

Taktik auf der Kreuz einer Segelregatta



Jan Wild

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort.....	3
2. Abstract.....	3
3. Abgrenzung Taktik - Strategie.....	4
4. Vor der Regatta.....	5
4.1. Was nehme ich mit aufs Boot?.....	5
4.2. Wie benutze ich den Kompass auf der Kreuz?.....	6
4.3. Windtypen und wie sie zu fahren sind.....	7
4.3.1. Gleichbleibender Wind.....	7
4.3.2. Nicht gleichbleibende Winde.....	7
4.4. Die Wichtigkeit des Wendens auf der Kreuz.....	9
4.5. Welche Regeln sind wichtig auf der Kreuz?.....	9
4.5.1. Auf der Kreuz.....	9
4.5.2. Bei der Luvboie.....	10
4.5.3. Strafen.....	10
5. Taktik auf der Kreuz.....	11
5.1. Taktische Situationen auf der Kreuz.....	11
5.1.1. Situation 1: Nach dem Start.....	13
5.1.2. Situation 2: Unterwenden.....	14
5.1.3. Situation 3.....	14
5.1.4. Situation 4.....	15
5.1.5. Situation 5: Leedurchbruch.....	15
5.1.6. Situation 6: Bei der Luvboie.....	16
6. Anhang.....	17
6.1. Seglerlatein: Worterklärungen.....	17
7. Bibliographie.....	18

1. Vorwort

Diese Arbeit ist eine Maturarbeit, die ich für die Kantonale Maturarbeit für Erwachsene in Zürich geschrieben habe und die ich allen „Racegroupen“ zur Verfügung stellen möchte.

Wieso schreibe ich nur über die Taktik auf der Regattakreuz und nicht noch andere Elemente der Regatta (z. B. der Start)? Ich musste für diese Arbeit einen Fokus setzen. Dieser ist für mich als Vorschoter (wir segeln hauptsächlich zu zweit) die Kreuz, da ich dort die Taktik machen sollte und in diesem Bereich dazulernen wollte.

Das Zielpublikum dieser Arbeit sind Regatta-Neulinge, wie ich es vor nicht langer Zeit war. Die Arbeit ist möglichst unabhängig vom Bootstyp gehalten; für gewisse Beispiele benutze ich die Segelklasse "Yngling".

Wenn Ihr eine Kritik, eine Anregung oder einen Beitrag habt, mailt mir auf jan.wild@gmx.ch.

Ein Dank geht an Marcel Güttinger, Jan van der Kruk und Marco Waser für die Hilfe zu dieser Arbeit und Rosmarie Staub für das Foto auf der Titelseite von der Yngling-Schweizermeisterschaft 2003.

Zürich, 25. April 2004

Jan Wild

2. Abstract

Diese Arbeit befasst sich mit verschiedenen Aspekten des Regattasegeln mit dem Fokus auf die Kreuz. Sie behandelt in chronologischer Reihenfolge die Vorbereitung, die Theorie der Kompasshandhabung, die Strategie, verschiedene Winde zu fahren, die wichtigsten Regeln und endet bei der Taktik auf der Regattakreuz. Sie gibt Antworten auf Fragen, wie zum Beispiel „Was nehme ich mit aufs Boot?“, „Wie benutze ich den Kompass auf der Kreuz?“, „Welche Windtypen gibt es und wie fahre ich sie?“, „Welche taktischen Situationen gibt es und wie verhalte ich mich dabei?“ usw. Wo nötig, ist der Text mit Grafiken ergänzt, welche die Situationen veranschaulichen.

3. Abgrenzung Taktik - Strategie

Die Begriffe „Taktik“ und „Strategie“ werden im Segelsport häufig verwendet. Manchmal werden sie auch verwechselt. Deshalb ist es wichtig, sie genau zu definieren.

Diese Begriffe stammen wie manche Begriffe im Sport ursprünglich aus dem Vokabular des Krieges. Es waren die Griechen, die die Wörter definierten: Strategie bedeutet "Heeresführung", ein Strategie war ein gewählter Heerführer (stratos = Heer, agein = führen), Taktik eine Kriegskunst, die sich einerseits auf die erlernten Fähigkeiten der Soldaten stützte und andererseits auf die Geschicklichkeit mit unvorhergesehenen Situationen fertig zu werden (taktikos = geordnet).

Es war Carl von Clausewitz (1780 - 1831), der in seinem umfassenden Werk "Vom Kriege" genauere Erklärungen der Begriffe liefert: "In der Taktik sind die Mittel die ausgebildeten Streitkräfte, welche den Kampf führen sollen. Der Zweck ist der Sieg. (...) Die Strategie hat ursprünglich nur den Sieg, d. h. den taktischen Erfolg, als Mittel und, in letzter Instanz, die Gegenstände, welche unmittelbar zum Frieden führen sollen, als Zweck."¹

Clausewitz schreibt von je zwei Komponenten der Begriffe: Die Zwecke (=Ziele) und die Mittel. Der Zweck der Taktik ist der Sieg (in der Schlacht). Übertragen auf das Regattieren ist das Ziel der Taktik der Gewinn eines Zweikampfes mit dem gegnerischen Boot. Die Mittel (die ausgebildeten Streitkräfte bei Clausewitz) sind in der Regatta: Die (gut) ausgebildete Crew. Das Ziel der Strategie kann z. B. die Führung in der Gesamtwertung sein. Das Mittel, das zu diesem Ziel führt, ist der taktische Erfolg.

