

Perfekter Trimm für glattes Wasser. Groß und Fock sind dicht geschotet und sehr flach. Durch den kleinen Anstellwinkel kann man sehr hoch am Wind segeln. Große Wellen würden das Boot aber sofort abstoppen





## Segeln bei Starkwind

# Schnell ist sicher

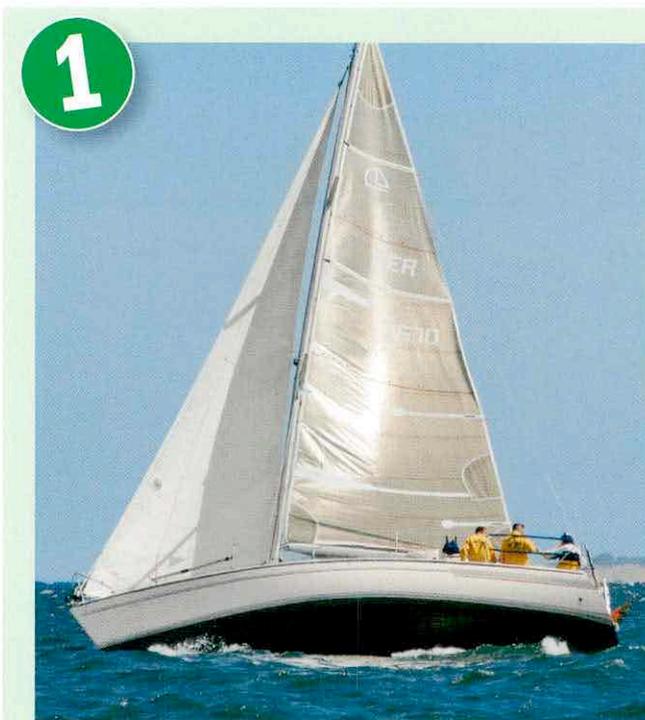
Sechs bis sieben Beaufort, Sommer, Ferienzeit. Doch bei soviel Wind wird Segeln mühsam und nass. Die Ostsee ist dann meist leer, die Häfen sind voll. Tipps und Beispiele, wie das Segeln bei Wind mehr Spaß macht **Text: Hans Genthe Fotos: stockmaritime**

**E**s weht mit 20 bis 24 Knoten. Immer wieder klatschen Schaumköpfe gegen das Vorschiff, Wasser fliegt in großen Mengen nach achtern. Es segelt sich schnell, aber leider nass. Nur direkt unter der Sprayhood gibt es etwas Schutz. Gelegentlich stelle ich die Pinne fest, verkrieche mich unter dem blauen Tuch, und trinke dankbar etwas warme Suppe. Das Boot steuert perfekt allein, ohne Autopilot.

Wir sind von Anholt unterwegs zum Kungsbacka-Fjord, Westschweden. Heute ist mehr Wind als angesagt, die Wolken sehen nicht gut aus. Wir kommen gut voran, aber so richtig macht das keinen Spaß. „Papa, wann sind wir da?“ Erik kommt in voller Montur aus der Kajüte, sieht etwas grün aus.

Das gibt den Ausschlag, wir segeln etwas tiefer, Kurs Varberg. Das Boot richtet sich auf, beschleunigt. Wir reffen aus, acht bis neun Knoten klingt besser als 6,5. „Eine Stunde, dann sind wir da.“ Die Erleichterung bringt etwas Farbe ins Gesicht des Achtjährigen.

Schnelles Segeln bedeutet Komfort und Sicherheit. Vor allem mit einem relativ kleinen Boot. Dankbar schaue ich in die Segel. Die sind alt, haben schon einiges erlebt, aber stehen noch gut. Das Großse-



Hier stimmt gar nichts. Die teuren Segel schreien vor Schmerzen. Die Vorlieken bzw. Fallen beider Segel sind nicht ausreichend durchgesetzt. Die Fock twistet oben so wenig, dass die Strömung abreißt und das obere Windbündel im Achterliek nach vorne weht. Hier sollte der Holeyunkt der Genua nach hinten gefahren und die Schot gegebenenfalls noch etwas gelöst werden. Der Mast ist kerzengerade, das Großsegel hat viel zu viel Profil, vor allem oben. Das Vorliek der Fock hängt durch, das Segel hat insgesamt zu viel Profil. Durch starkes Ansetzen des Achterstags würde der Mast gebogen, das Großsegel vor allem in der Mitte und oben flacher gezogen und mehr Druck auf das Vorstag ausgeübt werden. Wenn der Großsegel-Cunningham gezogen wird, wird das Segel noch flacher und würde sich oben mehr öffnen. Großschot und/oder Baumniederholer sind zu dicht, das Groß twistet nicht genug: Das Achterliek oben sollte zuerst anfangen zu killen.

gel ist im Topp perfekt flach und öffnet sich in den Böen kontrolliert, eine Korrektur über die Großschot ist nicht notwendig. Das Achterliek der Dacron-Fock hat zwar eine leichte S-Kurve, ist etwas ausgeweht, aber im Anschnitt schön flach.

