

# Wie verbessere ich meine Regatta-Ergebnisse?

Eine praktische Rennanleitung für RC-Segler  
von C. Meysemeyer MSC Neuss e.V.

---



Stell dir folgende Situation vor: Ich hatte eine weitere Runde des Regattakurses beendet, natürlich als Letzter und kam zu spät. Ich hatte jede Bahnmarke auf dem Kurs „getroffen“, 14 Strafrunden gedreht und das Boot des großen Clubmeisters verbeult. Die Frage stellte sich von selbst: Entweder ich würde meine Segelfertigkeiten verbessern, oder ich würde mir ein anderes Hobby suchen und auf Taubenzucht, Briefmarkensammeln o.ä. umsatteln. Da ich aber keinen passenden Verschlag für die lieben Tierchen hatte und die kleinen, klebrigen Papierläppchen mir auch nichts sagten, entschied ich mich für das erstere.

Einige Saisons später war das Leben erträglicher geworden, ich hatte beim Bootsbau und Segelschneidern Lehrgeld bezahlt und hatte auch schon eine Gelegenheits-Regatta gewonnen, bin auch sonst nicht ständig das Schlusslicht gewesen und hatte auch kein anderes Boot versenkt. Das Wichtigste war aber, dass meine Frau wieder mit mir sprach, die Zeit des Lehrgeldes hatte sich also doch auf meinen Gemütszustand gelegt.

Diese bemerkenswerte Veränderung wurde dadurch erreicht, dass ich folgenden Grundsatz lernte: Lege die Gewohnheiten ab. durch die du Schlusslicht wirst! Das hört sich gut an, nicht wahr, es war aber nicht einfach, die Ursachen hierfür zu entdecken, und es half auch nicht viel, alles über Segeln zu lesen, was ich in die Finger bekam. Dadurch musste ich soviel Wissen im Kopf behalten, dass ich nie genug Zeit hatte darüber nachzudenken, was ich gerade im Moment tat.

Durch viele Beobachtungen, Überlegungen und Fehlschläge habe ich diese Ursachen auf ein Minimum verringert, gerade genug, um alles während eines Rennens im Kopf zu behalten. Wird es dir auch nicht zuviel werden? Gut, dann lies' weiter!

---

## *Die goldenen Regeln:*

### **1.) Konzentriere dich!**

Ich habe mehr Rennen durch einfache und unverzeihliche Unaufmerksamkeiten verloren, als ich mich erinnern möchte. Wenn du dich nicht konzentrierst, verdienst du den letzten Platz. Konzentration wird grundsätzlich gefördert durch warme und trockene Kleidung, einen nüchternen Zustand und nicht zuletzt durch das Wissen darüber, dass deine Frau nicht mit dem Mittagessen auf dich wartet oder deine Freundin in der Stadt ausgeführt werden möchte.

## 2.) Schau dich um!

Konzentration nutzt nichts, wenn du ausschließlich dein eigenes Boot siehst, du trittst schließlich gegen andere an und musst daher beobachten, was diese tun. Versuche dir vorzustellen, wo andere Boote in Kürze sein werden und überlege dir, was du dann tun wirst.

## 3.) Bleibe ruhig!

Dies sollte immer in roten Lettern vor deinem geistigen Auge stehen. Es wird jedes Mal Punkte und Plätze kosten, wenn du in ein Knäuel schlecht geführter Boote hineingezogen wirst. Enge Begegnungen können warten, bis du die Geschicklichkeit und das Selbstvertrauen hast, den Sieg davon zu tragen.

## 4.) Plane vor!

Eine Regatta ist niemals eine Frage des Umsegelns einiger Bojen gewesen. Es gibt stets zahlreiche Entscheidungen darüber zu treffen, wie man sie umsegelt. Wenn du Entscheidungen im voraus triffst, selbst wenn sie auch nur einen Bahnschenkel des Kurses betreffen, kannst du dich selbst entlasten, um dich auf die augenblickliche Situation zu konzentrieren.

---

### Die WettkampfregeIn.

Um auf nationaler Ebene auf Regatten teilnehmen zu können, musst du natürlich unsere Segelregeln genau kennen und, was noch viel wichtiger ist, wissen, wie man sie taktisch anwendet. Um ein mittelmäßiger Flottenfahrer zu sein, musst du deine Verpflichtungen, aber auch deine Rechte kennen, das ist eigentlich alles. Wenn du ein unerfahrener Anfänger bist, findest du eine ausgezeichnete Zusammenfassung des Wesentlichen, z.B. im Buch „Segeln nach Regeln“ aus dem DSV-Verlag. Dieses Buch ist leichtverständlich und gut illustriert. Ich habe nicht die Absicht, hier noch viel über die Regeln zu sagen. Denn wenn du mit den Grundregeln ausgerüstet bist, dann kannst du dich auf einige taktische Grundlagen konzentrieren, die du letztlich viel besser in der Praxis auf dem Wasser erlernst. Das macht viel mehr Sinn, als die ganzen WettkampfregeIn rückwärts im Schlaf aufsagen zu können.

