



Richtig trimmen – komfortabler segeln

Profitieren von Profis. Olympiateilnehmer und ÖSV-Prüfer ANDREAS HANAKAMP erläutert das Spinnakern mit doppelten Schoten. In dieser Folge befasst er sich mit der Halse. Die Halse mit einfachen Schoten und den Spitrimm hatte Christian Binder in YR 5 und 6/2002 erklärt. Bearbeitung und Fotos: ROLAND DULLER
Spinnaker, 2. Folge: Halsen

In der letzten Ausgabe wurde erklärt, wie man mit wenig Aufwand eine normale (Charter)Yacht auf das doppelte Schotensystem umrüstet und den Spi setzt. Der Vorteil dieses Systems besteht darin, dass man beim Halsen den Spibaum ohne jeglichen Druck in den neuen Achterholer einhängen kann. Auf Regattayachten sind doppelte

Schoten selbstverständlich und es gibt keinen Grund, weshalb Fahrten- und Fahrtenregattasegler darauf verzichten sollten; das Halsen läuft damit wesentlich entspannter ab. Einzige Voraussetzung: Man muss das Prinzip der doppelten Schoten verstehen, einige Abläufe üben und die entsprechenden Handgriffe zum richtigen Zeitpunkt machen.

Folgende Bildserien beleuchten die Halse aus verschiedenen Blickwinkeln. In der ersten Bildfolge wird der genaue Ablauf gezeigt, die zweite konzentriert sich auf jene Phase, in der der Baum ausgehängt und durchgeschwungen wird, und im dritten Teil werden die häufigsten Fehler beschrieben.

DIE HALSE

◀ Großes Bild links: Das Manöver beginnt nicht mit dem Aushängen des Spibaumes, sondern mit Vorbereitungen der Crew: Der Bugmann hält den neuen Achterholer in der Hand und blickt nach achtern. Der Mastmann ist bereit, den Spibaumschlitten nach oben zu ziehen und hält die Reißleine zum Öffnen der Spibaumklaue in der Hand, mit der der alte Achterholer ausgeklinkt wird. Im Cockpit stehen ein oder zwei Schottrimmer parat (bis 15 Knoten Wind genügt ein Trimmer).

Wenn der Skipper abfällt, muss der Spi mitgetrimmt werden. Der Achterholer wird dicht genommen, die Leeschot gefiert. Wichtig: Spirotation und Bootsdrehung sollten synchron laufen. Auf tiefem Raumschotkurs stabilisiert der Rudergänger den Kurs. Zu diesem Zeitpunkt steht der Spi-

baum idealerweise annähernd normal zur Mittschiffslinie.

Während des Abfallens zieht der Mastmann den Spibaumschlitten nach oben. Der Achterholer darf aber erst ausgeklinkt werden, wenn der Baum nahezu normal zur Mittschiffslinie steht. Wird er zu früh gelöst, fällt der Spi meistens zusammen, weil er hinter dem Großsegel nicht ausreichend angeströmt wird.

Tipps: 1. Am Mast jene Position des Spibaumbeschlages markieren, bei der der Spibaum frei durchschwingen kann; ebenso am Topnant, damit man weiß, wie weit man diesen fieren muss.

2. Demontage (Schnellspanner) des Babystages, sofern vorhanden. Am Vorwindkurs ist es ohnehin verzichtbar.



◀ Der Achterholer wurde bereits ausgeklinkt, der Spibaumschlitten bis zur Markierung hochgefahren und der Topnant gefiert. Der Mastmann führt den Baum eventuell unter zu Hilfenahme der Reißleine zum Bugmann. Dabei ist unbedingt darauf zu achten, dass sich der Spibaum zuerst nach unten und erst dann Richtung Bug bewegt. So kann er den Spi nicht beschädigen und die Verletzungsgefahr ist geringer.

Sobald der Achterholer ausgeklinkt ist, wird er von der Winsch genommen, weil der Spi bereits mit der neuen Leeschot gefahren wird.

Auf diesem Bild wurde der Spi nicht weit genug rotiert, der Achterholer zu wenig dicht genommen und die Leeschot zu wenig gefiert. Achtung: Eine nicht gefierte Leeschot ist der Hauptgrund für viele misslungene Halsen und ein klassischer Anfängerfehler.

