

# Spinnakern, nicht nur für Regattasegler

*Spi-Ausrüstung - Toppnant-Beiholer - Spinnaker packen - Setzen - Trimmen - Halsen - Bergen - Bergeschlauch-Handbabung - Taktik vor dem Wind und raumschots*

Spinnakersegeln ist faszinierend und unter handigen Bedingungen auch unkompliziert. Nervenkitzel lässt erst ab fünf Beaufort grüßen. Leider sehen viele dieser von Fahrtenseglern erworbenen bunten Segel niemals das Tageslicht. Sie fristen unter irgendwelchen Kojenpolstern ihrem Verkauf entgegen.

Hier soll das Wesentliche zur Handhabung mit Spinnakern beschrieben werden, praxisnah und nachvollziehbar. Spinnaker-Grundlagen und allgemeine Hinweise können in dem Buch »Spinnakersegeln« (Delius Klasing) nachgelesen werden.

Im Folgenden gehe ich davon aus, dass wir es mit einem 7 bis 11 Meter langen Fahrtenboot zu tun haben und dass mit zwei Schoten gearbeitet wird. (Auf Regattayachten werden teilweise vier Schoten benutzt.) Außerdem wird berücksichtigt, dass die Manöver auch mit kleiner Crew durchgeführt werden können.

## Die Ausrüstung

Beide Schoten sollten etwa die doppelte Bootslänge haben. Nur so kann der Spinnaker in den Niedergang geborgen werden, ohne dass das die Luvschot aus dem achteren Umlenkblock entfernt zu werden braucht. Das Taumaterial sollte extrem dehnungsarm sein, beispielsweise aus Dyneema. Ein gummibandartiges Verhalten der Luvschot - auch Achterholer genannt - würde in Böen auf Raumschots-Kursen den Spinnakerbaum hart gegen das Vorstag drücken.

Immer wieder taucht folgende Frage auf: »Sollen die Enden der Spinnakerschoten mit je einem Achtknoten versehen werden?« Ich meine, dass Knoten sehr zweckmäßig sind. Denn: ohne Knoten können beide Schoten ausrauschen, Spinnaker und Schoten wehen dabei annähernd waagrecht vor dem Boot im Wind und sind gar nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten wieder einzufangen. Das sieht für Dritte zwar ganz putzig aus, kann aber für die leidtragende Crew bis zur Aufgabe der Regatta führen. Werden hingegen beide Schotenden mit Knoten am Ausrauschen gehindert, dann birgt dies zwar die Gefahr, dass der Spinnaker den Mast fast waagrecht über das Wasser zieht. Aber er bleibt immerhin in der Gewalt der Crew. Damit so etwas gar nicht erst passieren kann, hier ein sehr wichtiger Hinweis: *Das Spinnaker-Luvschothorn darf niemals weiter als bis zum Vorstag gefiert werden.* Ausnahme natürlich beim Setzen und Bergen.

Der Spinnakerbaum-Niederholer verhindert das Aufsteigen des Spibaumes. Wird er, wie auf größeren Yachten üblich, auf der Vordeckmitte oder hinter dem Vorstag angeschlagen, dann muss er beim Bedienen der Luvschot ebenfalls nachgeführt werden. Bevor also die Luvschot dichter gewünscht wird, muss der Niederholer gefiert werden. Analoges gilt beim Fieren der Luvschot. Bedienungsfreundlicher ist es, wenn der Niederholer in Mastfußnähe befestigt wird, unterhalb des Mastbeschlag-Drehpunktes am Mast. Dann nämlich kann er bei Bedienung der Luvschot belegt bleiben.

Mit zunehmender Spinnakergröße lohnt es sich, den Niederholer einmal zu untersetzen, denn raumschots kann eine hohe Zugbelastung auftreten. Eine zusätzliche Hahnepot macht den Spibaum nicht nur bedienungsfreundlicher, sondern sie sorgt vor allem für die Vermeidung eines heftigen Biegemoments auf Raumschots-Kursen.