Wenn du dies beherzigst, dann lass uns jeden Teil des Rennens der Reihe nach anschauen, um eine Art **Checkliste für die wichtigsten Dinge** aufzustellen. Meine Absicht ist, dass du die Fähigkeit erlangst, diese Checkliste gedanklich zu durchlaufen, um so richtige Entscheidungen für die wesentlichen Dinge treffen zu können.

Der Kurs besteht bekanntlich aus dem Start, gefolgt von einer möglichst langen Strecke zur Luvboje, dann zwei Bahnschenkel, getrennt durch eine Bahnmarke, also zwei Halbwindkurse, einer Strecke zurück zur Luvboje, eine Fahrt zurück zur Leeboje und danach wieder hinauf zur Luvboje ins Ziel. In der Regel also

das olympische Dreieck mit der bekannten "Banane" als verlängerten Zieleinlauf. Ich würde zwischen den beiden letzten Strecken keinen Unterschied machen, weil sich ihre Hauptpunkte gleichen.

---

### **Der Start.**

Drei Dinge bewirken einen wirklich guten Start:

- 1.) guter Wind, damit du höchste Geschwindigkeit erreichen kannst, Spielraum für taktische Bewegungen, damit du wenden kannst, wenn du es willst oder musst.
- 2.) Eine gute Position in Hinsicht auf den Rest des Feldes, nicht zu weit entfernt von jeder Seite, damit die anderen Teilnehmer nicht in den Genuss eines günstigeren Windes kommen, ohne dass auch du davon profitierst.
- 3.) Ein absolut gutes Zeitgefühl für die Geschwindigkeit deines und anderer Boote.

Realistisch gesehen ist deine Chance, gleich von Anfang an alles richtig und korrekt zu machen, relativ gering. Selbst die besten Skipper fangen selten ohne ein paar schlechte Starts an. Was kannst du also vernünftigerweise erwarten? Mit ein wenig Planung und Praxis solltest du folgendes anstreben:

**Nicht in einer „Meute“ ohne Wind und Raum bei einer Wende stecken bleiben, nicht zu spät sein, nicht zu früh sein.**

Versuche vor dem Start die Linie herunterzufahren, um abzuschätzen, wie groß der Zeitbedarf hierfür ist. Versuche bei Annäherung an die Startlinie die Segel aufzufieren und abzufallen um schneller zu werden, die Segel dichtzuholen und anzuluven, um langsamer zu werden.

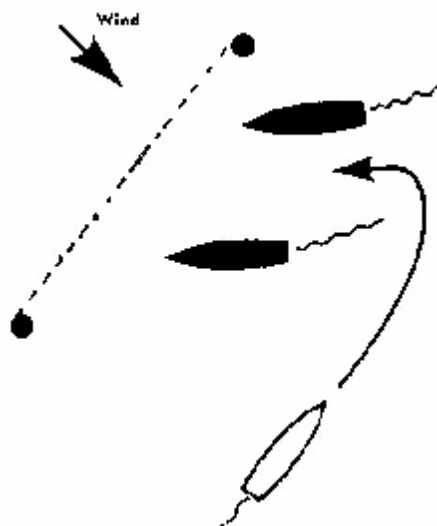
Es gibt viele Methoden zu starten (einschließlich der Einstellung: "Ich lasse mich treiben und schaue, was passiert"). Der Versuch alle Methoden auf einmal beherrschen zu wollen, ist ziemlich verwirrend. Deswegen empfehle ich dir, mit einer Methode zu beginnen.