### Gute Segel bedeuten Sicherheit

Einfach trimmbare Segel und das Wissen um die Eigenschaften und Geschwindigkeiten des Bootes sind ein großer Sicherheitsfaktor. Die Möglichkeit, sich freikreuzen zu können, gibt ein gutes Gefühl in einer Legerwallsituation, auch wenn heute die Motoren zuverlässiger als vor 30 Jahren sind.

Als Kind stand ich mit meinen Eltern auf einer Anhöhe bei Newhaven, England. Wir mussten uns gegen den Wind stemmen, während wir beobachteten, wie ein Segler die Segel wegnahm und unter Motor einlief. Auf der Barre in der Flussmündung stand eine üble See. Die Yacht war mächtig am Gieren. Plötzlich lief sie aus dem Ruder und trieb quer auf die Mole zu. Die zwei an Bord machten sich an ihren sorgfältig verzurrten Segeln zu schaffen. Wir rannten zur nächsten Telefonzelle, um den Seenotkreuzer zu benachrichtigen. Der kam zu spät. Zwei ▶



Stunden später war von dem Boot auf der Mole kaum ein Stück übrig.

Das hat geprägt. Vielleicht ist es eine Manie, aber unsere Segel bleiben immer angeschlagen und klar zum Setzen, bis wir festliegen. Auch vor Anker bleiben die Fallen angeschlagen.

## Nur die Segel bringen Sie voran

Der Windwiderstand wächst im Quadrat zur Windgeschwindigkeit. An der Kreuz haben Sie mehr Wind- als Wasserwiderstand. Alles, was im Wind steht, bremst. Binden Sie Segel flach auf das Deck. Sind Windgenerator, Solarpaneel und Antennenwald sinnvoll angebracht oder überhaupt notwendig? Verbannen Sie alles, was Sie nicht für Ihre Sicherheit brauchen, unter Deck: Fender, Festmacher, Leichtwindsegel. Überlegen Sie, wie Sie Ihr Beiboot möglichst windschlüpfriß transportieren.

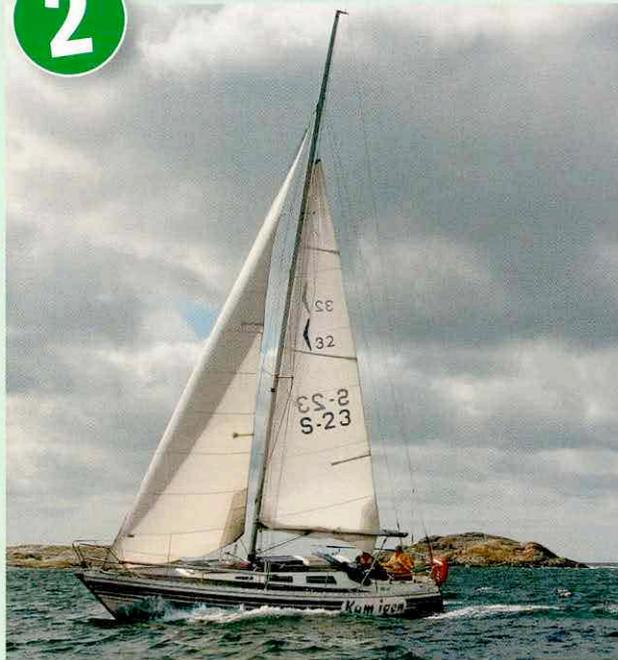
## Ihr wichtigster Motor braucht Wartung

Segel und Rigg bekommen bei mir mehr Wartung als der Motor: Nach jedem Starkwindsegeltag gibt es eine Kontrolle für das laufende Gut und mehrmals im Jahr für das stehende Gut. Nicht vergessen: Schäkkel auf Haarrisse untersuchen. Fallen und Schoten kontrollieren wir ständig auf Schamfilen. Und die Segel auf Scheuerstellen. Vor allem im hochbelasteten Achterliek sollten keine Beschädigungen sein.