Tipp: Bleibt der Achterholer trotz kräftigen Ziehens an der Reißleine in der Spibaumklaue hängen, hilft meistens ruckartiges Fieren des Achterholers (ca. 20 bis 30 cm).



◀ Der Bugmann hängt am mittschiffs hängenden Spibaum den neuen Achterholer ein. Auf die „Laufrichtung“ der Leine achten!

Das Großsegel steht ebenfalls mittschiffs, der Spi genau vor dem Bug. Im Idealfall befinden sich die Schothörner auf einer Ebene. Die Crew der *Forrest Gump* hat auf diesem Bild die alte Leeschot zu wenig, die neue Leeschot hingegen zu weit gefiert.

▶ Der Spi wird noch von der alten Leeschot gehalten. In den nächsten Sekunden erfolgt der Lastwechsel auf den Achterholer: Schot loswerfen, Achterholer etwas dicht nehmen.

Tipp: Die „alte“ Schot keinesfalls zu früh loswerfen.

Wenn der Achterholer nicht dicht genug ist, knallt der Spibaum womöglich mit Wucht ins Vorstag, was unangenehme Folgen haben kann (siehe: Bild rechts unten auf Seite 35).

▶ Der Bugmann und Spi-Mentor der *Forrest-Gump-Crew* Hannes Schwarz (Ex-Eigner der *Kreta*) drückt den neuen Achterholer (gelbe Leine) in die Spibaumklaue. Unbedingt auf die Laufrichtung achten: Die untere, von achtern aus dem Cockpit kommende Part liegt in der Klaue, die obere, lose am Spibaum liegende führt zum Segel.

Tipps: 1. Sobald der Achterholer in der Klaue fixiert ist, signalisiert der Bugmann durch Handzeichen, dass der Achterholer dicht genommen werden kann.

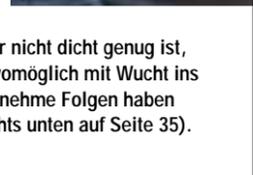
2. Viele Bugleute geben dem Baum einen Stoss. Bei Proficrews macht das durchaus Sinn, weil die Halse dadurch einen Deut schneller wird. „Amateure“ richten damit mehr Schaden an, weil sich dabei die Leine leicht um den Baum wickelt. Wichtig: Achterholer in der Hand halten und warten, bis er einem durch den Zug aus der Hand genommen wird.



◀ Die Halse wird zu Ende gefahren. Der Spinnaker rotiert weiter ins neue Lee, der Spibaum in Luv nach achtern. Unbedingt darauf achten, dass der Baum – so wie auf diesem Bild – zuerst nach achtern geschwenkt und dann erst angehoben wird. Hebt man ihn gleich, kann er sich leicht im Spi verfangen und diesen beschädigen.

▶ Das Halsen ist beendet, das Großsegel wieder gefiert und der Spinnaker zieht. Jetzt muss nur noch die lose Spischot (in Luv) um den Achterholer „geschlenzt“ werden, damit sie bei der nächsten Halse nicht unter den Spibaum gelangt.

Übrigens: Auf diesem Bild ist ein Trimmfehler zu sehen. Wer erkennt ihn? Die pfiffigsten Antworten (redaktion@yachtrevue.at) werden prämiert und veröffentlicht.



DIE KRITISCHE PHASE



1

1 Der Achterholer wurde bereits ausgehängt, der Spi steht vor dem Bug und wird nur mit den Schoten gefahren. Das Großsegel wird gerade dicht genommen.



2

2 Platt vor dem Wind: Wenn das Großsegel mittschiffs gehalten wird, hat das den Vorteil, dass der Spi auch bei Trimmfehlern leichter stehen bleibt. Das Boot verliert mit dieser Methode aber an Fahrt. Problematisch wird diese Methode bei Mittelwind, weil die Yacht schwierig auf Kurs zu halten ist und das Großsegel von einer Seite auf die andere schlagen kann. Es ist daher sinnvoller, das Groß zügig zu schiffen.