---

### **Start mit Backbordbug.**

Die Mehrheit der Boote wird sich mit Backbordbug in einiger Entfernung zur Startlinie aufstellen, um dann genau bei "0" die Linie in Richtung Bahn zu überqueren. Diese Boote werden dann versuchen, auf Steuerbordbug fahrende Anfänger abzudrängen, dabei werden sie sich selbst meistens in die Quere kommen und ihren geplanten Start nicht durchführen können. Wütende Beschimpfungen werden dich begleiten und deiner Nervosität nicht förderlich sein. Wenn du dich erst mal dieser Reihe angeschlossen hast, verlierst du mit Sicherheit deine Manövrierfähigkeit. Reihe dich stattdessen in die „zweite Startlinie" ein und schaue dich nach einer passenden, möglichst breiten Lücke um. Selbst wenn du nicht genau bei "0" die Linie überqueren kannst, versuche so hoch wie möglich an die luvseitige Startlinienboje zu gelangen; du hast

dann dort meist freies Wasser und außerdem das leewärts segelnde Feld unter Kontrolle. Beachte jedoch Regel 11 und 18.1a. Nach dem Startsignal kannst du dann anluven, um in Fahrt zu kommen. Der Vorteil ist, dass du viel besser manövrieren kannst, um mit einigen klugen Schlägen einen vernünftigen Start zu bekommen. Ein wichtiger Punkt dabei ist das Abfallen/Anluven, um Geschwindigkeit zu bekommen: Korrekt ausgeführt garantiert es dir, dass nicht alles verloren ist, während das Feld an dir vorbeizieht. Die Absicht ist, die Schoten ein klein wenig zu lösen und um etwa 10 Grad abzufallen. Wenn du erstmal Geschwindigkeit hast, dann trimm deine Segel und komm durch Anluven auf den Kurs zurück.



Stecke deinen Bug nie zwischen zwei bereits dicht nebeneinander laufende Boote, denn du brauchst mindestens eine Lücke von anderthalb Bootslängen (Regel 15). Wenn schon, dann musst du in die Luvseite einer Lücke kreuzen, um leewärts Platz zum Abfallen zu haben. Bedenke, dass du nach Regel 11 gegenüber dem Luvboot Rechte, und gegenüber dem Leeboot Verpflichtungen hast! Du musst dir einen genauen Zeitplan machen!

Deine gedankliche **Checkliste für den Start** sollte also folglich so aussehen:

- **Start mit Backbordseite**
- **guter Zeitplan**
- **nach einer Lücke Ausschau halten**
- **auf Leeboote achten**
- **ruhig bleiben.**

### **Die Strecke zur Luvboje.**

Für die besten Segler kann ein guter Start den sicheren Sieg bedeuten. Wenn auch ein guter Start für den Sieg notwendig ist, so können wir Normalsterblichen ihn durch schlechtes Segeln doch wieder verschenken.

Als erstes stellt sich die Frage, welchen Kurs du segeln willst. Die Antwort besteht aus zwei Teilen, die sich manchmal widersprechen werden: Den kürzesten Weg segeln und einen nicht grundlegend anderen Kurs als die anderen Boote. Der Schlüssel zu dem ersten Teil liegt in der Windrichtung. Der Wind bläst ganz selten für längere Zeit konstant aus einer Richtung. Wenn er die Richtung ändert, bringt dir erst der eine, dann der andere Schlag den kürzesten Weg zur Luvmarke. Das Wissen darüber ist ein Buch mit sieben Siegeln: Aber die richtige Reaktion auf Winddrehungen ist etwas, das wir alle lernen können.

Kurz gesagt: Falle ab, wenn du Gegenwind hast, und bleibe auf gleichem Kurs, wenn der Wind aus unbestimmten Richtungen kommt.

Beobachte das Achterliek deines Vorsegels: Wenn es anfängt zu flattern, ohne dass du den Kurs veränderst, dann hast du falschen Wind. Entdeckst du eine Winddrehung, die vom Verklicker angezeigt wird, stelle die Segel entsprechend ein.

Das Boot sollte Idealerweise so ausgerichtet sein, dass es etwas luvgerig ist. Nach Bedarf kannst du dann durch eine Ruderbewegung nach Lee das Boot optimal im Wind halten. Auf diese Weise wird das Boot ganz allein der Brise folgen.

Steuere nie einen allzu anderen Kurs als das restliche Feld. Der dahinterstehende Gedanke ist, dass die anderen keinen günstigeren Wind bekommen sollen, von dem auch du nicht profitieren kannst. Die Spekulation mit einem gänzlich anderen Kurs wird sich zwar gelegentlich auszahlen, viel öfter jedoch wirst du in diesem Fall im hinteren Teil des Feldes an der Luvboje ankommen.

Die beiden entscheidenden Faktoren des besten Kurses treten in Widerspruch, wenn du an einem Flügel des Feldes eine Bö bekommst, die der Rest deiner Mitsegler nicht erhält. Dann ist es das Beste ihr zu folgen, damit du diesen Vorteil behältst. Jedoch nicht soweit, dass du völlig vom Rest des Feldes getrennt wirst.

