

Schnell 505er segeln

Martin Görge

Wenn ich mich an dieser Stelle zu Wort melde und etwas darüber schreibe, wie man einen 505er in den Griff bekommt um schnell zu segeln, so weiß ich ganz genau, daß es sehr viele Möglichkeiten gibt, wie man dieses Ziel erreicht, daß wir auch nicht immer schnell sind und daß schon eine ganze Reihe von vermeintlich schnelleren vor mir dieses Thema angepackt haben. Ich schreibe deshalb aus meiner Sicht oder besser aus Rainers und meiner Sicht und bezogen auf unser Boots- und Segelmaterial.

Schnell segeln ist nicht gleichzusetzen mit erfolgreichem segeln, es ist aber eine notwendige Voraussetzung dafür. Der Schlüssel zum Erfolg liegt in dem langjährigen Zusammenarbeiten mit möglichst dem gleichem Partner. Eine gewisse Systematik stellt sich dann automatisch ein. Langjähriges Zusammensegeln kann eigentlich nur durch große Erfahrung beider Einzelpersonen ersetzt werden.

Ich will zunächst einen kurzen Überblick über unser Material geben. Als 470er Umsteiger starteten wir mit einem Kyrwood, Goldspar-Mast und UK-Segeln. Bei wenig Wind waren wir auf Antrieb schnell, merkten aber auch, daß uns die Variabilität bei wechselnden Bedingungen fehlte. Wir wechselten Mast und Segel und bauten Wantenverstellungen, Mastcontroller, Fockbeiholer und ein Großschotsystem ein, daß es ermöglicht, den Baum auch bei wenig Wind annähernd in der Mitte zu fahren. Seit April diesen Jahres haben wir einen Mader-Epoxy-Rumpf, der im wesentlichen so ausgebaut ist, wie der Kyrwood. Wir haben Wert darauf gelegt, daß er auch annähernd so aussieht, wie das alte Schiff und daß die Beschläge ähnlich sitzen, damit die Umstellung klein bleibt. Das war uns wichtig, da wir kaum Zeit zum Üben haben und gleich loslegen wollten. Bei Mast und Segel haben wir uns an die seit Jahren sehr erfolgreichen Dänen Jörgen Schönherr/Michael Paulsen gehängt. Der von Günther Übel ausgebaute Proctor E ist sehr solide verarbeitet und hat einige interessante Details auf die man achten sollte, da sie ein sicheres Gefühl vermitteln. Das Rohr ist im Durchmesser etwas dünner, die Wandstärke aber dicker und damit ist der Mast deutlich schwerer als der Superspars. Groß, Fock und Spi kommen durchweg von DAN-SAILS aus Kopenhagen. Ein seit 1992 nicht mehr geänderter Segelschnitt von Groß und Fock, hat bei allen Windbedingungen ein erhebliches Potential. Besonders erfreulich für eine kontinuierliche Speed-Entwicklung ist, daß man mit sehr großer Wahrscheinlichkeit identische Segel wiederbekommt. Bei den Spinnakern stehen drei Größen zur Auswahl. Der kleinste Spi für sogenanntes Weißwasser-Segeln hat den Vorteil, daß er nicht nur klein, sondern auch noch genügend Profil hat, um auf den Vormwindstrecken oder tiefen Raumkursen nicht einzuparken. Wir haben ihn in dieser Saison jedoch kaum benutzt. Wenn es irgendwie geht, kommt der große Spi dran, denn der hat das größte Potential auf den tiefen Kursen. Das Segelprofil muß meiner Meinung nicht an das Crewgewicht angepaßt sein, also flache Segel für leichte Manschaften und tiefe Segel für schwere Manschaften. Es gibt vielmehr soetwas wie ein optimales Segelprofil, das nichts mit dem Crewgewicht zu tun hat. Beim Mast kann ich mir die Logik zwischen weichen Masten für leichte Manschaften und harte Profile für entsprechend schwere Crews schon eher vorstellen. Dabei muß man allerdings beachten, daß in der Längsrichtung weichere Mastprofile keineswegs auch in der Querrichtung im Top weich sein müssen (z.B. Goldspar). Außerdem spielen Ansatzpunkte von Wanten, Trapezen, Wantenspannung und Mastvorbiegung eine so große Rolle beim Biegeverhalten -längs und quer - daß man nie so pauschal über vermeintlich harte oder weiche Masten urteilen kann. Wichtig erscheint mir, daß der Mast nicht zur Seite durchhängt (sieht man häufig im Bereich der Saling) und daß die Wanten parallel verlaufen. Das kann man durch Peilung an Land überprüfen. Bei bremsenden Wellen sind vermutlich in der Längsrichtung weiche Masten von

