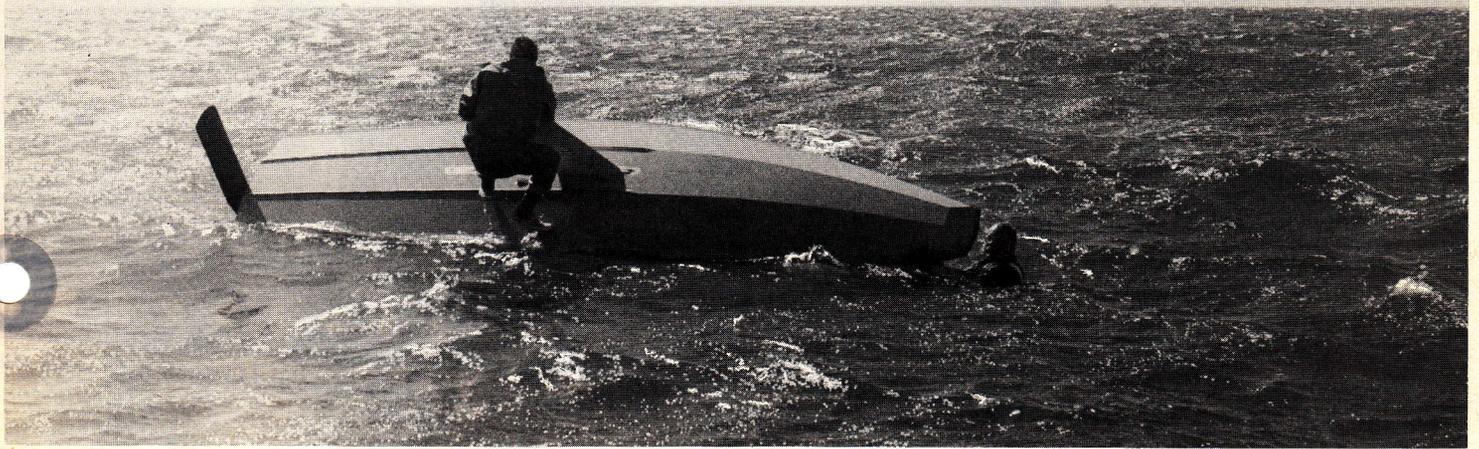


Keine Angst vorm Kentern



Allein auf weiter See. Der Vorschoter versucht den Bug in den Wind zu stellen

«Wer kentert, kann nicht segeln!» so tönt es in gewissen Seglerkreisen. Die Kenterung ist ein Fauxpas, eine nautische Todsünde, über die man nicht spricht, geschweige denn schreibt. Der Sturz ins Element, das wir eigentlich lieben, gilt als Tabuthema. Mit diesem Vorurteil soll aufgeräumt werden. Wir wollen die Segler von ihren Alpträumen befreien. Die Kenterung gehört zum Segeln wie die Halse oder Wende. «Wer gekentert kentert, kann segeln», muss es heissen. Die folgenden Tips sollen vom «Kenterknacks» befreien.

Das Risiko zu kentern hängt von den Wind- und Wellenverhältnissen sowie der Bootsgrösse ab. Selbstverständlich ist es ein Unterschied, ob man im Star der Kentergefahr gegenübersteht oder nur im Laser; das bei der Yacht fast immer das Aus für die Wettfahrt oder sogar den Bootsverlust bedeutet, ist bei der Jolle ein Malheur, das nicht einmal einen Rangverlust bedeuten muss. Erstaunlich ist aber, dass die Kenterpsychose des Jollenseglers um einiges grösser ist als die des Yachties.

Die Art zu kentern kann man ja nicht auslesen, aber die Leekenterung ist sicher die angenehmere.

