

Richtig trimmen – komfortabler segeln

Profitieren von Profis. Olympiateilnehmer und ÖSV-Prüfer Andreas Hanakamp erläutert in dieser Serie das Spinnakern mit doppelten Schoten auf größeren Yachten. Den Spinnakertrimm und alle Facetten des Spisegeln mit einfachen Schoten hatte im Vorjahr (Yachtrevue 5 und 6/2002) Christian Binder beleuchtet
Spinnaker, 1. Folge: Vorbereitung, Setzen

Das Segeln unter Spi zählt nicht gerade zu den Lieblingsbeschäftigungen der Fahrtensegler. Wie sonst erklärt sich die Tatsache, dass bei Fahrtenseglerregatten meist mehr Crews ohne als mit Spi unterwegs sind, bei vielen Veranstaltungen dieses Zusatzsegel sogar verboten ist? Hauptgrund für die weit verbreitete Spiverweigerung sind schlechte Erfahrungen, resultierend aus mangelndem Know-how und fehlender Übung. Noch größer wird der Respekt, wenn vom Spinnakern mit doppelten Schoten die Rede ist. Aus Sicht des Laien verkomplizieren sie das Spinnakern. In der Praxis ist genau das Gegenteil der Fall. Man muss das Prinzip der zweifachen Schoten nur verstehen und die entscheidenden Handgriffe richtig machen.

Prinzipiell lässt sich jede (Charter)Yacht auf das doppelte Schotsystem umrüsten. Dazu benötigt man lediglich zwei zusätzliche Schoten, zwei so genannte Blöcke – und jemanden, der erklärt wie es funktioniert.

Die Idee hinter dem doppelten Schotsystem lässt sich am besten veranschaulichen, wenn man sich auf einer großen Fahrtenyacht eine Halse mit einfachen Schoten vorstellt. Zu Beginn ist alles ganz einfach: Abfallen, Spi nach Luv holen und Spibaum aushängen. Problematisch wird die Sache, wenn man die Schot auf der neuen Luvseite wieder in den Baum einhängen will. Zu diesem Zeitpunkt befindet sich die Spischot zwei bis drei Meter über Deck und ist durch den Druck des Spis gespannt wie eine Gitarrenseite. Genau jetzt wünscht man sich in Luv eine zweite Schot, die man ohne jeglichen Druck in den Spibaum einhängen kann. Danach wird der Baum wieder in Position und die neue Schot auf Zug gebracht, die alte entlastet.

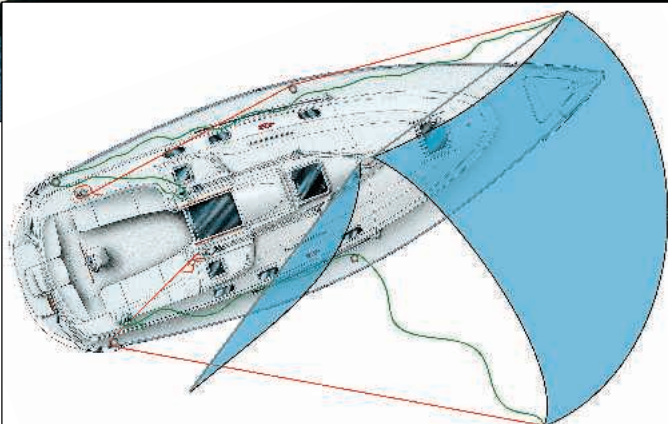
Die folgenden Bildserien zeigen Vorbereitung und Setzen des Spis.

In der nächsten Ausgabe: Spinnaker-Halse mit doppelter Schotführung.



FOTOS: ROLAND DULLER

DOPPELTE SCHOTEN vereinfachen vor allem das Halsen: Unter Last stehen hier nur Achterholer und Leeschot (rot), während und nach der Halse kommen auf dem neuen Bug die grün gekennzeichneten Schoten zum Einsatz



VORBEREITUNG

Ist der Spi gesetzt, erkennt man das Prinzip der doppelten Schotführung am besten (siehe großes Bild und Grafik): Unter Last stehen nur der Achterholer (in Luv) und die Leeschot. Beachten Sie, dass der Achterholer über den zusätzlich gesetzten Block gefahren wird, der sich etwa mittschiffs, an der breitesten Stelle der Yacht, befindet. Der Zugwinkel des Achterholers zur Spibaumnock ist dadurch steiler, was das gefürchtete Steigen des Spibaums verhindert und einen Barber-Hauler unnötig macht. Die Leeschot wird über den üblichen Spiblock weit achtern gefahren.