Du tust gut daran den mittleren Kurs zur Luvtonne zu segeln. Es gibt nichts Schlimmeres, als eine schlechte Bö zu bekommen, wenn du dich abseits des Kurses befindest. Die Gedanken um die Wahl des zu segelnden Kurses und um das Kreuzen sollten bewirken, genügend Platz zum Manövrieren zu erhalten.

Der beste Platz ist natürlich immer an der Spitze und meilenweit voraus, der schlechteste hingegen ist direkt in der Mitte des Schlachtgetümmels in einer dicht gedrängten Gruppe. Wo du dich befindest ist letztlich das Ergebnis deines Starts. Das bringt uns zum Thema über den Umgang mit anderen Booten.

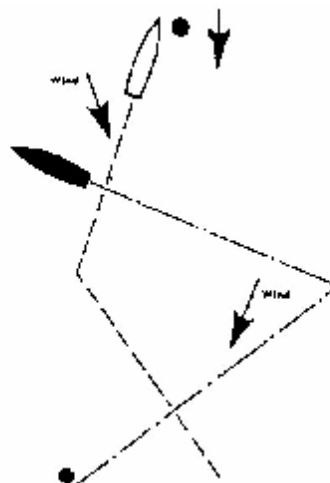
In der ersten Strecke ist die ganze Gruppe mehr oder weniger gezwungen, sich ziemlich dicht zusammenzuhalten.

Andere Boote können demnach beträchtlich auf deine Fahrweise einwirken,

indem sie deinen Wind beeinflussen. Umgekehrt gilt dieses natürlich auch!

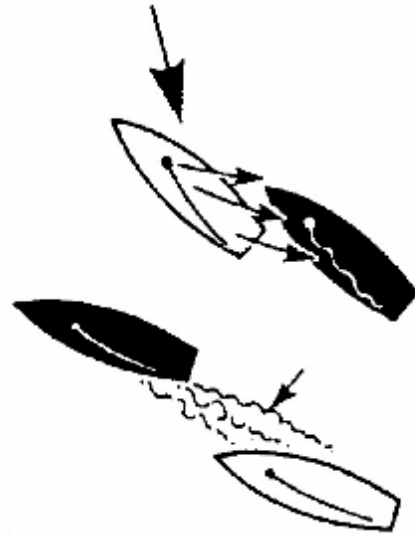
Wenn du das in Betracht ziehst und dich in unmittelbarer Nähe zu einem anderen Boot befindest, so ergeben sich grundsätzlich vier Möglichkeiten.

- 1.) Du befindest dich leewärts einem anderen Boot voraus; hier fügst du dem Gegner größten Schaden zu, indem er in deinem „Abwind“ segeln muss und langsamer wird. Halte diese Position so lange wie möglich, auch deswegen, weil du dem Luvboot gegenüber alle Rechte hast.
- 2.) Du befindest dich leewärts hinter einem anderen Boot. Du wirst von deinem



Gegner das Kielwasser erhalten und in seiner Verwirbelung segeln. Denke an das Kreuzen in freiem Wasser, aber hüte dich vor dem Kreuzen in schlechter Lage. Entferne dich also von dem Gegner.

- 3.) Du befindest dich luvwärts voraus, eine ganz schön sichere Lage, also lache dir ins Fäustchen und bleibe dort.
- 4.) Du befindest dich luvwärts und achteraus, also die Umkehrung der ersten Möglichkeit und somit die schlechteste für dich. Je länger das andauert und je näher der Gegner dir kommt, umso schlechter wird es für dich. Deshalb kreuze sobald wie möglich, aber schaue dich erst sorgfältig um (Regel 13) und stell dir die Situation nach der Wende vor. Begib dich nicht vom Regen in die Traufe.



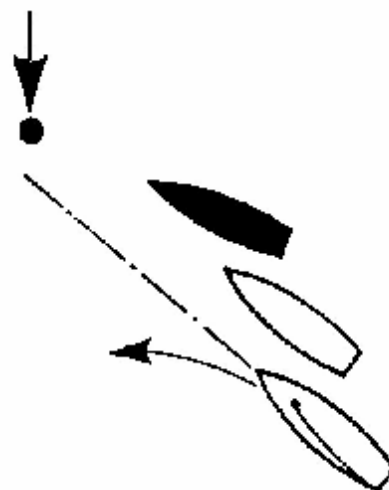
### **Kreuzen.**

Die vornehme Kunst des Kreuzens ist ein Thema, das besondere Aufmerksamkeit verdient. Wenn du jemals unsere „Profis“ hast wenden gesehen, dann wirst du wissen, was für eine mühelose Angelegenheit das für einen Experten sein kann. Falls du nicht zu diesen gehörst, könnten dir einige Tipps helfen: wenn du in ein Windloch oder schlechte Position kreuzt, dann mach es nicht noch mit dem großen „Flattermann“ schlimmer. Dein Boot wird nur schwerlich zum Stillstand kommen, solange es nicht direkt im Wind steht. Kreuze nur, wenn du ausreichende Geschwindigkeit hast. Denke nicht, dass du auf einem neuen Kurs besseren Wind hast. Es wird besser sein die Schoten etwas zu lösen, abzufallen um wieder Fahrt aufzunehmen.