Ist das ominöse Bad also passiert, dann ist das Motto klar: Sprung aufs Schwert. Wer es am schnellsten erreicht, hat das Schiff auch als erster wieder aufgerichtet. Die Einmann-Jollensegler werden damit keine grosse Mühe haben. Bei den Zweimann-Trapezjollen sieht die Sache allerdings anders aus. Während der Steuermann meistens schnell auf das Schwert stehen kann, fliegt der Vorschoter oft in hohem Bogen ins Wasser. Man kann es ihm nicht einmal verargen, wenn er versucht, in-

nen am Boot hochzuklettern, um möglichst schnell ins Trockene zu gelangen. Aber das ist genau die falsche Reaktion, denn damit kentert die Jolle sicherlich durch, was die Zeit zum Aufrichten um einiges verlängert. Der Fockaffe soll den Mast halten, bis der Steuermann sicher auf dem Schwert steht. Erst dann schwimmt er auf die andere Seite, um beim Aufrichten zu helfen. Mit ein bisschen Übung wird es allerdings auch der Vorschoter schaffen, eine Kenterung ohne Bad zu überstehen. Hat er nämlich das Trapez genug tief eingestellt, kann er, auf dem oberen Bootsrand sitzend, den Haken ohne ins Wasser zu fallen lösen.

Wie verhält man sich bei einer Luvkenterung? Die Gründe, dass es überhaupt soweit kommt, sind leicht ersichtlich: Entweder hat man am Wind segelnd eine Bö überlult, oder sie ist vorlicher eingefallen, oder aber man hat unter Spinnaker segelnd das Ende der Bö verpasst und zu wenig schnell die Segel wieder dichtgenommen. Für den Vorschoter gibt es einen Trost: Der Steuermann geht meistens auch baden. Sein Schadenfreude auszukosten,

hat er aber kaum Zeit. Er zieht mit dem Trapezdraht das Boot auf sich und kann den Haken oft erst lösen, wenn das Boot auf der Seite liegt. Er gerät dann in Panik, weil sein Kopf von der Fock unter Wasser gedrückt wird. Ein fixer Steuermann, der schnell auf das Schwert steht, kann viel zur Beruhigung der Gemüter beitragen. Sollte die Jolle dennoch durchkentern, so gibt es noch lange keinen Grund zur Panik. Im umgekehrten Cockpitraum, der nicht eingetaucht ist, hat es nämlich genügend Sauerstoff, um zu verschlaufen und alle Entwirrungsversuche ruhig vorzunehmen. Beim Aufrichten gibt es eins zu beachten: Man richte das Boot immer gegen den Wind auf. Das ist leichter gesagt als getan. Mit der Zeit legt sich das gekenterte Boot nämlich quer zu den Wellen, mit dem Mast nach Luv. Wer versucht, das Schiff so aufzurichten, ist der zweiten Kenterung gewiss. Zwei Tips bringen Abhilfe: Entweder springt einer – trotz lauthalsen Protesten muss der Fockaffe dran glauben – ins Wasser und versucht, den Bug in den Wind zu stossen, oder er schwimmt zur Luvseite und hievt sich im Moment, wenn der Wind unter die Segel greift, als erster ins Boot, um als Gegengewicht zu wirken. Kentert das Boot dennoch zum zweitenmal, so ist er wenigstens schon auf der Schwertseite, was das Durchkentern verhindert. Die Laser-Segler haben eine Art Eskimorolle entwickelt. Stellen sie das Boot mit dem Wind auf, hängen sie sich von unten ans Schwert,

kentern das Boot gewollt, das heisst mit dem Wind, auf die andere Seite, um beim anschliessenden Aufrichten oben auf dem Schwert zu stehen.

Jetzt, da wir wissen, wie man sich bei einer Kenterung verhält, interessiert es natürlich, wie wir sie überhaupt verhindern können. Wir nehmen dazu den Verlauf einer Regatta und besprechen die Taktiken bei den verschiedenen Kursen.