## Reffen kann man nicht im Hafen üben

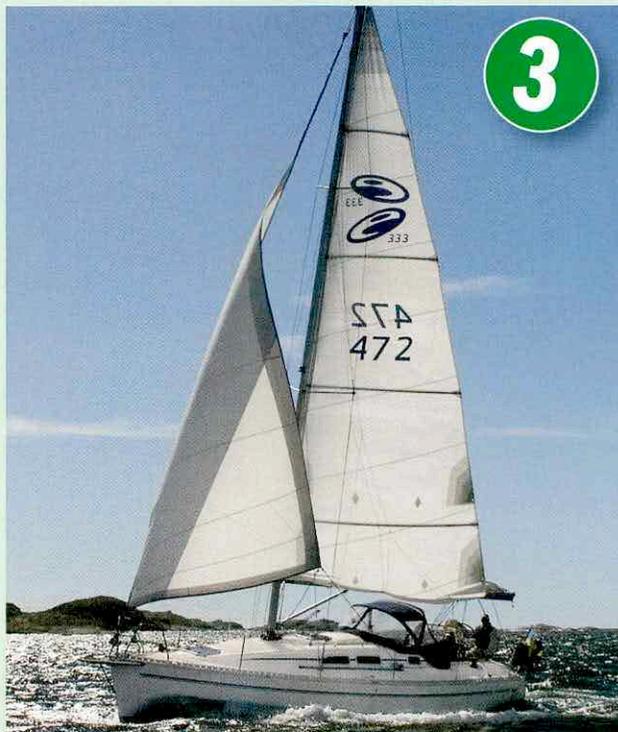
Die Segel müssen mühelos reffbar sein. Dass, was im Hafen nicht leicht geht, geht bei Starkwind oder Sturm auf See nicht mehr. Komplizierte Konstruktionen müssen sorgfältig gewartet werden. Das

2



Eine angemessene Besegelung. Beachten Sie den flachen Winkel der hinteren Reffleine am Großsegel. So bekommen Sie das Segel gut flach für viel Wind.

3



Die Reffleine des Großsegels ist wenig durchgesetzt, das Unterliek ist sehr voll. Für diesen Raumschotskurs ist das nicht schlimm, aber das Reffen könnte man sich sparen und dafür die Segel lieber flacher trimmen. Dann kann man sich notfalls besser freikreuzen.

Leinenreff – mit immer angeschlagenen Reffleinen – ist ein zuverlässiges System. Wenn eine Vorsegel-Rollanlage zum Reffen verwendet wird, muss die dafür ausgelegt und das Vorsegel entsprechend geschnitten sein. Wenn Sie eine normale, volle Genua 1 zum Reffen einrollen, werden Sie an der Kreuz keine Höhe segeln können, weil der Anchnittswinkel des Vorlieks zu voll wird, denn in der Mitte des Segels haben Sie durch das Profil mehr Tuch.

Auf die Rollleinen kommt an der Kreuz viel Druck – entsprechend dem Schotzug. So manche Leine und Klemme der Serienausrüstung haben bei Starkwind schnell ihren Geist aufgegeben. Kontrollieren Sie die Ansatzpunkte der hinteren Reffleinen im Großsegel. Im Zweifel ist es besser, Sie haben ein zu flaches Unterliek nach dem Einreffen als ein zu volles. Die Ansatzpunkte müssen weit genug hinten sein.

Ein Anhaltswert: Der Zugwinkel der hinteren Reffleine sollte bei durchgesetztem, eingerefften Unterliek nicht steiler sein als 30 Grad. Wir bevorzugen zum Tourensegeln keine Rollgenua, sondern eine Genua und eine schmale Kreuzfock, fertig angeschlagen an zwei Vorstagen. Das Vorstag der Genua hat weniger Vorspannung als das der Fock. Zum Tourensegeln ideal. Ein Segelwechsel ist in wenigen Minuten möglich, das Vorsegel kann beim Wechsel nicht wegwehen. Unter der schweren Kreuzfock kann man auch bei mehr als 30 Knoten Wind gut kreuzen, weil diese sich perfekt flach trimmen lässt.

Sehr hilfreich für die Planung der Route bei viel Wind sind Notizen über die erzielbaren Geschwindigkeiten bei verschiedenen Windeinfallswinkeln und Wellenhöhen. Wenn das Wetter sich anders



entwickelt als vorhergesagt, ist es notwendig zu wissen, wie man am schnellsten in den nächsten Schutzhafen kommt. Auch ohne Motor.