	Taktik	Strategie
Ziel, Zweck nach Clausewitz	Sieg (im Gefecht)	Friede (der den eigenen Interessen dient)
Mittel nach Clausewitz	ausgebildete Streitkräfte	taktischer Erfolg
Ziel, Zweck in der Regatta	Sieg (im Kampf mit dem gegnerischen Boot und dem Feld)	z. B. Führung in der Gesamtwertung
Mittel in der Regatta	ausgebildete Crew	taktischer Erfolg
Charakter des Zieles / Zweckes	punktueller Ereignis	andauernder Zustand

Die Strategie ist abhängig unter anderem vom Wind, vom Kurs, von der Stärke des Gegners etc. Sie umfasst eine längere Zeitspanne. Die Taktik ist die Umsetzung der Strategie bei der Positionierung gegenüber dem gegnerischen Boot und dem Feld. Sie ist auf eine kürzere Zeitspanne ausgelegt. Nach Dennis Conner (siehe Literaturliste) ist Strategie, das, was man *ohne* Gegner und Taktik, das, was man *mit* einem Gegner machen würde.

¹ von Clausewitz, Carl: Vom Kriege, Potsdam 1832, 2. Buch, 2. Kapitel, siehe <http://gutenberg.spiegel.de/clausewz/krieg/buch02.htm>

4. Vor der Regatta

Es ist wertvoll, sich auf eine Regattasaison genügend früh vorzubereiten. Ich beziehe mich hier auf eine ganze Saison, da ich der Meinung bin, dass man zu Beginn in einer fixen Crew segeln sollte, um sich so nicht noch auf wechselnde Bootsmitglieder einstellen zu müssen und ein Maximum profitieren kann. Ich finde es wichtig, dass man sich als Regattaneuling mit Crewmitglieder zusammenschließt, die einem auch ausserhalb des Segelbootes zusagen. Zudem müssen die Ziele und (terminlichen) Vorstellungen der Crewmitglieder der Segelsaison etwa übereinstimmen. Darum empfiehlt es sich, sich möglichst früh mit einer Crewbildung auseinander zu setzen mit dem Ziel: One team - one spirit! Auch bei den administrativen Angelegenheiten, die zur Teilnahme an einer Regatta nötig sind, ist es von Vorteil, wenn man sich genug früh vorbereitet. Dazu gehören: Die Mitgliedschaft bei einem Segelclub (z.B. Sailcom Racegroup) und in der nationalen Klassenvereinigung für die Zulassung zum Regattieren.

Es gehören noch eine Reihe weiterer Vorbereitungen zur Teilnahme an einer Regatta dazu, wie zum Beispiel die korrekte Ausrüstung des Bootes, auf die ich hier nicht näher eingehen möchte.

4.1. Was nehme ich mit aufs Boot?

Hier eine Liste der Gegenstände, die für die Taktik auf dem Schiff vorhanden sein müssen:

- eine Uhr für den Start, digital, evtl. auch mit Countdown
- ein Kompass (analog oder digital)
- eine Protestflagge (rot)
- Segelanweisungen
- evtl. ein Feldstecher

Hier noch eine Liste der persönlichen Sachen: Sonnencreme, Sonnenbrille, Sonnenhut, Esswaren, Flüssigkeit, Seglerhandschuhe, Sackmesser etc.

Die Segelanweisungen zu der Regatta sollte man am besten auswändig lernen und für Unsicherheiten immer griffbereit halten. Es gibt nichts Ärgerlicheres, als wenn man einen Kurs falsch abfährt oder eine Flagge falsch interpretiert, weil man die Segelanweisungen nicht präsent hat. Die Wettfahrtregeln muss man auswändig kennen.

4.2. Wie benutze ich den Kompass auf der Kreuz?

Der Kompass macht die Abweichungen von einem ursprünglichen Kurs sichtbar. Mit dessen Hilfe kann der Taktiker erkennen, wie sich der Wind verhält. Ist es ein drehender Wind oder pendelt er um eine Richtung? Im Folgenden gehe ich von davon aus, dass ein analoger Kompass verwendet wird.

Vor dem Start segelt man auf beiden Bugen hart am Wind und merkt sich die entsprechenden Kurse. Nehmen wir als Beispiel einen Westwind, der aus der Richtung 270° kommt. Ich nehme an, das Boot kann einen Kurs von 40°

gegenüber dem wahren Wind segeln. Dies wäre auf dem Steuerbordbug der Kurs 310° und auf dem Backbordbug der Kurs 230° .

Ich segle nun auf dem Steuerbordbug und der Wind dreht leicht nach rechts. Ich muss abfallen. Der Kompass zeigt nun 315° an. Dies ist „minus fünf“, das heisst fünf Grad

Abweichung auf die schlechtere Seite gegenüber dem vorherigen Kurs. Wenn es ein pendelnder Wind ist, weicht er vielleicht bis Kurs 320° ab, dreht wieder zurück auf 310° und weiter auf 305° . Jetzt bin ich

„plus fünf“, das heisst fünf Grad höher am Wind als vorher. Auf dem Backbordbug gilt nun folgendes: „minus fünf“

entspricht einem Kurs 225° und „plus fünf“ einem Kurs 235° . Man muss aufpassen, welche Abweichung des Kompasskurses

„plus“ oder „minus“ entspricht. Profis schreiben die Kurse der beiden Buge mit einem Filzstift aufs Deck mit einem Hinweis, welchem Prädikat die Abweichung auf dem Kompass entspricht. So