Nochmals: Wenn nicht genug Wind vorhanden ist, reiße das Ruder nicht hart herum, sondern segle „rund“. Schoten und Ruder sollten ausgewogen zusammenwirken. Auf diese Weise vermeidest du Strömungsabriss und Geschwindigkeitsverlust. Beobachte gerade bei wenig Wind den Verklicker wie ein Falke, wenn du wenden willst. Während das Boot sich in einem Flautenloch noch bewegt, hängt der Verklicker bereits müde mittschiffs. Jetzt nach dem Wind zu suchen ist „tödlich“. Jede unnötige Ruderbewegung solltest du unbedingt vermeiden, sie bringt dir nichts. Wende nicht öfter als unbedingt notwendig. Vermeide strikt jede Situation, in der du direkt an einer Boje wenden musst. Gerade auch dann, wenn du von Booten umgeben bist, die das gleiche tun wollen.

Achte darauf, wie sich die Situation an der Luvtonne entwickeln wird. Falls sich zeigt, dass dort alle zu gleicher Zeit ankommen, dann ist es an der Zeit dem Gegner aus dem Wege zu gehen. Erinnerung: Bleibe besonders an den Bahnmarken ruhig! Es wird dich weniger Nerven, Beschimpfungen, Proteste

kosten, wenn du am Rande des Knäuels segelst, als evtl. eine oder zwei Bootslängen Vorsprung zu bekommen. Auch wenn du meinst, dass die Regeln dir Recht geben, rechne nie damit, dass andere sie genauso kennen wie du. Es sollte dein Ziel sein, die Bahnmarke mit Backbordbug anzusteuern, damit du die Steuerbordsegler getrost vergessen kannst. Versuche aber nicht, meilenweit vorher damit zu beginnen. Während du dich der Wendemarke näherst, blicke ständig um dich, und versuche dir vorzustellen, wo andere Boote aus deiner Nahe wenden werden. Auch hier brauchst du genügend Raum um Manövrieren zu können. Erinnerung dich schließlich an die Regel 18.2 und denke daran, dass auf einem Kreuzkurs bei gleichem Bug der Längenkreis nicht besteht und nur das Lee-vor-Luv-Recht Gültigkeit hat bzw. Backbord- vor Steuerbordbooten Wegerecht haben.



Deine **Checkliste für den Luv-Bahnschenkel** sieht also so aus:

- **den kürzesten Weg segeln**
- **die Bahnmarke frühzeitig einschätzen**
- **vorplanen, um Karambolagen auszuweichen**
- **vorausdenken**
- **ruhig bleiben.**

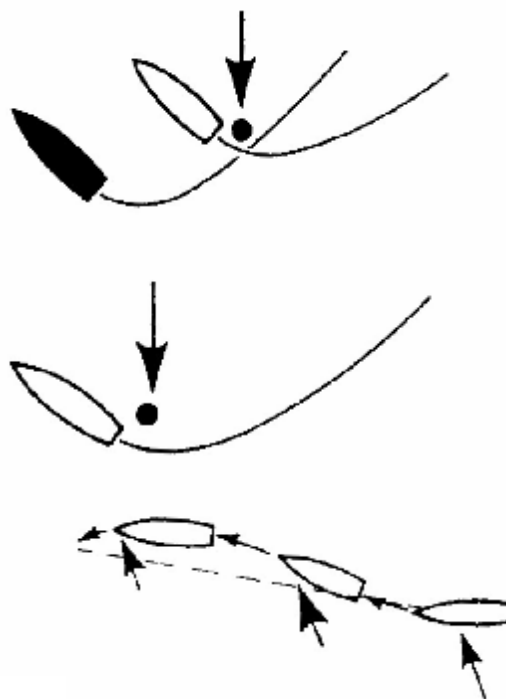
### **Annäherung an die mittlere Boje.**