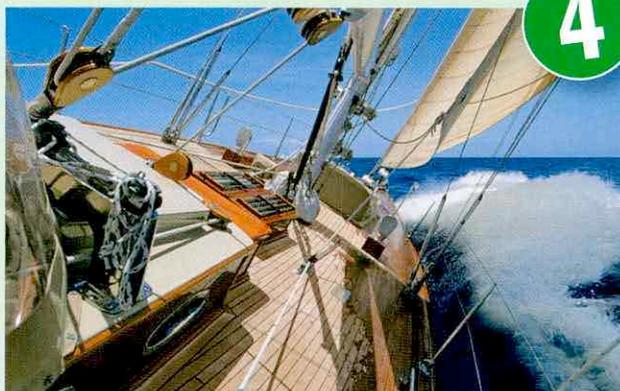
Ideal ist es, wenn Sie ein Polardiagramm anlegen, wie auf Regattabooten heute üblich. Es ist nicht sinnvoll, auf ein vorhandenes Diagramm zu vertrauen. Je nach Schnitt und Alter der Segel, dem individuellen Steuerstil und der Erfahrung werden Sie erhebliche Abweichungen haben. Wir sind eben keine Computer. Auch die Wellenhöhen haben vor allem an der Kreuz einen großen Einfluss. Einige Boote haben extreme Geschwindigkeitsunterschiede an der Kreuz bei unterschiedlichen Wellenhöhen. Eine kurze, kabbelige Welle bremst schon mal bis zu 1,5 Knoten ab. Dabei erhöht sich gleichzeitig die Abdrift. So kann ein Schlag unter Land schnell eine Stunde Zeitersparnis bringen und auch einen Umweg sinnvoll machen.

### Erst trimmen, dann reffen!

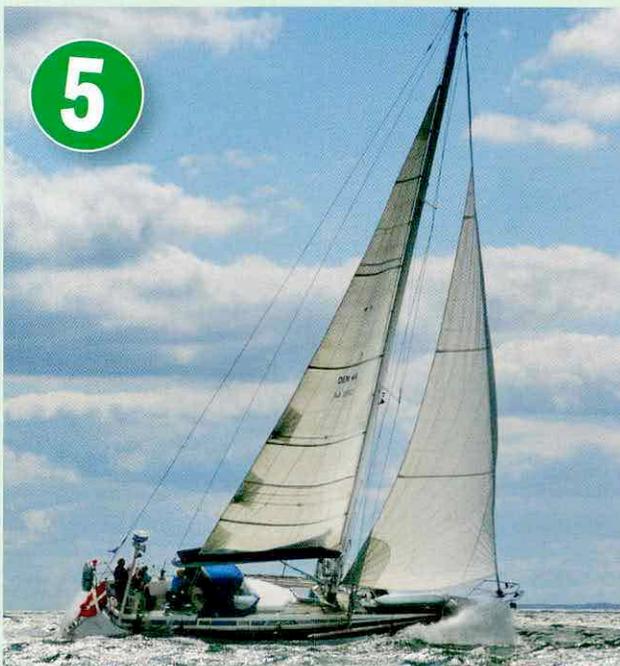
Reffen nützt wenig, wenn das Segel danach nicht flach getrimmt werden kann. Zu volle Segel verhindern, dass Sie an der Kreuz gute Höhe am Wind segeln können. Sie verlieren viel Zeit, weil Sie mehr Weg segeln.

Trimmen Sie erst Ihre Segel flacher und im Achterliek offener. Reffen müssen Sie erst, wenn die Segel so flach wie Bretter sind und die Krängung dann immer noch zu hoch ist. Sie sollten nicht über Ihren „maximalen Krängungspunkt“ kommen. (siehe Bericht Mittelwind aus *segeln*-Ausgabe 3/2009).

Zum schnellen Segeln bei Starkwind brauchen Sie gut funktionierende Trimmeinrichtungen. Das wichtigste Instrument ist das Achterstag. Mit keiner anderen Trimmein-



Die meisten Boote segeln bei viel Wind (sieben Beaufort und mehr) unter einer flachen Kreuzfock ganz ausgeglichen. Wichtig ist viel Vorstagsspannung, damit das Segel nicht zu rund im Anschnitt wird. Die größte Profiltiefe sollte nicht im ersten Drittel liegen (so wie hier). Üben Sie das Wenden nur mit der Fock! Nach der Wende müssen Sie weit abfallen, die Fock lösen, um Geschwindigkeit aufzunehmen. Erst mit zunehmendem Speed sollten Sie anluven und das Segel wieder dichtnehmen. Versuchen Sie nicht, in einem engen Fahrwasser oder sogar im Hafen nur mit der Fock zu kreuzen. Sie brauchen Platz. Doch der große Vorteil ist, dass Sie bei großen Wellen gut abfallen können.



Gegen das Licht kann man perfekt das „Zuviel“ an Profil in der Genua sehen. Die Genua rollt sich oben und unten ein, in der Mitte bildet sich ein Sack, der das Boot nach Lee drückt und kräftig die Abdrift vergrößert. Daran kann man nichts ändern, eine Rollgenua ist nicht für Kreuzen bei Starkwind geeignet. Obwohl die Genua sehr weit offen ist, verursacht das Segel einen Gegenbauch im Großsegel, selbst ganz oben.

richtung bekommen Sie Ihre Segel schnell da flach, wo es am wichtigsten ist: oben.