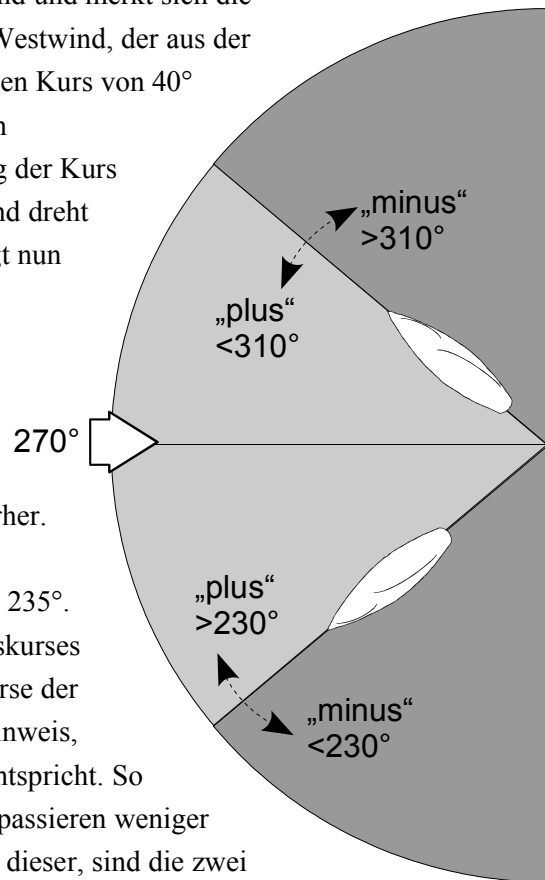
habe ich immer eine Gedankenstütze und in der Hektik passieren weniger

Fehler. Ein digitaler Kompass hat hier den Vorteil, dass dieser, sind die zwei Kurse eingegeben, automatisch die richtige Abweichung anzeigt („plus“ oder „minus“).

Die Abweichungen rufe ich dem Steuermann zu, so dass dieser entsprechend reagieren kann. Der Umgang mit dem Kompass braucht viel Übung. In meinem ersten Regattajahr habe ich den

Kompass nie richtig benutzt; ich war zu beschäftigt mit anderen Dingen. Zu Beginn ist es sinnvoll, in

der Nähe eines erfolgreichen Bootes zu bleiben und zu versuchen dessen taktische Manöver nachzuvollziehen.



4.3. Windtypen und wie sie zu fahren sind

Beim Betreiben der Taktik und Strategie ist es wichtig, dass alle von denselben Voraussetzungen ausgehen. Dazu zuerst folgende Definitionen: Die Richtung des Windes ist immer die Richtung, aus dem er kommt. Das heisst ein Nordwind kommt aus Norden. Bei den Windtypen gibt es zwei Gruppen: Die Winde, die ihr Richtung nicht ändern und die, die ihre Richtung ändern.

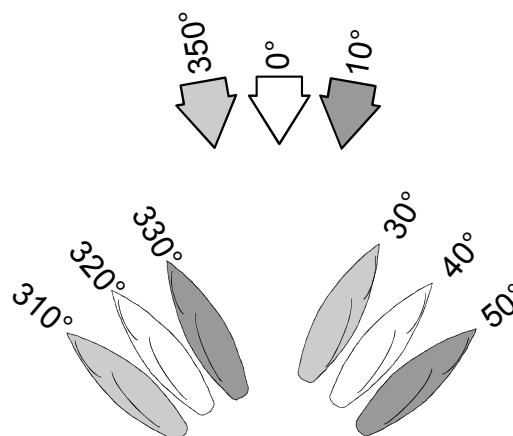
4.3.1. Gleichbleibender Wind

Was ist bei einem Wind mit gleichbleibender Richtung zu tun? Soll ich viel oder wenig wenden? Welche Risiken gehe ich dabei ein? Grundsätzlich bedeutet das Wenden immer einen Verlust an Höhe und Geschwindigkeit. Deshalb würde ich ohne Gegner bei mittleren Winden wenig Wenden. Bei ganz wenig Wind kann man mit regelmässigem sauberem Wenden in kurzen Abständen die Geschwindigkeit erhöhen. Allerdings muss man aufpassen, dass man nicht ins Pumpen kommt (Regel 42). Bei starkem Wind kann man häufiger wenden, da der Verlust durch das Wenden nicht so ins Gewicht fällt, wie bei schwächeren Winden.

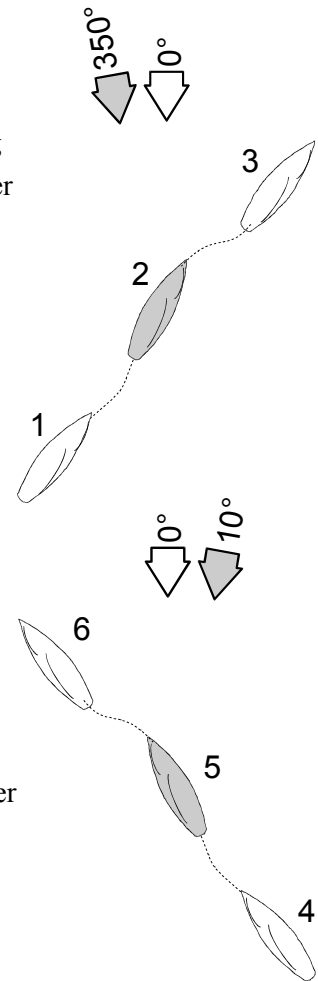
4.3.2. Nicht gleichbleibende Winde

Hier zuerst wieder eine Definition: Bei Winddrehungen spricht man von Linksdrehern, wenn der Wind vom Betrachter aus nach links dreht. Es gibt drei Typen von wechselnden Winden: Der oszillierende Wind, der drehende Wind und der drehende *und* oszillierende Wind. Bei einem oszillierenden Wind pendelt der Wind um eine gleichbleibende Richtung. Bei einem drehenden Wind verändert sich die Windrichtung kontinuierlich. Dies ist zum Beispiel eine Bise, die von Ost kommt und dann über Nord-Ost zu einem Nordwind wird. Als dritte Variante gibt es den Wind, der dreht und oszilliert. Dabei ändert sich die Hauptrichtung und der Wind macht gleichzeitig eine Pendelbewegung.

