

Catsegeln ist anders...

Tipps und Anleitungen zur Segeltechnik: Wende und Halse

Bei den Manövern gibt es einige entscheidende Unterschiede zum Einrumpfboot. Letztlich muss man das alles praktisch üben, aber zum Nach- bzw. Vorablesen hier ein paar Hinweise:

Cat-Wende

KURZFASSUNG: DAS IST ANDERS ALS BEI DER JOLLE:

- **Steuermann kniet beim Manöver auf dem Trampolin mit *Blick nach achtern***
- **Pinnenausleger *hinten rum* schwenken**
- ***Keine schnelle Tellerwende, sondern gefühlvoll einsteuern, um nicht zu viel Tempo zu verlieren***
- **Fock back stehen lassen, bis das Großsegel umschlägt**

Ein Boot mit zwei langgeschnittenen Rümpfen will eigentlich nur geradeaus fahren. So kriegst Du ihn trotzdem um die Kurve:

- 1) zuerst hoch an den Wind gehen, aber so, dass noch gut Fahrt im Boot ist, dementsprechend das Großsegel dichtholen. Eine Wende vom Halb- oder Raumschotkurs klappt selten, weil das Boot in der weiten Kurve zu viel Schwung verliert.
Wie auf jedem Boot: Absprache mit dem Vorschoter, schauen, ob Platz ist, „Rhe!“
- 2) Der Steuermann kniet sich nun mittschiffs aufs Trampolin, Gesicht achteraus! Der Blick auf die Fock entfällt, stattdessen sagt einem der Vorschoter an, wann die Fock back steht. Jetzt den Pinnenausleger auf die andere Seite schwenken (oder einfach nach hinten ins Wasser fallen lassen). Nun an der Anlenkstange in die Wende steuern – nicht ruckartig, das bremst zu sehr, sondern weich beginnen und immer stärker lenken, also eine Spirale bzw. „Hundekurve“ fahren. Wenn der Bug durch den Wind geht („Fock steht back!“), mit der freien Hand die Großschot aus der Klemme lösen. Das Segel holt sich so viel Schot, wie es braucht (oder, wer es präzise machen will: eine Armlänge ausrauschen lassen)
- 3) Der Vorschoter sagt also an, wann die Fock back steht und lässt sie so stehen, bis das Boot sicher „herum“ ist. Dann Kommando vom Steuermann: „Fock über“. Nun setzen sich beide auf den neuen Luvrumpf, stellen die Segel auf den neuen Kurs ein, und ab die Post.

Wenn es mit der Wende nicht klappt:

- Vorher nicht an den Wind gegangen?
- Nicht die Fock back gehalten?
- Vor der Wende zu langsam geworden: Zu weit angelutv? Nicht dichtgeholt?
- Bei Welle: Gewicht nach vorn trimmen (macht luvgerig!), ins Wellental hineinwenden
- Du kannst das gewünschte Ziel nicht anliegen? Denk daran, dass ein Cat nicht allzu hoch an den Wind geht, daher ist der Wendewinkel mit ca. 100° ziemlich groß.
- GEFAHRENQUELLE: Wenn Du die Großschot in der Klemme lässt und Du nach der Wende zu weit abfällst, droht die Kenterung. Bei Schwachwind kann der Cat in der Wende stehenbleiben, wenn das dichtgeholte Groß das Boot nicht abfallen lässt.

Cat-Halse:

Im Vergleich zur Jollenhalse ist sie einfacher, sicherer und macht mehr Spaß. So geht's:

KURZFASSUNG: DAS IST ANDERS ALS BEI DER JOLLE:

- **Steuermann kniet beim Manöver auf dem Trampolin mit *Blick nach achtern***
- **Pinnenausleger *hinten rum* schwenken**
- **Einen weiten Bogen fahren**
- ***Schot und Traveller nicht dichtholen (Yachthalse), sondern vom Prinzip her ähnlich der Jollen-„Regattahalse“ zum Schiften die Großschottalje greifen.***

Im Einzelnen:

- 1) Auf Raumschotkurs gehen: Scheinbarer Wind querab, d.h. die Windbändsel am Hahnepot wehen 90° zur Längsachse. Oder, wenn einem die Düse geht, noch etwas weiter abfallen, bis das Boot langsamer wird („sicherer Raumschotkurs¹“). Traveller weit öffnen, Großschot fieren. Groß- und Travellerschot bleiben nun in der Klemme! Absprache mit dem Vorschoter und kontrollieren, ob Platz ist.
- 2) Klar zur Halse? Wenn ja, kniet sich der Steuermann mittschiffs aufs Trampolin, Blick achteraus aufs Kielwasser. Solange die Blasenspur gerade ist, stimmt der Kurs noch – Vorsicht vor versehentlichem Anluven, Kentergefahr! Bei sehr derbem versehentlichen Abfallen droht die Patenthalse.
- 3) Nun den Pinnenausleger entweder ins Wasser werfen und an der Anlenkstange lenken, oder auf die andere Seite schwenken. WICHTIG: Wenn Du jetzt nicht die Lenkhand wechselt, haut Dir die Schot gleich auf den Unterarm. Also: Die „Leehand“ lässt die Schot los und übernimmt das Ruder, dazu außen um Schlitten und Leinen herumgreifen, die „Luvhand“ greift in die Großschotübersetzung.
- 4) Nun in einem weiten Bogen abfallen (Kontrolle: Kielwasser krümmt sich in Richtung Großschot! Ist anfangs sehr ungewohnt, so zu knien und zu steuern).
- 5) Leichten Zug auf der Schothand halten – wenn der Widerstand nachlässt, ist es Zeit, das Segel zu schiften („Rund achtern!“). Wenn das Groß herumschlägt, SOFORT Gegenruder geben, d.h. geradeaus fahren (wieder mit Blick auf das Kielwasser!).
- 6) Was macht der Vorschoter eigentlich die ganze Zeit? Er fiert die Vorschot und sagt an, wenn die „Fock fällt!“ (auch das ist ein guter Hinweis für den Steuermann, wann der Zeitpunkt zum Schiften gekommen ist). Anschließend Fock übernehmen.
- 7) Jetzt nehmen alle ihre Plätze wieder ein, die Segelstellung wird eventuell noch optimiert, und weiter geht's.