Vor der Halse lose sind parallel dazu die (neue, grüne) Spischot (noch in Luv), die nach der Halse über den Backbordblock achtern gefahren wird, sowie der (neue, grüne) Achterholer (noch in Lee, Block mittschiffs).



Wer eine Yacht auf das doppelte Schotssystem umrüsten möchte, benötigt zwei Blöcke, vorzugsweise Snatchblöcke. Bei letzteren kann eine Seite weggeklappt und die Leine einfach über die Rolle gelegt werden. Befestigt werden sie an der gelochten Fußreling oder (falls passend) einer Klampe.



Der Achterholer wird vor dem ersten Setzen durch die Klaue des Spibaumes, um das Vorstag und in Lee der Genua zum Spi geführt. Unbedingt darauf achten, dass die Schoten außerhalb der Wanten und nicht durch den Bugkorb laufen.

Tipp: Ist die Spibaumklaue wie in diesem Fall groß genug, können Schot und Achterholer eingehängt werden. Vorteil: Die Schot kann nicht unter den Spibaum rutschen, was in der Halse zu Schwierigkeiten führen würde (hilft nur bei der ersten Halse, später nicht mehr). Mehr dazu bei der Halse.

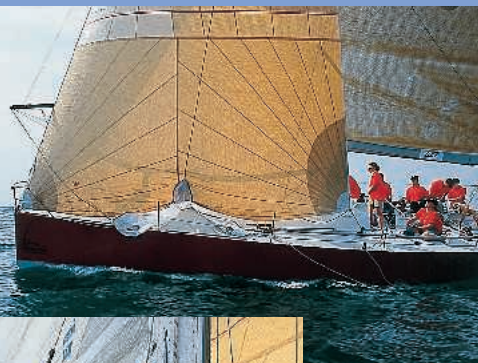


Auf größeren Fahrtenyachten wird der Spi aus einem Sack am Verdeck gesetzt. Ein guter Spisack hat eine längliche Form und drei Öffnungen für Kopfteil und Schothörner. So kann man das Segel anschlagen, ohne den Sack öffnen zu müssen.



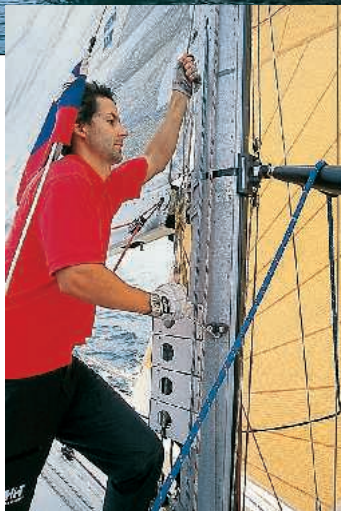
Bei kleineren Yachten kann der Spi aus der Luke im Vorschiff gesetzt werden. Auf Fahrtenyachten sprechen zwei Gründe gegen diese Methode: Bei rauer See kann Wasser ins Vorschiff eindringen, außerdem kann der Spi an der Inneneinrichtung hängen bleiben und zerreißen.

SETZEN



Der Spi ist angeschlagen, der Baum positioniert und alle Crewmitglieder auf ihren Posten. Vor dem Setzen wird der Hals mittels Achterholer näher an den Spibaum gezogen. Zieht man den Hals nicht weit genug nach vorne, besteht die Gefahr, dass sich der Spi während des Setzens zu einer „Sanduhr“ verdreht. Zieht man ihn zu weit nach vorne, füllt er sich vorzeitig und man bekommt ihn nur mehr mit Mühe ganz hinauf.

Tip: Die Vorbereitungen zum Spinnakersetzen können auf jedem Kurs erfolgen, erst zum Setzen muss auf einen Raumschotkurs abgefallen werden.



Der Mastmann bringt den Spibaum auf die richtige Höhe, während vom Cockpit aus der Toppnant so justiert wird, dass der Baum waagrecht steht. Die Spibaumhöhe ist ein Erfahrungswert, der je nach Yacht und Windstärke variiert. Beim ersten Setzen auf einer unbekannt Yacht sollte der Baum auf die eineinhalbfache Höhe des Großbaumes (vom Kajütdach aus gemessen) eingestellt werden. Steht der Spi, orientiert man sich am Schothorn: Der Hals wird mittels Baum auf dieselbe Höhe gebracht wird. Weitere Orientierungshilfe: Die Mittelnah des Spis soll ungefähr parallel zum Vorstag verlaufen.