3

3 Endphase: Der Spibaum bewegt sich zum Hals des Spinnakers, das Großsegel wird gefiert. Im Idealfall sollte das Spibaumende bei der Halse ein großes U (gelb) beschreiben, indem es unmittelbar nach dem Ausklinken aus dem Achterholer fällt, dann zum Vorstag und weiter bis unter den Spihals wandert und erst dort wieder steigt. Dadurch verhindert man, dass sich der Baum im Spi verfangen kann. Der Grund für zahllose zerrissene Spis ist eine V-förmige Bewegung des Spibaumendes (rot).

PROFITIPPS

Andreas Hanakamp:
Ein Plädoyer für die Vordeckcrew



Bei misslungenen Halsen konzentriert sich der Unmut häufig auf die Vordeckcrew, im speziellen auf den Bugmann. Das ist nicht weiter verwunderlich. Wenn etwas nicht funktioniert, dann blickt man auf den Spinnaker, sieht den Bugmann und den Wirbel in dem er steckt – also ist er Schuld. Was man nicht sieht, sind die zahllosen Fehler, die fast alle achtern des Niedergangs passieren. Die Palette reicht vom zuwenig gefierten Niederholer über den zu spät losgeworfenen Toppnant bis zur neuen Schot, die nicht bereit war, und den zu früh angeholten Achterholer. Diese Liste ließe sich beliebig fortsetzen. Sie soll aber nicht als Freibrief für die Vordeckcrew verstanden werden, wengleich die Lösungen der allermeisten Probleme beim Spinnakern achtern des Niedergangs zu finden sind.

Schuldzuweisungen an das Vordeck sollten daher ausschließlich von externen Trainern kommen – oder unterbleiben!

FEHLER ERKENNEN UND VERMEIDEN



Richtig: Die Schot (blau) muss über dem Spibaum liegen. Damit man auf Nummer sicher geht, sollte sie noch um den Achterholer „geschlenzt“ werden.



Falsch: Hängt die Schot (blau) unter dem Spibaum, tritt bei der Halse folgendes Problem auf: Die vor der Halse dicht genommene Schot hindert den Spibaum nach Ausklinken des Achterholers am Durchschwingen, weil sich der Baum in ihr verfängt.

Ursachen: 1. Bei der Halse wurde der Toppnant angeholt, bevor der Baum nach achtern geschwungen ist.
2. Die Halse wurde richtig gemacht, aber die lose Schot (in Luv) wurde nicht über den Achterholer geschlenzt.

Fehlervermeidung

1. Bei der Halse (Spibaum ist schon im neuen Luv) zuerst den Achterholer anholen und dann den Toppnant. Das Spibaumende soll ein U und kein V beschreiben.
2. Nach der Halse die lose Schot über den Achterholer „schlenzen“.

Fehlerbehebung

1. In Cowboymanier die Schot über den Spibaum schwingen.
2. Mit Hilfe des Bootsmannstuhles manuell beheben.
3. Bei der nächsten Halse die Schot fieren, Spibaum ausklinken und den Bugmann die Situation bereinigen lassen. Schot wieder dicht nehmen; bei einem ohnehin anspruchsvollen Manöver keine leichte Sache.



Falsch: So sieht es in der Praxis aus, wenn die Schot unter dem Spibaum war und es niemand rechtzeitig bemerkt hat.



Falsch: Der Mastmann klinkt mittels Reißleine den Achterholer aus, bevor der Spibaum querab zur Mittschiffslinie steht. Da der Spinnaker nicht weit genug nach Luv geholt wurde, wird er in der Halse kollabieren und sich bei Leichtwind um das Vorstag, eventuell sogar um den Bugmann wickeln.