Holen Sie den Traveller nach Luv und lösen etwas die Großschot. Das Segel twistet oben. Damit werden Sie etwas Druck los. Doch bald bildet sich ein Gegenbauch, weil das Profil zu tief ist. Das bremst. Sie verlieren Höhe und haben mehr Abdrift. Daher dürfen Sie das Segel nicht zu weit twisten lassen, sondern müssen das Profil flacher machen.

Durch das Durchsetzen des Falls und des Cunninghams wird das Profil etwas flacher, aber es verlagert sich auch nach vorne. Erst durch die Mastbiegung und weniger Vorstagsdurchhang ziehen Sie Tuch im vorderen Bereich nach vorne. Das Segel wird flacher im Anschnitt. Im unteren Bereich können Sie die Segel perfekt durch den Unterliekstrecker im Großsegel und die Verstellung des Vorsegelhohlpunktes in Kombination mit der Schot kontrollieren.

Wichtig ist, dass Sie beide Segel gleichmäßig flacher trimmen. Mit einer vollen Fock und einem flachen Großsegel wird Ihr Boot leegierig. Bei viel Krängung vermindert das zwar den Ruderdruck, aber Sie vergrößern die Abdrift. Ziel des Trimmens ist es, dass das Boot ausgewogen auf dem Ruder liegt, nur ganz leicht luvgerig ist. Ruderlegen bremst immer.

### Twist and go!

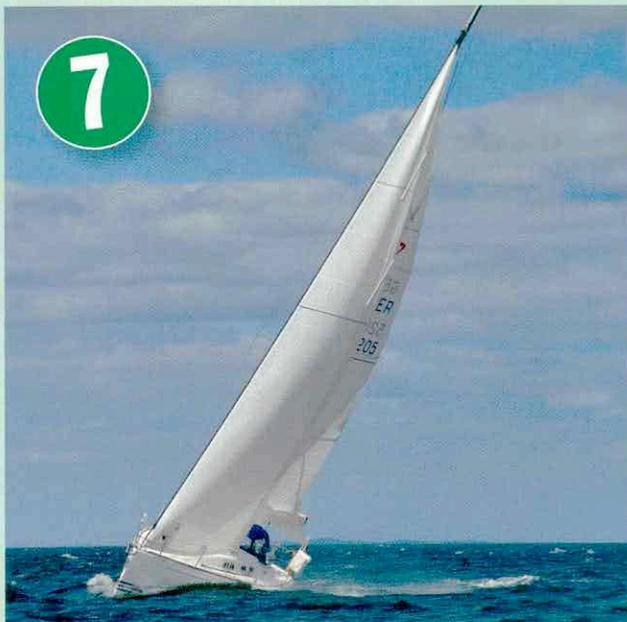
Bei Welle brauchen Sie Druck bzw. Vortrieb, damit das Boot in den Wellen nicht so sehr abgebremst wird. Dafür segeln Sie an der Kreuz bewusst etwas weniger Höhe und stellen für die Segel etwas vollere Profile ein, vor allem im unteren Bereich. Durch die starken Bewegungen des Mastes verändert sich der Einfallswinkel des Windes oben im Mast ständig. Damit dort ➤



6

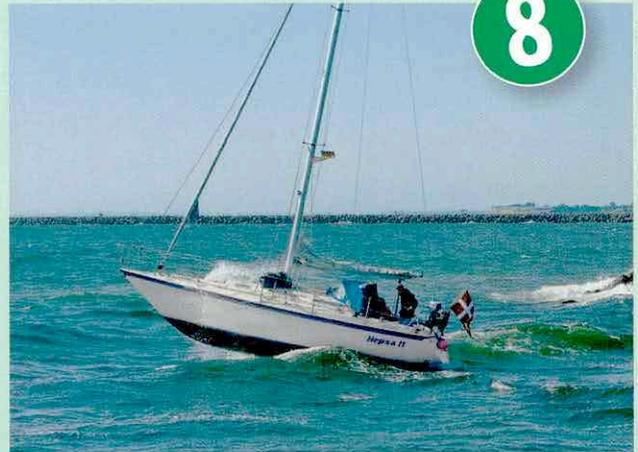
Die X 312 fährt mit viel Speed durch die Nordseewelle. Die Fock ist optimal flach, hat minimalen Vorstagsdurchhang, und twisted oben so weit aus, dass der oberste vordere innere Windfaden fast senkrecht nach oben weht. Die maximale Profiltiefe liegt fast in der Mitte des Segels. Das Großsegel hat unten und

in der Mitte noch etwas Profil, um den nötigen Vortrieb für die hohe Welle zu liefern. Der Gegenbauch im unteren Drittel brems nicht. Im oberen Bereich ist kein Profil mehr, das Segel twisted zudem schön auf. Wenn die Böe nachläßt, kann durch Dichtholen der Großschot schnell Druck aufgebaut und die Geschwindigkeit gehalten werden. Bei zunehmenden Wind wäre das Einbinden des ersten Reffs bald sinnvoll.