Der Toppnant verhindert das Herunterfallen des Spinnakerbaumes; auch er wird meistens an einer Hahnepot befestigt. Ein Toppnant-Beiholer aus Gummiband erleichtert die Spinnakerarbeit vor allem bei kleinerer Crew. Er gestattet eine Wende sofort nach dem Umrunden der Leetonne, ohne dass der Spinnakerbaum abgeschlagen werden muss.

## Trimm- und Regattatipps

Die technische Ausführung ist einfach, preisgünstig und überall nachrüstbar. Bei gesetztem Spinnakerbaum liegt ein am Gummiband befestigter Block auf dem Toppnanten. Das Gummiband wird zum Mast geführt und dort nach oben umgelenkt, unterhalb der Saling nochmals umgelenkt nach unten und dort befestigt. Wird nun bei Bergen des Spinnakers der Toppnant - dem Kajütdach - losgeworfen, zieht der Gummiband-Beiholer den Toppnant samt Hahnepot zum Mast. Das Vordeck ist frei zur Wende, das Vorsegel kann über den schräg nach unten geneigten Spinnakerbaum herübergleiten. Der Spibaum stört in dieser Position kaum, vor allem dann nicht, wenn er am Mast auf einer Schiene weit heruntergeschoben werden kann.

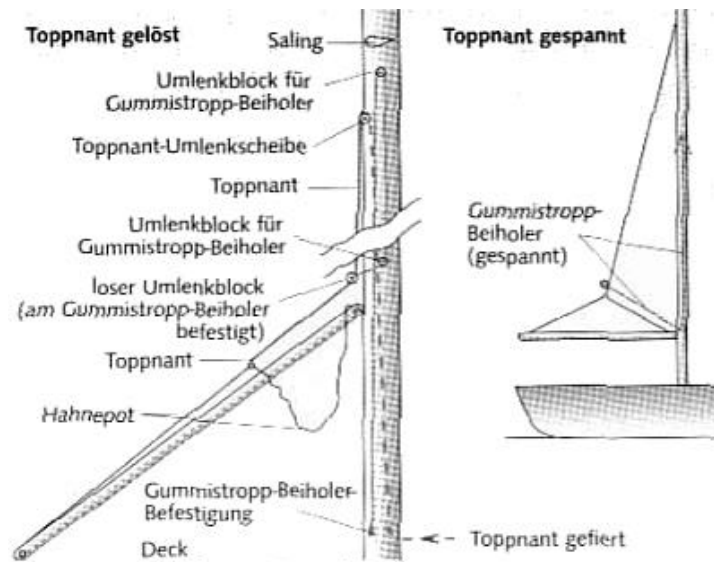


Abb. 26: Toppnant-Beiholer

Abschließend ein kleiner Tipp zur Schonung des Decks: Wird der Toppnant losgeworfen, knallt die Spinnakerbaum-Nock hart auf das Deck. Ein mit Gummistrops befestigter Teppichrest hinter dem Vorstag verhindert eine Beschädigung des Decks.

Mit Hilfe von Barberhaulern (Beiholleinen für die Schoten, vom Cockpit aus zu bedienen) lässt sich die Handhabung eines Spinnakers sicherer gestalten. Die meisten Fahrtenyachten werden diese beiden Hilfsleinen - auf jeder Seite eine - nicht haben. Sie lassen sich jedoch ohne größeren Aufwand und hohe Kosten nachrüsten. Dabei wird jeweils ein kleiner, leichter Block über die Schoten geführt. Dieser ist mit einer Leine verbunden, die nach achtern zum Cockpit umgelenkt wird.

Die Vorteile von Spinnakerschot-Barberhaulern: Das Dichtholen des Luv-Beiholers bewirkt auf spitzen Raumschot-Kursen, dass die Luvschot in einem günstigeren Winkel gewünscht werden kann. Ohne Beiholer würde diese Schot gegen die Wanten oder Relingsstützen drücken der Zugwinkel wäre ungünstiger es käme zu Reibungsverlusten und auch zu Schamfilstellen auf den Schoten.