Bei einem *pendelnden Wind* benutze ich den Kompass. Ich nehme an, der Wind pendele 10° um die Richtung Nord. Das heisst, er dreht ausgehend von 350° über 0° nach 10° und wieder zurück. Auf dem Steuerbordbug ergibt dies einen Pendelkurs von 30° über 40° nach 50° , wenn ich annehme, ich könne 40° zum Wind fahren. Auf dem Backbordbug sind es entsprechend 310° bis 330° (siehe Bild rechts). Diese Hauptrichtung und die Abweichungen davon ermittle ich vor dem Start, indem ich auf beiden Bugen segle und mir die entsprechenden Kurse aufschreibe.



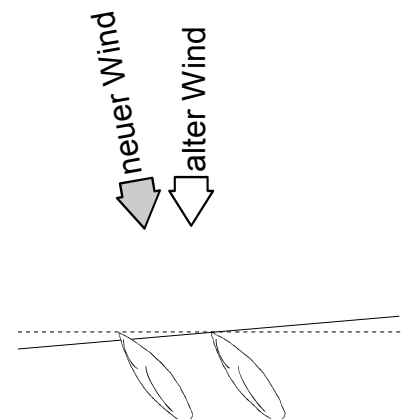
Ich nehme an, der Wind komme von der Richtung 0° und drehe in Richtung 350° . Weiter nehme ich an, ich sei auf dem Steuerbordbug Kurs 40° (1). Der Wind dreht nach links und mein Kompass zeigt 30° an (2). Anschliessend dreht er wieder zurück nach 0° , ich falle ab (3). Nun wende ich.



Nach dem Wenden befinde ich mich auf dem Backbordbug auf Kurs 360° (4). Der Wind dreht nach 10° und ich kann luven (5). Der Wind dreht wieder zurück nach Nord (6). Ich wende.

Als Faustregel gilt: Man wendet dann, wenn die Hauptwindrichtung erreicht ist. Allerdings muss man jeweils auf dem richtigen Bug sein, d. h. auf dem Backbordbug, wenn der Wind nach rechts dreht. Diese Theorie umzusetzen braucht viel Übung und Erfahrung. Man muss sich immer bewusst sein, auf welcher Position man ist und erkennen können, wann der Wind zurückdreht. Es gilt, den Rhythmus für die Wenden zu finden, man muss „in Phase“ zum Wind wenden. Wer so frei segeln kann, holt einen bedeutenden Vorsprung gegenüber dem Rest des Regattafeldes heraus.

Bei einem kontinuierlich *drehenden Wind* (zum Beispiel bei einer durchziehenden Front) segelt man dorthin, wo man den neuen Wind erwartet. Das heisst, wenn man einen Linksdreher erwartet, segelt man nach links. Je weiter links ein Boot bei einem Linksdreher ist, desto besser. Auf der Grafik rechts sieht man die Linien, die senkrecht zu den entsprechenden Windrichtungen stehen. Die gestrichelte Linie zeigt den alten Wind an, die gezogene den neuen. So wird sichtbar, dass das linke Boot (bzw. alle Boote die weiter links stehen) einen Vorteil haben.



4.4. Die Wichtigkeit des Wendens auf der Kreuz

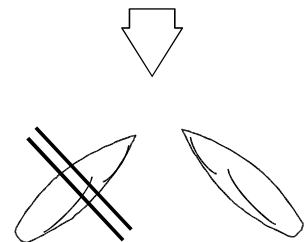
Wenden ohne grossen Geschwindigkeitsverlust ist etwas vom Wichtigsten auf der Kreuz. Wird "unsauber" gewendet, verliert man an Höhe gegenüber der Luvboie. Befindet sich zu diesem Zeitpunkt kein direkter Gegner in der Nähe, ist dies weniger schlimm, als wenn man ein taktisches Manöver gegen jemanden fährt. Will man z. B. durch das Wenden einen Gegner abdecken, kann es entscheidend sein, gut zu wenden, da sonst die Taktik nicht funktioniert (siehe Situation 2 „Unterwenden“).

4.5. Welche Regeln sind wichtig auf der Kreuz?

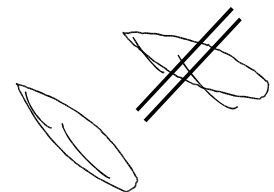
Die Wettfahrtregeln werden alle vier Jahre (jeweils nach der Olympiade) von der International Sailing Federation (ISAF) herausgegeben. Daraus hier die wichtigsten Regeln, die man für eine Regatta wissen muss:

4.5.1. Auf der Kreuz

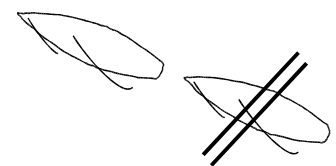
Steuerbordwind vor Backbordwind (Regel 10): Ein Boot mit Wind von Backbord muss sich vor einem Boot mit Wind von Steuerbord freihalten.