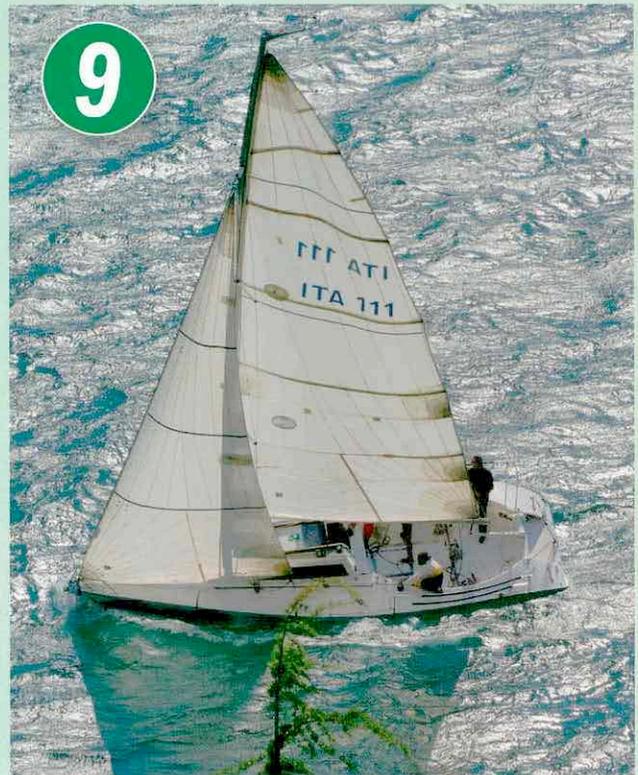
7

Die Fock der X35 ist sehr schön geschnitten, aber leider ist das Fall nicht ausreichend durchgesetzt – deutlich zu sehen an den Krähenfüßen im unteren Bereich. Dadurch wird das Profil im Anschnitt zu rund. Es bildet sich ein Gegenbauch.



8

Stellen Sie sich vor, jetzt fällt der Motor aus. Die Mole ist 20 Meter entfernt.



9

Hier kann man sehr schön die Segelprofile erkennen. Bei herrlichem Wetter, gut sechs Beaufort und kaum Welle segelt die ITA 111 am Gardasee. Die leichten Segel haben ihre besten Tage schon gesehen, die Genua hat im Achterliek einen leichten S-Schlag. Da der Wind bald weniger wird (das ist an dieser Stelle immer so), wechselt die Crew nicht auf die nächst kleinere Genua, sondern trimmt das Segel sehr flach und oben offen. Mit mehr Backstagsspannung würde der Mast etwas mehr biegen und das Vorstag weniger durchhängen. Bei beiden Segeln wären die Anschnittswinkel flacher und der Gegenbauch im Großsegel würde sich verringern.



die Strömung nicht abreißt, öffnen Sie die Segel oben und lassen die Segel mehr twisten.

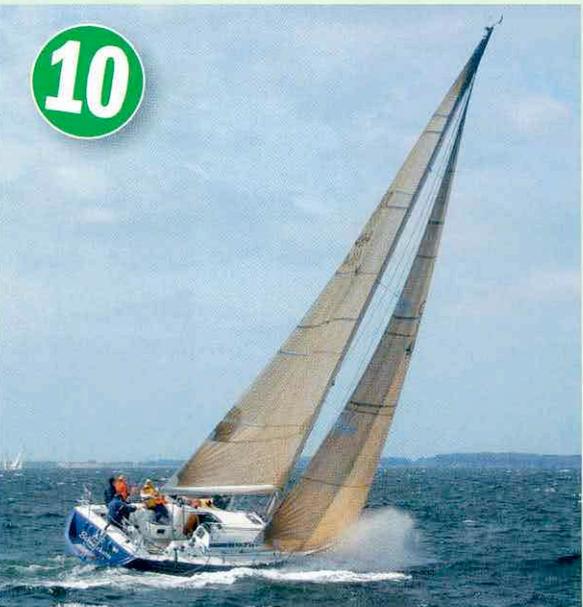
Bei flachem Wasser ohne große Wellen braucht man weniger Druck bzw. Vortrieb, um durch die Wellen zu kommen. Jetzt können Sie die Segel flacher machen und dichter schoten, mit weniger Twist im Segel und dadurch mehr Höhe segeln.