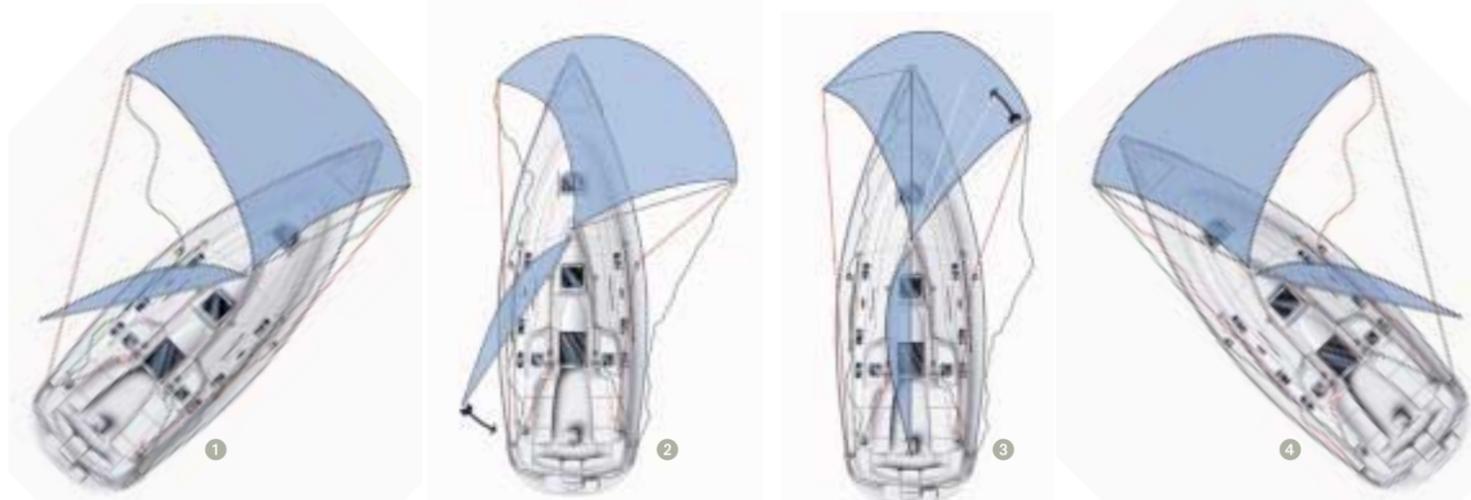
Ursachen: 1. Der Mastmann hängt den Achterholer zu früh aus.
2. Der Achterholer wurde nicht rasch genug dicht genommen.
3. Der Niederholer wurde nicht weit genug gefiert, sodass der Achterholer nicht dicht genommen werden konnte.

Fehlervermeidung

Die Trimmer müssen den Spi während des Abfallens weit genug rotieren. Wichtig: Die Leeschot muss genau so weit gefiert werden wie der Achterholer dicht genommen wird. Eventuell eine Wicklung von der Winsch nehmen, da der Zug in der Halse stark nachlässt.

Fehlerbehebung

Öfter üben.



DIE HALSE mit doppelten Schoten, von einem Raumschotkurs (Grafik 1) ausgehend: Während des **ABFALLENS** wird der Spi durch Dichtnehmen des Achterholers und Fieren der Leeschot (beide rot) so weit nach Luv getrimmt, dass der Spibaum annähernd quer zur Mittschiffslinie steht (2). Dabei wird das Großsegel dicht genommen. **DER SPIBAUM** wird erst danach vom Achterholer getrennt und schwingt zuerst nach unten und dann zum Bugkorb, wo der Bugmann den neuen Achterholer (grün, noch lose) einhängt (3). Der Spinnaker wird jetzt nur über die Schoten (rot) gefahren. Das Großsegel ist zu diesem Zeitpunkt etwa mittschiffs, wodurch der Spinnaker leichter stehen bleibt. Dann wird der neue Achterholer und danach die neue Leeschot (beide grün) dicht genommen, während der Steuermann anluvt und die Crew die Spibaumhöhe neu justiert. In Grafik 4 ist die Halse abgeschlossen, es arbeiten nur die neuen (grünen) Schoten



Falsch: Die Leeschot wurde am Beginn der Halse nicht ausreichend gefiert, daher wird der Spinnaker jetzt von Luv auf das Vordeck gedrückt. Wird jetzt unbeirrt weitergehalst, besteht die Gefahr, dass der Baum den Spi zerreißt.



Falsch: Die „alte“ Schot wurde losgeworfen, bevor der Achterholer richtig dicht genommen wurde. Folge: Der Spibaum knallt mit voller Wucht ins Vorstag.