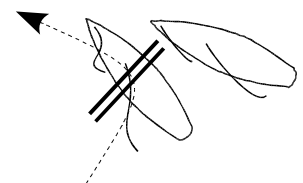
Lee vor Luv (Regel 11): Ein Luv-Boot muss sich von einem Lee-Boot freihalten.



Das achterliche Boot muss sich freihalten (Regel 12): Ein Boot, das klar achteraus segelt, muss sich von einem Boot freihalten, das klar voraus segelt, wenn beide auf dem gleichen Bug segeln.



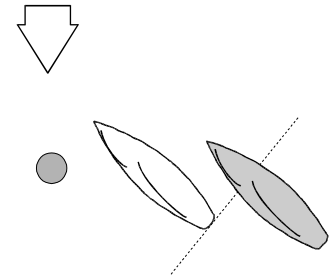
Das wendende Boot muss sich freihalten (Regel 13): Ein Boot, das wendet, hält sich von einem Boot frei, welches das nicht tut.



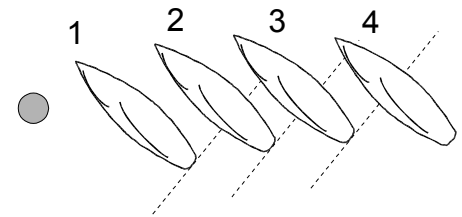
4.5.2. Bei der Luvboie

Bei der Luvboie gelten die Regeln 10 und 13 wie auf dem Kreuzkurs. Ein Boot mit Wind von Backbord muss sich vor einem Boot mit Wind von Steuerbord freihalten und das wendende Boot muss sich freihalten.

Bei Booten auf dem gleichen Bug muss dem innen liegenden Boot vom aussen liegenden Boot Raum zum Runden gegeben werden. Dies gilt aber nur, wenn eine Überlappung zwischen den zwei Booten vorliegt. In der Grafik rechts muss sich das graue von dem weissen Boot freihalten.



Häufig sind es mehrere Boote, die gleichzeitig die Boie runden wollen. Dann setzt sich die Regel auf die weiter aussen liegenden Boote fort. Boot 2 muss sich von Boot 1, Boot 3 von Boot 2, Boot 4 von Boot 3 freihalten.



4.5.3. Strafen

360 Grad-Drehung (Regel 31.2): Hat das Boot eine Bahnmarke (=Boje) berührt, muss es sich unverzüglich freisegeln und eine 360 Grad-Drehung ausführen.

720 Grad-Drehung (Regel 44.1): Hat das Boot gegen eine der obenstehenden Regeln (und dem ganzen Rest der Regeln, die hier nicht aufgeführt sind) verstossen, muss es sich unverzüglich freisegeln und eine 720 Grad-Drehung ausführen (zwei Wenden und zwei Halsen).

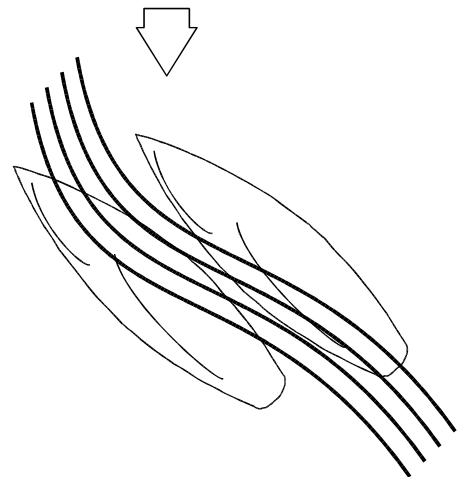
Während der Ausführung der Drehungen muss sich das Boot von anderen Booten freihalten.

5. Taktik auf der Kreuz

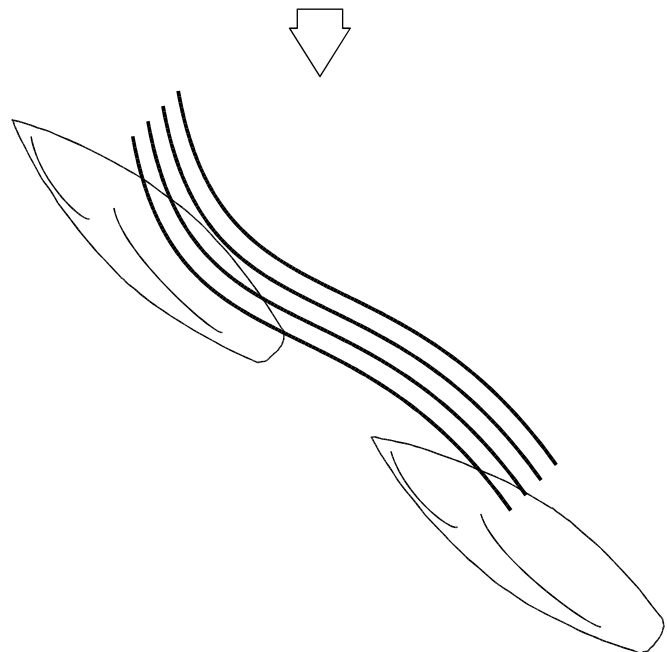
5.1. Taktische Situationen auf der Kreuz

Ziel dieser taktischen Situationen ist immer, den Gegner zu „schädigen“, also ihn in den Nachteil gegenüber dem eigenen Boot zu bringen. Dies sind folgende zwei Konstellationen: Die sog. Sichere Leestellung, die Stellung, in der das gegnerische Boot hinter das eigene zu liegen kommt und die Abdeckung des Gegners. Bei allen Stellungen ist die Ablenkung des Windes durch die Segel massgebend.