Nutzen Sie die Tage mit viel Wind, Sonnenschein und sicherer Wetterlage, um sich und Ihr Boot kennen zu lernen. Dieses „Training“ bringt Ihnen Sicherheit. Wenn Sie die Grenzen Ihres Bootes ausloten, haben Sie mehr Reserve bei einer überraschenden Wetteränderung. Wenn Sie viel segeln, erleben Sie diese irgend-

wann bestimmt. Ich höre dabei immer wieder das Argument: „Ich will mein Material schonen, keinen Bruch riskieren“. Wenn Sie nicht sicher sind, dass alles hält, sollten Sie Ihr Material umso mehr belasten. Unter kontrollierten Bedingungen natürlich – vielleicht in Begleitung eines zweiten Bootes. Besser, es geht dann kaputt, als nachts, bei schlechter Sicht oder in einem Sommergewitter.

Ein Aspekt wird oft unterschätzt: Wenn Sie Kinder haben, können Sie durch Ruhe und Souveränität deren Spaß am Segeln erhöhen. Vor allem Ihre eigenen Kinder spüren schnell, wenn Sie unsicher sind, und das kann früh die Freude an den gemeinsamen Ferien verleiden. 





Hier stimmt alles. In den Böen hat das flache Großsegel etwas Gegenbauch, sobald der Wind nachläßt, zieht es mit. Die Genua hat so viel Profil, dass das Boot mit Speed durch die Welle fährt. Zu viel Höhe würde die First 40.7 zu sehr abstoppen. Wenn die Böe länger anhält, wäre es sinnvoll, die Genua oben zu öffnen, indem die Crew den Holepunkt etwas nach hinten verlagert. Auf keinen Fall die Schot lösen, dann wird das Segel zu bauchig und man kann nicht mehr ausreichend Höhe segeln.



DAS RICHTIGE SYSTEM

*Der Traum aller Seeleute,  
die es schön bunt lieben. Seit 1902.*



**EPIFANES Farben und Lacke** haben sich vielfach unter harten Bedingungen bewährt. Die Qualität insbesondere in der Schönheit, Konservierung und Performance sind legendär. Bereits seit 1902 ist **EPIFANES** berühmt für Bootsfarben und -lacke und setzt bis heute Maßstäbe.

**EPIFANES** 

www.vonderlinden.de, Tel. +49 (0)281-33830-0



**Beilken Sails** Innovatives Design  
und optimale Langlebigkeit für jeden Einsatz.



**Ihre Anforderung und Zufriedenheit ist unser Ansporn.**

Seit 1919 steht bei Beilken der Kunde mit seinen Wünschen und Vorstellungen im Fokus einer jeden Segelentwicklung. In einer der modernsten Segelproduktions-Hallen Europas, legen wir basierend auf den Wünschen und Anforderungen unserer Kunden den größten Wert auf handwerkliche Perfektion und optimale Tuche und Gewebe – ganz egal ob klassische Yacht, moderner Cruiser oder innovativer Racer. **Lernen Sie uns kennen.**