Der Bugmann hilft dem Segel über die Reling, damit es nicht beschädigt wird.



Der Steuermann ist auf einen Raumschotkurs abgefallen und hat das Kommando zum Setzen gegeben. Im Idealfall zieht ein Mann am Mast am Spifall, ein zweites Crewmitglied holt im Cockpit mithilfe der Winsch das Fall dicht (siehe Fallmann vor dem Niedergang). Wichtig: Fall im Cockpit immer sofort nachziehen.

Gleichzeitig wird der Achterholer dicht genommen, bis der Segelhals direkt am Spibaum ansetzt. Ist das Segel zu zwei Drittel gesetzt, wird der Spi von der Luvschottrimmerin ein wenig nach Luv geholt. Dadurch füllt sich das Segel von unten und dreht sich gegebenenfalls aus.

Die am Luvdeck stehende Spischottrimmerin „übertrimmt“ währenddessen den Spi (holt ihn dicht). Sobald er sich gefüllt hat, fiert sie ihn, bis das Luvliek zu klappen beginnt.



Der Spi beginnt sich am Segelhals zu füllen, hat aber noch keinen Druck. Sobald das Segel ganz oben ist, wird der Achterholer nach Luv geholt.

Tip: Wenn das Unterliek das Vorstag berührt, ist die Schot zu dicht. Sekunden später steht der Spinnaker. Jetzt wird die Genua weggerollt oder geborgen.



PROFITIPPS

Aus Andreas Hanakamps Trickkiste



Fehler erkennen und vermeiden. Vier Punkte, auf die man achten sollte

1. Gemeinsam statt einsam

Auf größeren Fahrtenyachten befindet sich der Umlenkblock des Niederholers nicht am Mastfuß (wie bei kleinen Yachten) sondern am Vordeck. Das bedeutet, dass der Niederholer bei fast jeder Änderung der Spibaumposition mitgetrimmt werden muss: Wird der Achterholer dichter genommen, muss der Niederholer gefiert werden, und umgekehrt. Vergisst man darauf, bricht im schlimmsten Fall der Block des Niederholers, der Spibaumendbeschlag oder gar der Baum.

2. Der Trick mit der Winschkurbel

Die Anordnung der Winschen auf Fahrtenyachten ist für das Spinnakern oft ungünstig, weil die Schoten quer durch's Cockpit laufen. Meistens lässt sich die Situation verbessern, wenn man die Schot mithilfe einer Winschkurbel auf eine andere Winsch umleitet. Dazu einfach die Kurbel auf beispielsweise die Fallwinsch stecken und die Schot am drehbaren Griff der Kurbel umlenken. Diese Maßnahme funktioniert problemlos bis zu einem Winkel von 90 Grad.

3. Welche Winsch für welche Schot

In der Regel werden die Leeschot über die Winsch am Kajütdach und der Achterholer über die Genuawinsch gefahren.

4. Anschlagen des Spifalls

Vor dem Setzen darauf achten, dass das Spifall auf keinen Fall um das Vorstag geschlungen ist. Man bekommt den Spi zwar hinauf, aber im schlimmsten Fall nicht mehr herunter, weil sich das Fall am Masttopp verklemmt.

Tip: Wer auch in der Nacht spinnakern möchte, sollte das Fall immer in einer bestimmten Position fixieren. Wichtig ist das, wenn zwischen Setzen und Bergen eine ungerade Anzahl von Halsen liegt, beziehungsweise der Spi auf unterschiedlichen Seiten gesetzt wird und nur ein Spifall vorhanden ist.

Das Buch zum Thema Spinnakersegeln

Das Buch richtet sich an Anfänger und Fortgeschrittene sowie Jollen und Fahrtensegler gleichermaßen, was zugleich Stärke und Schwäche ist, weil es den Leser je nach Zugehörigkeit streckenweise fadiert. Weiterer Schwachpunkt ist die bei Sachbüchern häufig anzutreffende Langatmigkeit. Beispiel: Im Kapitel Schoten wird darauf hingewiesen, dass Hanf mittlerweile von Kunstfasern abgelöst wurde. Resümee: Manchmal ist weniger mehr.



Delius Klasing, 141 S., ISBN 3-87412-123-2, € 10,30