Bei der *Sicheren Leestellung* ist das eine Boot mit einem kleinen Vorsprung dicht im Lee des anderen (siehe Abbildung rechts). Dabei wird der Wind des Leebootes so abgelenkt, dass die Strömung um die Segel des Luvbootes gestört wird.

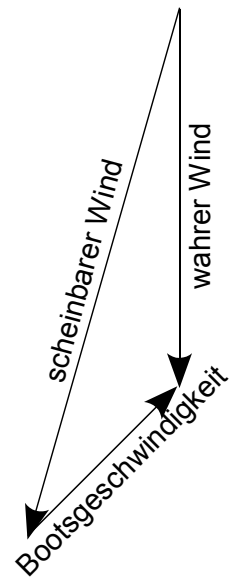


Kommt ein Boot hinter das andere zu liegen, kann es, beeinflusst durch die Ablenkung des Windes durch das vordere Boot, nicht dieselbe Höhe fahren.



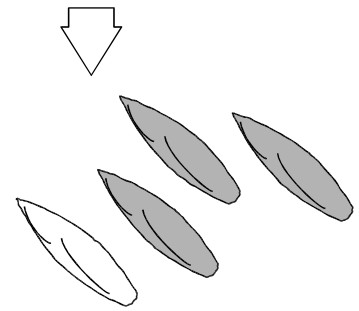
Die „Abdeckung“ ist eine Zone in Richtung des Scheinbaren Windes (wird vom Stander angezeigt, siehe Grafik rechts), in der „schlechter Wind“ herrscht (Grafik siehe Situation 6).

Bei den folgenden taktischen Situationen gehe ich immer von einer gleichbleibenden Windrichtung aus. Zudem gehe ich davon aus, dass das angreifende Boot gegenüber dem verteidigenden Boot einen kleinen Vorteil hat. Das heisst, dass das angreifende Boot eine höhere Geschwindigkeit oder eine grössere Höhe fahren kann. Wenn dem nicht so ist, kann das angreifende Boot noch so lange angreifen, es wird nicht reüssieren.

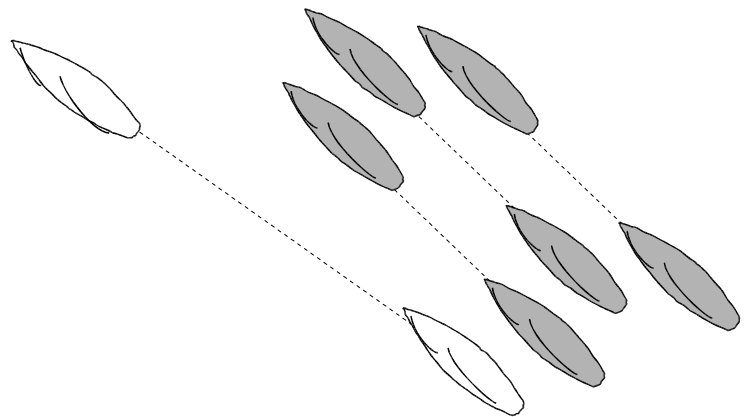


5.1.1. Situation 1: Nach dem Start

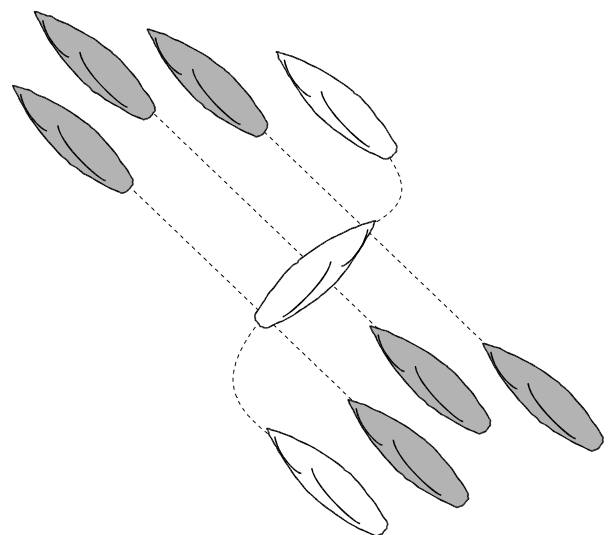
Die Graphik rechts zeigt eine mögliche Situation nach dem Start. Was soll ich als weisses Boot tun?



Die grauen Boote versuchen mittels Höhe segeln in den freien Wind zu gelangen. Dabei haben sie eine grössere Drift und weniger Geschwindigkeit. Dies nutze ich aus, indem ich etwas abfalle und mit volleren Segeln nach links segle. So komme ich in den freien Wind. Nach dem Start muss man schauen, dass man so schnell wie möglich in den freien Wind segelt.

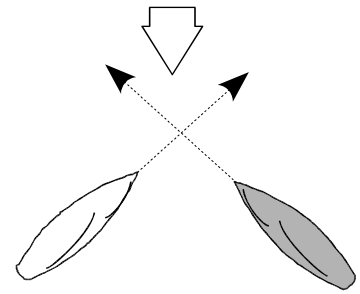


Wenn man weiss, dass das Feld noch länger auf diesem Kurs ist, kann es sich lohnen, zu wenden, und hinter dem Feld durchzufahren.