Bei Annäherung an diese Bahnmarke solltest du vorrangig den richtigen Kurs segeln. Ich rate es dir, bevor du den Langenkreis erreichst. Warum? Ganz einfach: Wenn alle Boote fast gleichzeitig die Luv-Marke gerundet haben, kannst du sicher sein, dass sich diese an der mittleren Bahnmarke wieder treffen. Falls das Feld sich schon etwas auseinander gezogen hat, kannst du es wagen eine engere Rundung anzufahren. Segle in diesem Fall einen Luv-Kurs, er lässt dir freien Wind, wird dich an die Innenseite der Boje bringen und du hast bei Überlappung Wegerecht (Regel 18.2). Versuche nicht jemanden zu dicht in Luv zu überholen, der andere wird sein Recht zum Luven wahrnehmen (Regel 1)! Versuche die Bahnmarke weit an- und eng abzufahren, du kannst schneller den neuen Kurs anlegen und hast keinen Strömungsabriss bei starker Kursänderung hinter der Boje. Außerdem gibst du deinem nachfolgenden Gegner keine Möglichkeit in eine sich auftuende Lücke zu stoßen.

Bei frischem Wind kannst du durch Spielen mit dem Wind einige Plätze gutmachen, indem du die Grundregel beherzigst: bei Böen anluven - bei nachlassendem Wind abfallen. Aber das tut dein gut getrimmtes Boot ja schon allein. Übertreibe das aber nicht,

10 bis 15 Grad Kursabweichung sind genug. Wenn du abfällst, bleibst du länger im Wind, luve an, damit du wieder auf den richtigen Kurs kommst. Ein weiterer wichtiger Punkt ist, diese "Wellenbewegung" auf dem Halbwindkurs nicht nur mit dem Ruder zu machen, sondern immer im Einklang mit der Segelstellung durch die Schotsteuerung.

Also entweder auffieren beim Abfallen, oder dichtholen beim Luven. Mach das alles aber nicht zu früh oder zu spät, und denke stets dran: ein guter Skipper spielt mit Segel und Ruder wie ein Violinspieler mit Geige und Bogen!



Eine immer wiederkehrende Frage während eines Rennens ist: **Luven oder nicht luven?** Du hast Rechte zu luven, wenn ein anderes Boot entweder klar achteraus liegt (Regel 12), oder aber als überlappendes Leeboot den luvwärtigen Gegner mitzunehmen (Regel 11). Letzteres geht natürlich nur solange ein Teil der Boote überlappt.

Aber solltest du überhaupt von diesem Recht Gebrauch machen? Du erreichst zwar, dass dein Gegner seinen Überholvorgang stoppen muss, du riskierst aber, dass du dich vielleicht meilenweit von der Kurslinie entfernst und alle anderen in der Nähe befindlichen Boote leewärts an dir vorbeirauschen und einen viel kürzeren Kurs segeln können.

Es gibt nur zwei Gründe, wo es sich lohnen könnte sich zum Luven zu entschließen: Wenn keine weiteren Boote dir unmittelbar folgen, oder aber du machst dem nachfolgenden eigenen großen Clubmeister Platz, indem du seinen schärfsten Konkurrenten von ihm fernhältst und diesen bis „nach China“ mitnimmst. Er wird es dir vielleicht abends mit einem Bier danken, aber du hast mit Sicherheit Platze verloren.

Deine **Checkliste für die Annäherung an die mittlere Boje** sollte also folgendermaßen aussehen:

- ***mit dem Wind spielen abfallen, Segel auffieren, luven, Segel dichtholen und wieder beschleunigen.***
- ***Luve nur, wenn die zwei genannten Gründe es erlauben.***
- ***Fahre die Boje nicht zu eng an, versuche in die Innenposition zu kommen,***
- ***denke bereits an den nächsten Bahnschenkel,***
- ***blicke voraus und konzentriere dich.***



### **Die Beschleunigungsstrecke.**

Diese Strecke ist ein Teil des Kurses, auf dem sogar der Anfänger manchmal etwas aggressiver segeln darf und somit gut vorankommen kann. Wenn die Flotte sich bereits gut verteilt hat, hast Du vielleicht etwas Zeit über die Taktik von anderen Booten und über eigene Fehler nachzudenken. Kleinere Segelfehler werden dich hier nicht unbedingt zum Stillstand bringen. Fange aber nicht an zu träumen, wie schön doch heute dein Boot läuft, schnell ist ein Kontakt zu einem Mitsegler da, und du fällst auf den rauen Boden der Realitäten zurück.

Falls ein Gegner sich in der Nähe und vor dir befindet, kannst du all deine Boshaftigkeit an ihm auslassen und ihm den Wind wegnehmen.