1. Amwindkurs

Um gleich einen Irrtum aus der Welt zu schaffen: Die Chance, am Wind zu kentern, ist am kleinsten, obwohl viele Segler wegen der grossen Krängung das Gegenteil glauben. Vergegenwärtigt man sich aber, dass der Anstellwinkel von Segel und Bootsrumpf am Wind am kleinsten ist und dass es nur eine kleine Kurskorrektur oder Änderung der Segelstellung braucht, um die Krängungskraft bzw. Kentergefahr zu verringern, dann versteht man, weshalb eine Leekenterung sehr unwahrscheinlich ist. Anders verhält es sich mit der Luvkenterung. Überlult man, wie schon erwähnt, so dass die Segel back stehen, dann ist meistens Hopfen und Malz verloren. Das Überlulen, sei es nun gezielt oder ungewollt, ist sowieso nicht immer das Allheilmittel, um eine Bö abzuwettern. Gerade beim Luvlen nimmt man nämlich dem Boot die Fahrt weg, wodurch die Krängung kurzzeitig, das heisst, bevor die Segel killen, vergrössert wird. Diese Neigung des Bootes und

die damit vergrößerte Angriffsfläche des Windes reichen manchmal aus, um das Schiff auch bei killenden Tüchern zum Kentern zu bringen. Aus diesem Grund hat sich bei einigen Jollenklassen mit kleinen Vorsegeln (470er, Fireball usw.) eine gegenteilige Technik entwickelt. In Böen wird nicht mehr geluv, sondern abgefallen. Gleichzeitig wird das Grosstuch so weit ausgefiert, dass es vollständig oder teilweise (je nach Windstärke) killt. Die Mannschaft bleibt aussen hängen, und die «Kenterbö» wird mit der leicht aufgefierten Fock voll ausgefahren. Das Krängungsmoment am Rumpf nimmt rasch ab, da das Boot mühelos aufrecht gesegelt werden kann, und das Boot macht gute Vorwärtsfahrt, anstatt nach Lee abzudriften. Der kritische Moment kommt eigentlich erst nach der Bö: Der Steuermann darf nicht vergessen, das Grosstuch wieder schnell dichtzunehmen, denn sonst sitzen beide bis zum Hals im Wasser!

Der gefährlichste Augenblick ist zweifellos das Wendemanöver. Aber hier gibt es einen Grundsatz zu beachten: Je schneller das Boot wieder Fahrt aufnimmt, desto kleiner ist die Gefahr, baden zu gehen. Kann der Winddruck nämlich nicht durch die Fahrt kompensiert werden, wirkt er voll als Krängungsdruck. Bei Schwerwetter ist also nicht eine schnelle Wende notwendig, sondern eine Wende mit viel Fahrt. Ein kurzes Abfallen vor und nach dem Manöver wirkt manchmal Wunder. Herrscht hoher Wellengang, muss man darauf achten, dass man auf dem Wellenberg wendet, um dem Boot das Drehen zu erleichtern.

2. Raume Kurse

Halbwind bis raumschots ist die Kentergefahr um einiges grösser, aber auch hier gibt es eine Segeltechnik, die sie vermindert. Das schnelle Reaktionsvermögen des Steuermanns ist entscheidend, er darf sich von der Bö nicht überraschen lassen. Ein aufmerksamer Vorschoter, der dem Skipper kommende Böen meldet, kann das Seiner zu einer kenterfreien Raumfahrt beitragen. Es gibt nur eine einzige richtige Reaktion: abfallen und Gross und Spi fieren. Oft berührt aber der Grossbaum zu früh das Wasser, was ein weiteres Abfallen verhindert. Löst man vor dem Raumkurs ein wenig den Niederholer, so kann man den Moment des Eintauchens des Baumes hinauszögern. Aufgepasst, wenn das Boot abrauscht: Die Segel müssen wieder dichter gefahren werden, da der scheinbare Wind wegen der grossen Zunahme des Fahrtwindes wieder vorlicher einfällt. Vergisst man

Die Geschichte einer typischen Spikenterung, bei der die Mannschaft nicht auf die Bö gefasst war:



Der 505er krängt, ohne dass der Steuermann das Grosstuch fiert

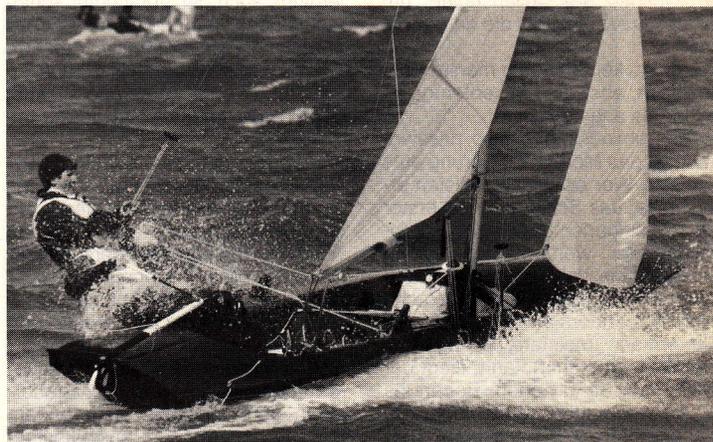
Ohne abzufallen und zu fieren, beginnt die Jolle zu krängen

das, so ist die Luvkenterung auch nicht mehr weit. Noch etwas darf nicht vergessen werden: die Sicherung des angehobenen Schwerts. Fällt es nämlich bei einer Kenterung nach innen, so bleibt einem nichts anderes übrig, als unter das Boot zu schwimmen und es nach aussen zu drücken.

3. Vorwindkurs

Jetzt beginnt das Kenterfest erst richtig! Aber keine Angst, man ist den Elementen nicht ausweglos ausgeliefert. Zuerst müssen wir uns klarwerden, wieso man überhaupt kentern kann. Bei den Einmannjollen mit unverstägten Riggs ist die Gefahr der Luvkenterung am grössten. Fiert man nämlich das Grossegel mehr als neunzig Grad zur Mittschifflinie aus, so verläuft die Windströmung in umgekehrter Richtung. Sie geht vom Mast in Richtung Achterliek anstatt vom Achterliek zum Mast. Diese Umkehrung ändert auch die Richtung des Krängungsmomentes, das heisst, das Boot wird nicht mehr nach Lee, sondern nach Luv gedrückt. Der in Luv sitzende Steuermann beschleunigt diese Kraft am Rigg nur noch. Durch das Dichterholen des Grosstuchs kann dies vermieden werden. Aber auch bei Jollen mit verstägtem Mast besteht die Gefahr der Luvkenterung. Wird der Niederholer zu viel gefiert, so verwindet sich das Tuch im oberen Drittel nach vorne, was wiederum eine Krängungskraft nach Luv zur Folge hat. Also nicht vergessen: Bei Vorwind den Niederholer straffziehen. Noch eine weitere Kraft

geht vom Grossegel aus: Es drückt das Schiff am Bug nach unten. Damit der Bug nicht unterschneidet und in den Wellen steckenbleibt, muss die Mannschaft möglichst nach achtern getrimmt sein. Es ist von grosser Bedeutung, dass Steuermann und Crew fest im Boot sitzen bleiben. Nur dann werden sie eins mit dem Boot; sie verdoppeln das Trägheitsmoment und verlangsamen das Geigen. Der sicherste Weg, das rhythmische Rollen in schnelles Kentern zu verwandeln, ist, aufzuspringen und zu versuchen, durch Gewichtsverlagerungen zu korrigieren. Man versuche nur durch mässige Steuerkorrekturen das Rollen in Grenzen zu halten. Noch ein Wort zur Steuertechnik. Es kann passieren, dass bei zu heftigen Steuerausschlägen die Strömung am Ruderblatt abreisst und das Boot kurzzeitig nicht mehr zu lenken ist. Man halte das Ruder ruhig und versuche auf keinen Fall, noch mehr Steuer zu legen. Oft liegt der Grund für das Abreissen der Strömung in den geöffneten Lenzern, denn sie erzeugen Wirbel, die sich bis zum Ruderblatt fortsetzen können. Regattaanfänger reissen manchmal Augen und Mund auf, wenn Spitzensegler auch bei Windstärke sechs und Wellengang den Spinnaker setzen. Aber so paradox es tönt: Diese Mehrbesegelung verringert die Kentergefahr. Einzig der Moment des Setzens und Bergens ist kritisch. Man beachte folgendes: Während der Vorschoter den Spibaum am Mast einhängt – die sogenannten automatischen Spibäume bringen