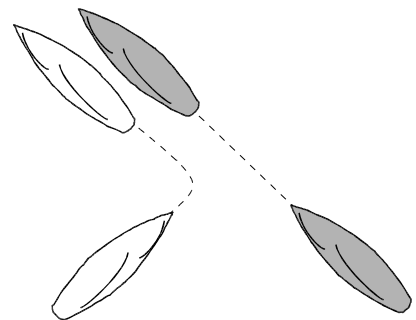


5.1.2. Situation 2: Unterwenden

Als weisses Boot bin ich etwas im höher als das graue Boot. Was soll ich in dieser Situation tun?

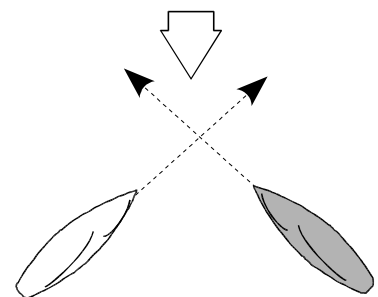


Ziel ist es, in die sichere Leestellung vom grauen Boot zu gelangen. Dazu wende ich. Hier ist das effiziente Wenden entscheidend, sonst kommt das weisse Boot in den Abwind des grauen. Das graue Boot ist gezwungen zu wenden, sonst wird es durch die Sichere Leestellung vom weissen Boot geschädigt. Ein genaues Abschätzen der Distanzen ist hier sehr wichtig!

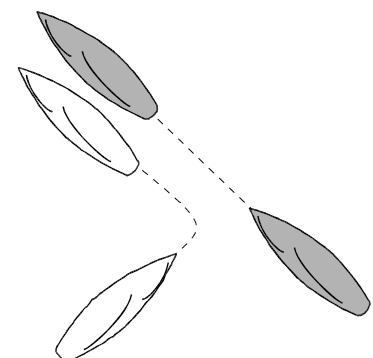


5.1.3. Situation 3

Als graues Boot bin ich etwas im höher als das weisse Boot. Was soll ich in dieser Situation als graues Boot tun?

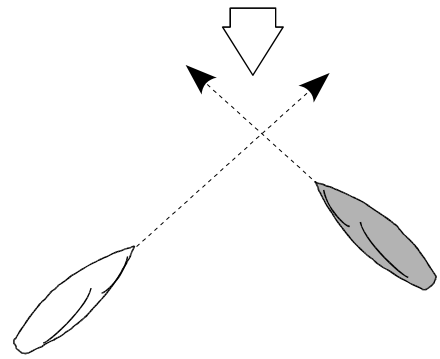


Ich zwinge das weisse Boot zum Wenden. So gerät es in den Abwind des grauen Bootes.



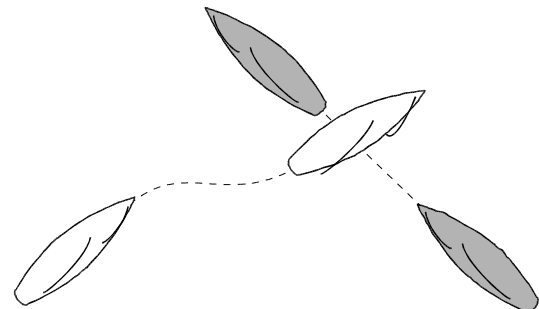
5.1.4. Situation 4

Als weisses Boot habe ich viel weniger Höhe, als das graue Boot. Was soll ich in dieser Situation tun?



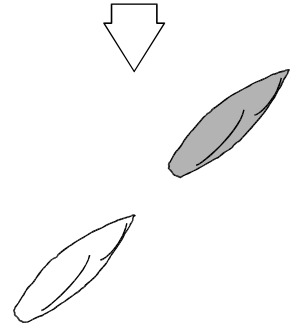
Hier ist es besser, unter dem grauen Boot hindurchzufahren. In die sichere Leestellung zu kommen, ist schwierig. Dazu müsste ich sofort wenden und anschliessend mehr Höhe als das graue Boot fahren können.

Vielleicht herrschen auf der rechten Seite bessere Verhältnisse (ich erwarte einen Rechtsdreher oder auf der rechten Seite ist ein besserer Wind), die mich ebenfalls zum Hinten durchfahren animieren.



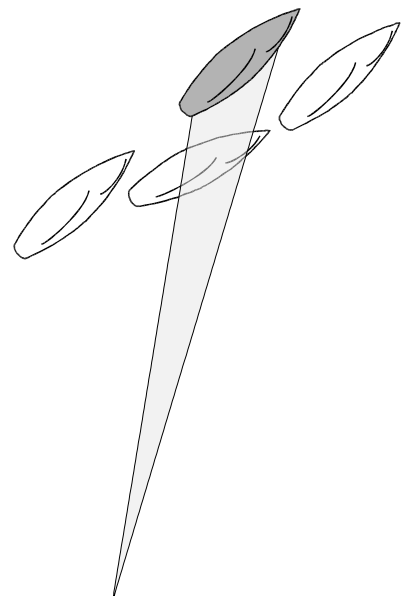
5.1.5. Situation 5: Leedurchbruch

Wie soll das weisse Boot das graue Boot angreifen, wenn das graue Boot alle Wenden des weissen Bootes mitmacht?