Du nimmst ihm den Vortrieb und die Distanz zu ihm wird geringer. Können nageln hier den Gegner fest, warten auf einen günstigen Moment um abzufallen, zu beschleunigen, um leewärts mit Überlappung (Regel 11) an ihm vorbeizurauschen. Falls du vorne sein solltest, musst du versuchen dich freizumachen und dich aus dem Angriff des achterlichen Bootes herauszuwinden, denn: Der Überholer hat sich freizuhalten (Regel 12).



All dies ändert sich aber, wenn eine Menge Boote um dich herum sind. In diesem Fall tust du gut daran, einen direkten Kurs zu steuern und ein wachsames Auge nach Luv zu haben.

Gib jedem Boot, das versucht sich achterlich von Luv anzuschleichen, einen harten Ruffel sich freizuhalten. Übertreibe es aber nicht, es könnte sein, dass der Rest der Flotte leewärts an dir vorbeisegelt. Beachte dringend, daß auch auf diesem Kurs die Regel Backbord- vor Steuerbordbug zur Anwendung kommt.

### ***Sei dir daher stets sicher, auf welcher Seite dein Segel steht.***

Es ist sehr wichtig, die Leemarke gut zu runden, weil es dir auf dem nächsten Bahnschenkel Vorteile bringen kann. Mach dir wieder einen Plan und denke hier noch einmal an den Abschnitt „Annäherung“. Erinnerung dich daran, dass du Wegerecht hast, wenn du als voraus liegendes Boot bei Erreichen des Längengrades Innenüberlappung bekommst. Es bringt dir sicher einen entscheidenden Vorsprung auf dem nun folgenden Luvkurs und du sparst dir sicher einen Schlag auf dem nächsten, langen Bahnschenkel.

Wie immer ist es sehr wichtig voranzudenken. Versuche dir vorzustellen wie die Situation an der nächsten Wendemarke sein kann und sei darauf vorbereitet, an den Bojen deine Rechte anzumelden.

Die **Checkliste für die Beschleunigungsstrecke** sollte also so aussehen:

- ***Allein segeln, direkter und kürzester Kurs***
- ***überhole leewärts und luvwärts überholen wollen***
- ***achte stets auf die Stellung deines Großbaumes***
- ***plane ein gutes Bojenrunden***
- ***schau dich um und konzentriere dich.***

---

### **„Banane“ und Endkampf.**

Die folgenden Gedanken gelten gleichermaßen für die erste Hälfte der „Wurst“ sowie für die Endrunde zur Ziellinie. Auf den ersten Kursen lag die Priorität besonders darauf, schnell zu segeln und sich aus den Schwierigkeiten mit anderen Booten herauszuhalten. Falls die Flotte immer noch dicht zusammen liegen sollte, dann ist dies auch weiterhin dein vorrangiges Bestreben. Meistens jedoch hat sich das Feld bereits gelichtet, und du mußt dich darauf konzentrieren, Boote von achtern abzuschirmen und vor die liegende Boote anzugreifen.

Ein anderes Boot zu decken bedeutet einfach, sich zwischen den Gegner und die Ziellinie oder zur nächsten Bahnmarke zu legen, so bewahrst du dir Vorteile. Du mußt dich nur luvwärts und im selben Schlag wie das andere Boot befinden. Aber halte dich frei!

Es ist immer wieder verblüffend, wie schnell sich bei wechselndem Wind oder einfallenden Böen die entsprechenden Positionen der Boote ändern können. Beim Abdecken müssen zwei entscheidende Punkte beachtet werden:

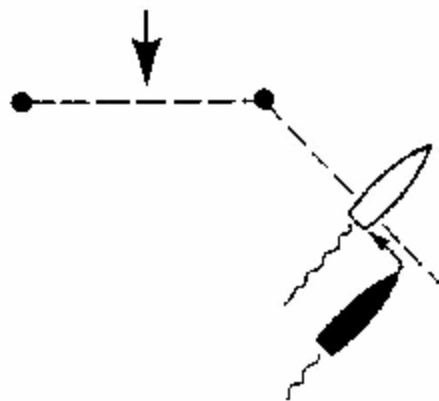
- 1.) Kreuze, wenn dein Gegner es auch tut, aber eine Idee später, damit du nicht auf ein mögliches Täuschungsmanöver hereinfällst.
- 2.) Sei dir völlig im Klaren darüber, wann und wo du auf der Kurslinie zum Ziel oder zur Bahnmarke kreuzen willst. Plane im voraus.