Vorteil.

Gutes Material allein genügt natürlich nicht. Ein regelmäßiger Scheck kann sehr ärgerlichem Bruch vorbeugen. Am besten ist es sicherlich, nach jedem Lauf das Boot kurz durchzuschekken. Ross Field, Witbreat-Gewinner 94, hat dazu sehr weise gesagt: „Ankommen ist wesentlicher Bestandteil von Siegen.“

Bei der Grundeinstellung unseres 505ers sind ein paar Eckwerte nötig, die von Zeit zur Zeit kontrolliert werden. Die Mitte des Mastfusses ist 3,11 m von der Spiegelkante entfernt. Die Salinge sind 42 cm lang und haben einen Winkel von ca. 16 cm (gemessen von einer Segellatte senkrecht auf die Mastnut). Wanten und Trapeze setzten auf der gleichen Höhe an. Die Vorbiegung des Mastes ergibt sich je nach Wantenspannung. Bei wenig Wind ist sie bei losem Mastcontroller nicht unter drei cm auf Salingshöhe. Zwischen maximal aufrecht und maximal abgeraket sollten mindestens 35 cm Differenz liegen. Wir verstellen zwischen 756 und 794 cm (Maßband bei wenig Wind am Großfall nach oben gezogen und ohne Druck auszuüben in die Spiegelecke). Besser ist es übrigens, das Mastfall am Spifall nach vorne zu messen, denn die Spifallrolle ist bei allen Booten gleich hoch, Außerdem biegt man den Mast nicht unnötig bei Wind, wenn man das Maßband stramm zieht.

Zum Verstellen während des Segelns gibt es zwei Idiologien. Barker segelt angeblich nach Zahlen, daß heißt er schätzt auf dem Wasser die Windstärke, stellt nach seiner Tabelle (veröffentlicht in der letzten Speed) das Boot ein und rast los. Der Vorteil ist, daß er völlig frei im Kopf lossegeln kann und sich auf Winddrehungen und dergleichen konzentriert. Trimmdiskussionen erübrigen sich bei dieser Methode und die häufig an Bord gestellte Frage „Warum sind wir bloß so langsam?“ hat meist mehr mit dem Steuern, den Wenden oder taktischen Fehlern zu tun, als mit der Bootseinstellung. Schönherr verändert permanent den Segeltrimm und ist mit der Methode genauso fix unterwegs. Meiner Meinung nach müssen ein paar Markierungen an Bord sein. Segeln nach Zahlen bedarf allerdings einer Menge Training, Segeln nach Gefühl bedarf einer Menge Erfahrung. Da muß wohl jeder seinen Weg finden.

Wir benutzen Marken für das Mastfall, die Wantenspannung, den Mastcontroller und die Fockholepunkte. Wir sind bei der Einstellung des Bootes nach Maßen allerdings nicht so konsequent wie Barker. Der Mastcontroller wird für verschiedene Mastfalleinstellungen auf die Neutralposition (ohne Zug nach oben oder unten) gebracht und am Mast markiert. Es bringt tendenziell sehr viel, wenn man den Mastcontroller beim Abraken nach unten nachzieht. Der Mast biegt dann im unteren Bereich nicht zu extrem, sodaß das Großsegel nicht zu stark twistet. Um bei viel Wind ausreichend Höhe zu laufen, ist es notwendig Druck auf dem Achterliek zu halten. Neben dem Mastcontroller kann das noch durch viel Baumniederholer und eventuell härtere Latten im Segel unterstützt werden. Ein schlagendes Segel oder Gegenbauch im oberen oder vorderen Bereich des Großsegels ist auf jeden Fall langsam. Eine häufig diskutierte Frage ist die des optimalen Gewichts des Vorschoters bzw der Mannschaft. Meiner Meinung nach wiegt der optimale Steuermann fast nichts und der Vorschoter 83-85 Kilo. (Wir wiegen 74 und 79 Kilo.)

