. Merke: Auch durch eine kleine Luke passt unter Druck eine große Welle und alles kann schlagartig patschnass werden. Schlimmer noch kann eine abgerissene Luke bei schwerem Wetter zum Sinken einer Yacht führen! Alles wird so in der Kabine verstaut dass es nicht durch die Gegend fliegen kann. Dies gilt insbesondere für schwere Gegenstände die sonst wie Geschosse durch das Boot fliegen können und dabei eine hohe Verletzungsgefahr bedeuten.

Die wichtigsten Sachen für den Tag legt man griffbereit in die eigene Kabine. Lifebelt und Rettungsweste - deren Handhabung der Skipper VOR dem Auslaufen in einer Sicherheitseinweisung erklärt hat- liegen immer für jeden griffbereit in der eigenen Kabine und zwar so, dass auch ein Mitsegler sie finden kann, falls man selbst eventuell seekrank ist. Das gleiche gilt für eine Regenjacke, falls das Wetter mal umschlägt. Keinesfalls werden ungenutzte Lifebelts und Rettungswesten die -da einstellbar- auf den Umfang des Trägers angepasst werden einfach an Deck "verstreut". Das führt in einer Notsituation dazu dass der Dünne den Lifebelt des Dicken erwischt und umgekehrt. Vor dem geistigen Auge mag das witzig erscheinen, je nach Situation ist es aber gefährlich, denn das erneute Einstellen dauert in einer Notsituation zu lange.

2 Hafenmanöver und deren Vorbereitung

Auch wenn die Hafenmanöver und deren Vorbereitung perfekt anlaufen, je nach Situation können Hafenmanöver selbst für erfahrene Skipper sehr heikel sein. Jeder Hafen ist anders, der Wind kann aus 360 verschiedenen "Richtungen" kommen, wobei eine minimale Winddrehung auf die andere Bugseite ein Manöver kostenintensiv versauen kann. Anders als mit einem Auto oder LKW kann man mit einer Yacht nicht einfach mal eben stehen bleiben, weil im Normalfall Wind oder sogar Strömung auf ein Boot einwirken und man mit relativ weichem Kunststoff auf harten Beton treibt. Schnell hat man seine eigene Yacht oder sogar andere Boote beschädigt, wenn etwas schief geht. Zwei für den Laien identische Manöver können dabei für den Skipper eine Bandbreite zwischen Himmel und Hölle ausmachen, ja nachdem woher der Wind kommt. Langer Rede kurzer Sinn; bei den Manövern -vor allem beim Anlegen- ist Funkstille. Der Skipper redet und die Crew hat -so hart das klingt- zu schweigen. Nach dem Manöver ist dann Zeit mögliche Fragen der Crew zu beantworten. Einzig wenn man etwas sicherheitsrelevantes sieht wie z.B. eine Leine die im Wasser treibt ist der Skipper zu warnen

VI. Seekrankheit

ist zunächst einmal viel seltener ein Problem als man befürchten mag. Wer auf Fähren auch bei Seegang keine Beschwerden hat wird auch auf Segelyachten keine Probleme haben. Wer auf Fähren schon mal Seekrank war den muss es nicht auch auf einer Segelyacht erwischen weil eine Segelyacht eher fair in die Welle geht während ein Fähre eher zum schlingern neigt. Auch wer noch nie Seekrank war und seit Jahren segelt kann durch Übermüdung, Alkohol und sonstigen Formschwächen bei einer extremer See Seekrank werden. Mangelndes Vertrauen in Boot oder Skipper kann übrigens Seekrankheit begünstigen.

Überdies gibt es hunderte Weisheiten zum Thema und damit fast so viele wie Medikamente gegen die Seekrankheit. Einigen kann man sich auf wenige Grundannahmen. Wer um Ursachen weiß findet bekanntlich am ehesten Lösungen, daher gilt es erst einmal zu ergründen woher dieses Phänomen überhaupt kommt. Seekrankheit wird schlicht und ergreifend durch Wellen verursacht.



Schritt 1. (Vermeidung)

Vermeiden wir Wellen kann auch Seekrankheit kein Thema sein. Wellen entstehen durch Windeinwirkung auf das Wasser. Dazu braucht der Wind allerdings ausreichend Gelegenheit auf das Wasser einzuwirken. Segelt man also dicht an der windabgewandten Seite (Leeküste) z.B. einer Insel vorbei hat der Wind keine Strecke (Nautisch Fetch genannt) um Wellen aufzubauen.

Vermeidung statt Bekämpfung von Seekrankheit kann letztlich bedeuten dass man bei viel Welle -die meist auch mit viel Wind einhergeht- einen schützenden Hafen oder eine sichere Bucht anläuft. Empirische Untersuchungen haben ergeben dass im Hafen nur dann "Seekrankheit" auftreten kann wenn am Abend zuvor reichlich gehaltvolle Getränke konsumiert wurden. Merke: Alkohol kann zumindest mitursächlich für Seekrankheit sein"..

Schritt 2. (Gegensteuern)

Ein wirksames "Mittel" ist tatsächlich das Rudergehen d.h. das Boot zu steuern. Da es an Bord jeweils nur einen Steuermann gibt wird es dann für einen etwaig zweiten potentiell Seekranken dann schon eng. Das Fixieren des Horizontes als ein Element des Rudergehens ist dann zweites Mittel der Wahl. Ganz schlecht ist es im Umkehrschluss -in Ermangelung einer Fernsicht- bei starkem Seegang unter Deck zu verweilen. Wer also bedenken hat Seekrank werden zu können sollte sich Dinge bereit legen die er tagsüber gebrauchen könnte. Sinnvoll ist es diese dann so zu platzieren dass auch ein Mitsegler oder der Skipper diese "findet".

Schritt 3. (Hoffnung)

Falls die Seekrankheit dann doch zuschlägt ist das Prinzip Hoffnung durchaus begründet. Bei fast allen Seekranken ist das Unwohlsein nur ein temporäres Problem auf das sich der Körper schon nach einem Tag einstellen kann. In Extremfällen kann es auch drei Tage dauern bis sich der Körper anpasst. Ein Grund mehr den Segelurlaub wie bereits ausgeführt bewusst auszuwählen. Es gibt übrigens viele Skipper die auch am ersten Tag auf See Seekrank werden wenn die Welle entsprechend unangenehm ist, also kein Grund auf dieses tolle Hobby zu verzichten. Sollte der Skipper seekrank werden ist auch das kein Grund zur Panik. Skipper die Seekrank werden kennen das und sind auch schnell wieder einsatzbereit.

Schritt 4. (Ausschalten des Stammhirns)

Es gibt unzählige teils extreme Medikamente die aber allesamt auch starke Nebenwirkungen haben können die bei jedem unterschiedlich stark ausgeprägt sind. Es gibt die Dauerschläfer bis hin zu denen die plötzlich ein Dauergrinsen im Gesicht haben und wohl plötzlich Dinge sehen können die dem Normalen Menschen verborgen bleiben. Ein (nicht Seekrank) Freund hat das mal wie folgt auf den Punkt gebracht: "Der darf die ganzen Zeit lustige Pillen einwerfen und mir gesteht der Skipper nicht mal nen Bier zu, das ist nicht fair!" Wer auf Medikamente zurückgreifen will sollte sich in der Apotheke seines Vertrauens individuell beraten lassen und sich den Beipackzettel durchlesen. Als ultima Ratio machen Medikamente gegen Seekrankheit natürlich Sinn und die Nebenwirkungen treten im Normalfall nicht so extrem auf wie auf dem Beipackzettel beschrieben.