Dein Gegner wird versuchen, auf der Kurslinie an dir vorbeizusegeln, um dich dann zu überholen. Beim Kreuzen auf der Kurslinie ist das einzige Mal, wo du dir erlauben darfst, früher als dein Gegner zu handeln. Es gibt zwei Möglichkeiten dies zu tun:

- 1.) Das Einlegen mehrerer Schläge hintereinander. Du hast gegenüber dem anderen Boot evtl. Vorteile durch einen etwas günstigeren Wind. Du entfernst dich von ihm und kommst ihm wieder näher. Achte aber nur darauf, dass genügend Zeit und Abstand zum Manövrieren vorhanden ist: Du darfst nicht in den Kurs des Gegners hineinwenden (Regel 16)!
- 2.) Du kannst auch ein Täuschungsmanöver fahren, indem du das Boot in den Wind ziehst und dann schnell wieder abfallen lässt, um wieder in Fahrt zu kommen. Versuche dies aber nicht bei Experten, sie reagieren schneller als du, und du hast das Nachsehen.

Es ist immer sehr wichtig, ein wachsames Auge auf andere Boote zu haben, egal ob du nun abdeckst oder selber abgedeckt wirst. Während du dich in Wendeduellen verstrickst, fährt das übrige Feld auf und davon.

**Wenn du dich nun der Ziellinie näherst**, achte darauf, ob ein Ende der Linie näher ist als das andere. Start- und Ziellinie sind meistens etwas versetzt zur Kurslinie. Beim Start spielt es keine allzu große Rolle, da du dir den Weg durch mehrere andere Boote bahnen mußt. Beim Zieleinlauf ist es wahrscheinlicher, dass du viel mehr Raum zum Manövrieren hast. Wenn es dort also eine etwas günstigere Seite geben sollte, so steure diese an. Versuche die Ziellinie mit Backbordbug so hoch wie möglich, natürlich auf dem kürzesten Weg, anzulegen. Zwar bist du gegenüber anderen Booten in Luv, hast aber Wegerecht, da dein Gegner in Lee durch Luvn die Ziellinie nicht „zumachen“ darf und dir Raum zum Überqueren geben muss (Regel 18.2 a.).



Deine **Checkliste für den letzten Bahnabschnitt** sieht also so aus:

- ***Versuche den kürzesten Weg zu segeln***
- ***falls du von anderen Booten umgeben bis, versuche diese abzudecken.***
- ***Decken von Gegnern: Dieselben Schläge wie er ausführen aber etwas später (falle nicht auf Täuschungsmanöver herein).***
- ***Der Gegner deckt dich ab: Schnell kreuzen, Täuschungsmanöver fahren; auf die Kurslinie achten.***
- ***Plane deine Annäherung an die Ziellinie, Kürzere Seite ansteuern,***
- ***denke voraus, schau nach anderen Booten und konzentriere dich.***

### **Hinter der Ziellinie.**

Überfahre die Ziellinie weit genug und behindere nicht andere Boote. Lasse das Rennen noch einmal vor deinem geistigen Auge Revue passieren, finde Fehler, die du beim nächsten Lauf nicht wieder machen willst. Das ist besonders wichtig, weil es dir helfen wird, viel schneller zu lernen. Sei nicht zu streng mit dir, auch wenn du gerade als letzter über die Ziellinie gegangen bist. Jedes Rennen bringt dich dem Tag näher, an dem du einmal den Landesmeister hinter dir lässt!

Wenn deine Frau dir nicht auf die Schulter klopft, egal welchen Platz du erreicht hast, so tue es selber. Schließlich hast du eine Wettfahrt beendet, von der der gewöhnliche Sterbliche noch nicht einmal geträumt hat.

Falls du an einer Protestsituation beteiligt sein solltest, die nun vor der Jury zur Verhandlung kommen wird: Wappne dich mit Papier und Bleistift, halte die wesentlichen Daten fest, mach eine möglichst genaue Skizze, konzentriere dich auf die nach deiner Meinung anzuwendenden Regel-Nr., formuliere deine Argumente vorher im Kopf. Informiere deine Zeugen, sie mögen sich für dich bereithalten. Bleibe während der Protestverhandlung ruhig und sachlich, antworte ohne Emotionen. Bedenke, dass Schreihäse bei den Jurymitgliedern meist Antipathien wecken. Nimm eine Entscheidung, gleich wie sie für dich ausfällt, als Sportsmann und bedanke dich für eine faire Verhandlung! Das bringt dir „Punkte“ beim nächsten Mal.

Du warst mir ein gelehriger Schüler. Sehe ich dich bei der nächsten Regatta? Dann können wir gern über alles noch mal sprechen. Da auch ich (hm, noch!) nicht Landesmeister bin und auch ständig weiterlerne: do as I say - not as I do! Vielleicht liegst du dann ja mal vor mir in einem Rennen; es würde mich freuen.

G. Meysemeyer GER 75