Wenn es mit der Halse nicht klappt:

- Anfangs ist das Steuern ungewohnt, wenn man achteraus kniet. Ausreichend üben!
- Nimm Dir Zeit. Fahr die Halse in einem weiten Bogen. Halsen kann man bei leichtem und mittlerem Wind auch in Zeitlupe, das tut der Sicherheit keinen Abbruch. Übe die Abläufe ausreichend, denn bei Starkwind ist die Geschwindigkeit Dein Freund – der scheinbare Wind ist dann nicht so stark! Aber auch bei 6 Windstärken gelingt die Halse meist einfacher als die Wende.

¹ Der „sichere Raumschotkurs“, auch „sicherer Vorwindkurs“, wird im Teil „Kurse zum Wind“ genau erklärt... Fortsetzung folgt!

- Die Halse ist auf dem Cat einfacher als die Wende, und nicht so kentergefährlich wie auf der Jolle.
Wenn Du trotzdem plötzlich im Wasser liegst und Dich fragst, warum Du gekentert bist:
 - o Hattest Du vor der Halse versehentlich angeluvt? Dann wird das Boot plötzlich schnell und kann entweder einen Stecker fahren oder nach Lee kentern.
 - o Warst Du vor der Halse nicht auf einem sicheren Raumschotskurs? Dann kann Dich die kleinste Bö „versenken“. Erst abfallen bis zur Leewindkante, also bis die Windbändsel querab oder einen Tick nach vorn zeigen und das Boot langsamer wird.
 - o Hattest Du den Traveller und die Großschot ausreichend gefiert? Sonst bietest Du nach dem Schiften viel Angriffsfläche.
 - o Hattest Du nach dem Schiften sofort Gegenruder gegeben? Wenn Du das vergisst, dreht das Boot weiter und wird spätestens auf Halbwindkurs nach Lee kentern, wenn es nicht schon vorher durch die Beschleunigung einen Stecker fährt.
- Du kommst mit der „Leehand“ nicht um die Schot herum an die Anlenkstange bzw. den Pinnenausleger? Es hilft, wenn Du den Traveller nicht ganz auffierst, sondern 2-3 Handbreit nach mittschiffs holst, dann kommst Du besser drum herum.
- Wenn bei Schwachwind die Segellatten nicht umklappen wollen, steht natürlich ein Teil des Segels „falschrum“ und das Boot kommt nicht in Fahrt. Maßnahme: Traveller und Großschot weit öffnen, dann mit der Hand den Großschotblock greifen und das Segel ruckartig zu Dir ziehen.

GEFAHRENQUELLEN, die Du vermeiden kannst:

- Beim Steuern NICHT AUF DIE ANLENKSTANGE LEHNEN! Bruchgefahr! Außerdem würdest Du Dein Gewicht zu weit nach hinten verlagern, da sind schon Leute in der Welle nach achtern über Bord gegangen. Selten, aber spektakulär, und wird von allen Zeugen mit freudiger Begeisterung aufgenommen – außer vom Vorschoter.
- Wenn die Großschot sehr weit gefiert ist oder nicht belegt ist, schlagen die Latten beim Schiften hart an die Wanten und können schlimmstenfalls brechen. Bei Raumschotskurs berühren die Latten zwar das Want, aber sie sollen sich nicht S-förmig drumherumbiegen.

Kentern / Aufrichten:

Manche bezeichnen dies als „das dritte Manöver“ neben Wende und Halse. Eine präzise bebilderte Anleitung gibt's auf der Website, hier nur die Kurzversion:

KURZFASSUNG: Aufrichten beim Catamaran:

- **Nach der Kenterung unbedingt Kontakt zum Boot behalten – irgendeine Leine festhalten.**
- **Aufsteigen, beide Schoten und den Traveller weit öffnen, ggf den Spi bergen**
- **Aufrichteleine aus der Trampolintasche holen und über den oberen Rumpf werfen**
- **Beide hängen sich an die Leine, weit „ausreiten“**
- **Wenn der Cat herumkommt, den Unterzug (Dolphin striker) packen und gut festhalten, damit das Boot nicht in die andere Richtung kentert**
- **Aufsteigen (dabei am Trapez hochziehen und auf den Unterzug treten), klarieren, weiterfahren.**