**Beilken Sails GmbH**  
Hansering 19  
27809 Lemwerder

Telefon: +49 (0) 421 675 31-0  
Fax: +49 (0) 421 675 31-11

www.beilken.de  
info@beilken.de



**Beilken**



Ihr ganz persönlicher Segelmacher



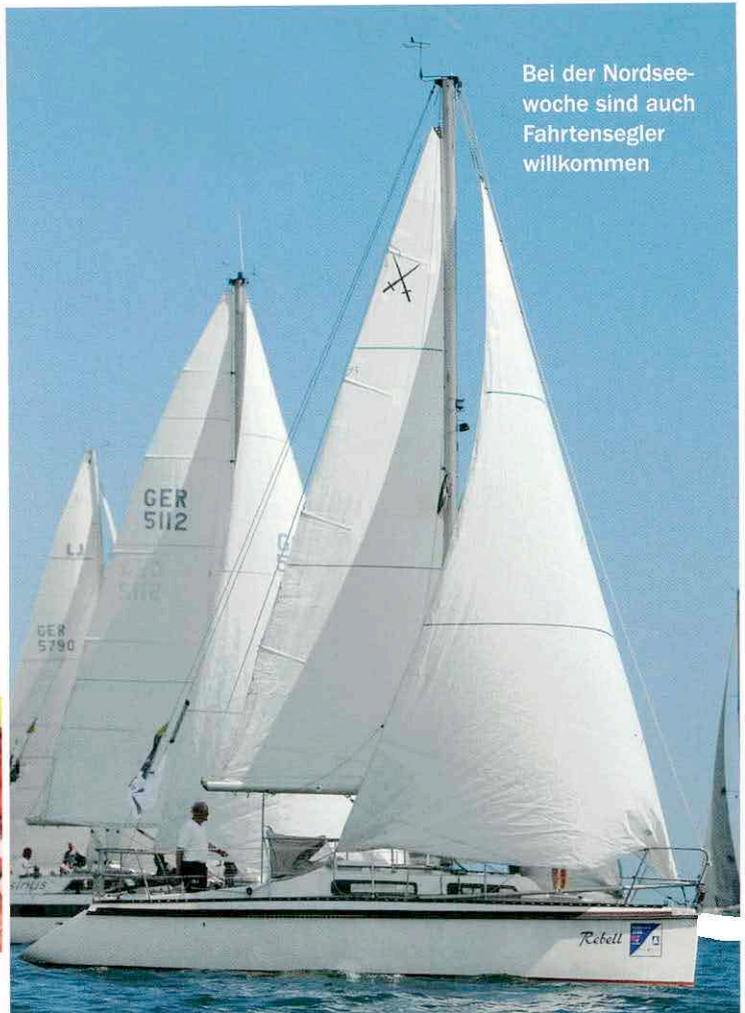
## Nordseewoche 2009

# Mit *segeln* zum Family Cruiser Cup

Die Nordseewoche gehört zu den großen Traditions-Regattawochen Deutschlands. Für Fahrtensegler gibt es den Family Cruiser Cup – *segeln* ist als Sponsor dabei!



Der Rote Felsen von Helgoland lockt zu Pfingsten die Segler zur Party und zum gemütlichen Regattasegeln beim Cruiser Cup



Bei der Nordseewoche sind auch Fahrtensegler willkommen

**W**as macht den Reiz des Regattasegelns aus? Ist es allein das Gewinnen? Sicher nicht, denn vorne dabei sind immer nur einige wenige – das liegt in der Natur eines Wettstreits. Regattasegeln bedeutet viel mehr: Gleichgesinnte zu treffen; Segler, die aus Leidenschaft segeln.

Die Nordseewoche, die jedes Jahr über Pfingsten rund um Helgoland stattfindet, ist eine Regatta, auf der man in idealer Weise den Wettstreit und viel Segelspaß verbinden kann. Obwohl es die größte Regatta an der deutschen Nordseeküste ist, bleibt die Atmosphäre familiär – auf der Insel Helgoland trifft jeder jeden, denn groß ist die Insel wirklich nicht.

Damit jeder Regattaluft schnuppern kann, veranstaltet die Nordseewoche den Family Cruiser Cup. Hier können Sie mit der ganzen Familie oder Freunden regattieren. Ohne Spi. Ohne Vermessung. Ganz einfach – nur um viel Spaß zu haben.

Die Regatten zur Insel und rund um die Insel sind gut organisiert – kein Wunder, nach 75 Veranstaltungen sollte man ausreichend Erfahrung haben. Legendär an der Nordseewoche sind weniger die Gefahren des Reviers, die haben die Sicherungsboote gut im Griff. Vielmehr sind es die Klippen der Parties. Vor allem die hanseboot-Party in der Nordseehalle sorgt an manchen Abenden für mehr Kranke, als die ganzen

Wettfahrten eines Pfingstwochenendes zusammen.

Wir von *segeln* finden die Initiative der Nordseewoche – den Family Cruiser Cup – sehr gut und stiften gemeinsam mit dem Helgoländer Atoll Ocean Resort den ersten Preis: Ein Familien-Wochenende auf Helgoland zu einem Termin freier Wahl – sofern nicht ausgebucht. Damit nicht genug, soll eine Familie die Besonderheiten der Insel richtig erleben können. Mit dabei ist daher auch die „Hummertour“. Mit einem Helgoländer Fischer fahren Sie in dem traditionellen Börteboot zu den Hummerbänken und fangen Krebs.

Neben den Regatten bietet auch die Insel Helgoland viele Attraktionen. Ein topmodernes, beheiztes Meerwasserschwimmbad, Museen, die lange Anna, endlose Sandstrände auf der Nachbarinsel Düne, die Vögel und Seehunde verleiten so manchen, nicht jede Regatta mitzusegeln. Um den Preis zu gewinnen, sollten Sie allerdings lieber Urlaubstage dranhängen.

Übrigens: Wer richtig ambitioniert ist, der kann im Anschluss der Nordseewoche an der Langstreckenregatta nach Edinburgh teilnehmen. Die ist offizielle Qualifikationsregatta für das Fastnet Race. 📍

### Der erste Preis des Family Cruiser Cups

**Kurzurlaub für eine Familie mit max. drei Kindern auf der Insel Helgoland, Termin frei wählbar, sofern Zimmer frei**

- Zwei Übernachtungen in einem Apartment im Haus Marinas
- Hummertour: Erleben Sie das Knieperfangen auf einem Börteboot
- Langschläfer-Frühstück bis 11.30 Uhr
- Dinner für die ganze Familie an einem Tag Ihrer Wahl im hauseigenen Restaurant
- mit Überfahrt von Cuxhaven nach Helgoland und zurück

**Die Ausschreibung und Meldeunterlagen** und viele weitere Informationen erhalten Sie unter [www.nordseewoche.de](http://www.nordseewoche.de)