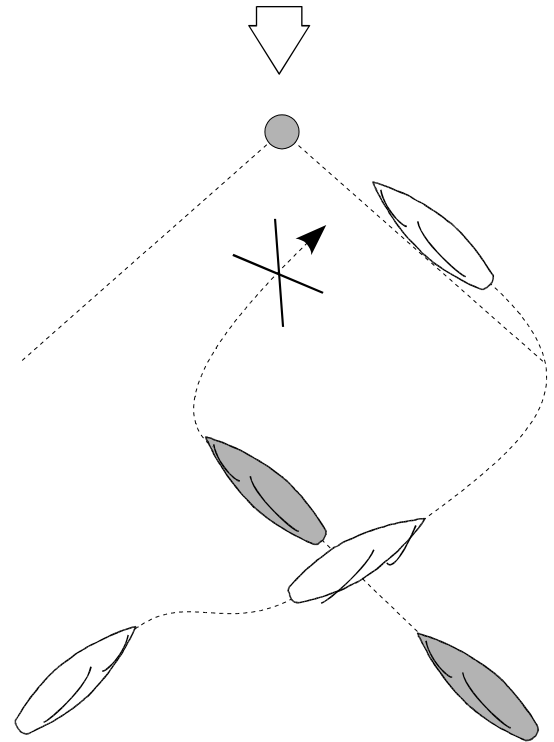
Als weisses Boot versucht man, die Abdeckung des grauen Bootes im Lee zu durchbrechen. Dazu muss man sich dicht hinter dem gegnerischen Boot befinden, da sonst der Weg zu lang wird. Das weisse Boot fährt nun seine Segel etwas voller und holt Geschwindigkeit. Die Geschwindigkeit muss dazu reichen, durch die Abdeckung des grauen Bootes zu gelangen. Fällt das graue Boot gleichzeitig ab, gelingt der Durchbruch nicht.

Dieses Manöver macht eigentlich nur im Match Racing Sinn, wenn nur zwei Boote gegeneinander fahren. In den normalen Regatten verlieren beide Boote gegenüber dem Feld an Plätzen. Man würde dann den Leedurchbruch nur anwenden, wenn das gegnerische Boot der direkte Konkurrent in der Gesamtwertung wäre.



5.1.6. Situation 6: Bei der Luvboie

Wenn ich mich als weisses Boot in der selben Situation wie der in 4 befinde, aber zudem noch in der Nähe der Luvtonne, gehe ich auf jeden Fall hinter dem grauen Boot hindurch, um zur Anlegelinie zu gelangen. Nach einer Wende befinde ich mich auf der Anlegelinie auf dem Backbordbug. Wenn ich mich genug nahe der Luvtonne befinde wird es für das graue Boot unmöglich, sich zwischen mich und der Tonne hineinzudrängen.



6. Anhang

6.1. Seglerlatein: Worterklärungen

Abdeckung	Gestörter Wind durch ein Objekt (z.B. Boot oder Land)
abfallen	Den Bug vom Wind weg drehen
achterlich	Position hinter einem Boot
Anlegelinie	Gedachte Linie, die den letzten Amwindkurs zur Boie beschreibt. Sie ist von der Windrichtung abhängig (Siehe Situation 6).
anluven	Den Bug dem Wind entgegendreihen
Backbord	Die linke Seite eines Schiffes vom Heck her gesehen
Fock, die	Vorsegel
Gewichtstrimm	Positionierung seines Körpergewichts, damit das Boot richtig im Wasser liegt
Grosssegel	Hauptsegel
halsen	Mit dem Heck durch den Wind drehen
Höhe fahren	Distanz gegenüber dem Ziel, das im Wind liegt, gutmachen
Kreuz	Dem Wind entgegensegeln
Lee	Die dem Wind abgewandte Seite
Luv	Die dem Wind zugewandte Seite
Luvboie	Die Boie, die es auf dem Kreuzkurs zu erreichen gilt; sie grenzt das Regattafeld im Luv ab
Match Racing	Regatta mit zwei Booten, wie z. B. der America's Cup
One-Design-Klasse	Die Boote dieser Klasse sind identisch gebaut
Scheinbarer Wind	Die Summe von Scheinbarem- und Fahrtwind, vektoriell addiert (nur die Richtung ist wichtig); wird vom Stander angezeigt
Steuerbord	Die rechte Seite eines Schiffes vom Heck her gesehen
Überlappung	Bei zwei auf dem gleichen Kurs liegenden Booten liegt der Bug des einen Bootes über einer gedachten Linie senkrecht zum Heck des anderen Bootes (Graphik siehe „Regeln: Bei der Luvboie“)
voller fahren	Abfallen und die Segel entsprechend dem Kurs etwas öffnen
wenden	Mit dem Bug durch den Wind drehen
Yngling	Offenes Kielboot von 6.35 Meter Länge, siehe z. B. yngling.org und .ch

7. Bibliographie

- Conner, Dennis: Segeln mit Dennis Conner, Bielefeld 1993
- Curry, Manfred: Regatta-Segeln die Aerodynamik der Segel, Zürich 1960
- Curry, Manfred: Regatta-Taktik in Frage und Antwort, Zürich 1932
- Huck, Michael: Around the Buoys, Camden/USA 1994
- Melges, Buddy: Sailing smart, New York 1983
- Ravon, Didier et Dumard, Christian: La Régate Tactique et Stratégie, France 2001
- Twiname, Eric: Die Wettfahrtregeln – Segeln, Bielefeld 2001
- von Clausewitz, Carl: Vom Kriege, Potsdam 1832, siehe
<http://gutenberg.spiegel.de/classwz/krieg/inhalt.htm>