Das Ruder tut keine Wirkung mehr, der Grossbaum berührt das Wasser

Bevor der Mast das Wasser berührt hat, ist es dem Vorschoter gelungen, das Trapez auszuhängen und aufs Schwert zu stehen. In ein paar Sekunden steht das Schiff wieder

Text: Thomas Bossard
Fotos: Thomas Bossard, Heike Widmer, Peter Althaus, Marie-France Boudry



Eine Bö auf Amwindkurs fällt ein! Abfallen und Gross fieren

Das Aufrichten nach einer Totalkenterung kostet viel Zeit und Kräfteverschleiss

hier eine grosse Arbeitserleichterung -, setzt sich der Steuermann ganz nach achtern, balanciert das Boot aus und steuert es so, dass es nicht in einer Welle steckenbleibt. Erst wenn der Vorschoter den Baum gesetzt hat, wird der Spinnaker gesetzt. Aber wieso trägt er eigentlich zur Stabilität bei? Wenn dieses Segel schön hoch gesetzt ist, bewirkt es eine hebende Komponente, die den Bug über die Wellen liftet, so dass das Boot leichter vorangetrieben wird. Es gilt nämlich wieder der Grundsatz, dass die grössere Fahrt die Krängungskräfte am Rigg verringert. Diese Regel behalte man besonders im Gedächtnis, wenn es zur Halse - dem Alptraum- und Horrormanöver par excellence - kommt. Wer versucht, bei langsamer Fahrt und wenn die Jolle (oder auch Yacht) auf dem Wellenberg steht, zu halsen, ist ein sicherer Badekandidat! Man muss den Moment abwarten, bis das Boot die nächste Welle hinunterfährt, folglich am meisten macht und das Kenterrisiko am kleinsten ist. Aber aufgepasst, das reicht noch nicht aus! Das Boot darf vor der Halse weder nach Luv noch nach Lee krängen. Das eine wie das andere hat nämlich zur Folge, dass der Baum nach dem Manöver im Wasser «steckt», und was dann folgt, kann sich jeder selber ausmalen. Hat man den richtigen Moment verpasst, so warte man ruhig auf die nächste Talfahrt und erzwinge die Halse nicht mit einem Kraftakt. Es gibt noch einen Trick: Das gute alte «Stützrudder geben», wie man es wohl vor vielen Jahren in der Segelschule gelernt hat und darüber lächelte, da sich der Segellehrer bei «Hack» gar nicht auf den See getraute. Aber jetzt nützt es. Die kurze, unmittelbar nach der Halse angesetzte Steuerbewegung nach Luv verhindert die Luvtendenz des Bootes.

Jetzt haben wir die Leetonne gerundet und sind wieder an der Kreuz. Die letzten Verkrampfungen lösen sich, man kennt die Wind- und Wellenverhältnisse, und plötzlich haben wir das Gefühl, nicht mehr ums nackte Überleben kämpfen zu müssen. Kentern wir dennoch, dann richten wir das Boot ohne Überhastung wieder auf. Oft ist es nämlich bei Schwerwetter so, dass nicht der vorne liegt, der nie kentert, weil er kein Risiko eingeht, Q-Wenden - besser gesagt «Kuhwenden» - statt Halsen fährt und den Spinnaker schon gar nicht aufs Boot nimmt, sondern es liegt der vorne, der das Boot nach der Kenterung wieder am schnellsten ins Gleiten bringt. Denn bei einer Regatta ist es klar: Am Schluss zählt der Rang; für Kenterungen gibt es keine Minuspunkte!