Bei wenig Wind ziehen wir den Mastcontroller nach oben, um den Mast vorzubiegen und das Segel zu öffnen. Ansonsten wird der Mastcontroller immer ausgehend von den jeweiligen Neutralpositionen je nach Welle geringfügig variiert. Auch auf spitzen Spikursen wird der Mastcontroller nach oben gezogen, wenn man zuviel Druck im Boot hat. Er sollte mindestens nach oben fixiert sein, damit der Spibaum den Mast nicht nach hinten durchbiegt.

Die Fockholepunkte werden mit zunehmendem Wind auf einer Lochschiene weiter nach außen geführt. Der Beiholer ist bei wenig Wind sehr offen, um die Fock im oberen Bereich zu öffnen. Bei Mittelwind, wenn man maximal Druck im Boot braucht ist der Beiholer bis auf die Lochschiene heruntergezogen und wird erst bei richtig viel Wind wieder etwas geöffnet. Wichtig an dieser Stelle ist, daß die Fockholepunkte im Vergleich zur Fockschot nur einen geringen Einfluß auf den Speed haben, d. h. man muß mit der Fockschot ungeheuer sensibel umgehen - sie ist oft zu dicht oder zu offen - .Der kleine Schrick in den Schoten bei wenig Wind, das Gefühl dafür, wann man die Fock dicht reißen kann, das kurze Öffnen in einer harten Bö, all diese Kleinigkeiten machen unglaublich Meter - viel mehr als Fockholepunkt auf Stellung sieben oder acht. Die Initiative muß dabei häufig der Steuermann ergreifen, weil er am Lenker ein besseres Gefühl für Luv- oder Leegierigkeit hat. Das heißt aber nicht, daß der Vorschoter zwischendurch einschlafen kann. Ein permanenter Check aller Einstellungen ist gemeinsame Aufgabe. Das ist besonders wichtig, wenn man für die Spinacker-Strecke umgestellt hatte und vor der Leetonne sich auf die nächste Kreuz einstellt. Für Wendeduelle sind Markierungen auf der Fockschot hilfreich.

Dieser Artikel kann nur ein kurzer Auszug aus all den verschiedenen Aspekten des 505er-Segelns sein. Für mich sind die Einstellungen und Verstellungen des Bootes logisch notwendig, um bei allen Bedingungen schnell zu segeln. Sie machen das Boot gerade im Vergleich zu anderen Klassen unheimlich interessant und spannend. Im Grunde kann man dabei auch gar nicht viel falsch machen. Entweder ist zuviel Druck im Boot oder zu wenig - oder es stimmt. Die Maßnahmen, die man zur Korrektur ergreift, sind - solange sie theoretisch in die richtige Richtung gehen - auch auf dem Wasser richtig. Der ganze Effekt der Bootseinstellung wird allerdings überlagert und durchkreuzt von anderen wichtigen Einflußfaktoren, die den Speed und damit letztlich auch die Plazierung bestimmen. Man kann den eigenen Speed überhaupt nur einschätzen, wenn man freien Wind hat. Der Speed wird sehr stark von der körperlichen und geistigen Verfassung beeinflusst. Wer nicht fit genug ist, wird im Laufe des Rennens immer langsamer, wer nicht locker genug ist, macht viele Fehler, z. B. Frühstarts.

Ich kann nur dazu anregen, immer wieder zu fragen und zu hinterfragen. Vieles wird erst im Gespräch klar. Diskussionen an Land sind genauso wichtig wie Speedtests auf dem Wasser. Das schöne an der Sache ist, daß man nie auslernt und in jedem Jahr neues entdeckt.