Wird beim Halsen der Lee-Beiholer dichtgezogen, gelangt der Vordecksmann sicherer an die Leeschot. Auch beim Bergen des Spis lässt sich die Leeschot

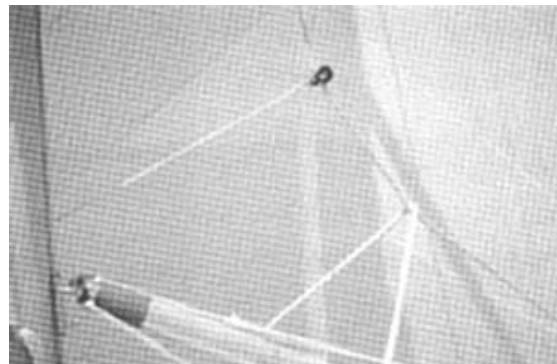


Abb. 27: : Der auf dem Toppnant sitzende Block wird mit einem Gummistrop (Toppnant-Beiholer) zum Mast gezogen

zuverlässiger greifen. Auf windigen Vormwind Kursen, vor allem bei Wellengang, vermindert eine beigeholte Leeschot das Aufschaukeln des Spinnakers und wirkt somit den unerwünschten "Geigen" entgegen. Für die Bedienung der Barberhauer gilt raumschots üblicherweise: Lee lösen, Luv dicht!

Ein Spinnaker-Bergeschlauch Bergeschlauch dient nicht nur, wie der Name vermuten lässt, zum Bergen sondern auch zum Setzen eines Spinnakers. Er ist besser als sein Ruf. Mit seiner Hilfe lässt sich die Handhabung eines Spinnakers sehr vereinfachen und sicherer gestalten, auch beim Halsen. Das gilt vor allem für eine kleinere Crew.

### Handhabung eines Spinnakers

Das exakte Zusammenlegen eines Spinnakers wird umso wichtiger je größer dieser ist. Zum Packen wird zunächst vorsortiert, indem man beide Seitenlieken einmal durch die Hände laufen lässt. Anschließend setzt man sich auf den Kopf des Segels, rafft beide Seitenlieken zusammen und klemmt sie unter die Oberschenkel oder dergleichen. eichen Jetzt können das lose Tuch, die gerafften Lieken und schließlich die drei Ecken des Segels im Segelsack verstaut werden.

Soll der Spinnaker später gesetzt werden, gleichgültig ob aus dem Bugkorb vom Vordeck oder aus der Kajüte, ist es immens wichtig dass das Unterliek vor dem Hochholen des Spis auseinander gezogen wird. Nur so kann ein Vertörnen, die gefürchtete Eieruhr, vermieden werden. Deshalb lohnt es sich nach dem Verpacken des Spis die Schothörner in (fast) voller Länge des Unterlieks erneut aus dem Segelsack herauszuzerren und diese beiden Parten



*Abb. 28: Bevor der Spi am Fall gesetzt wird, muss das Unterliek auseinander gezogen werden, um ein Vertörnen – die gefürchtete Eieruhr zu vermeiden.*

anschließend als Letzte oben im Sack zu stauen. Wird nun das Unterliek auseinander gezogen, dann bleibt das restliche Tuch zunächst sicher im Sack verstaut und fällt nicht unbeabsichtigt über Bord oder bläht sich frühzeitig auf.

### Vorbereiten zum Setzen

Sowie der Crew klar ist, auf welcher Seite der Spinnakerbaum voraussichtlich gesetzt wird, staut man diesen auf der Luvseite des Decks oder parallel zum Großbaum. Hier lässt es sich im Manöver besser arbeiten. Der Spinnaker wird auf der Leeseite präpariert, will man ihn aus der Kajüte setzen. Wird das Setzen aus dem Bugkorb beabsichtigt, dann sollte man aus aerodynamischen Gründen (Spinnaker bremst im Bugkorb) die Vorbereitungen so spät wie möglich vornehmen.

### Setzen aus der Kajüte

Kurz vor dem Hochholen des Spinnakers wird der Spibaum am Mastbeschlag eingepickt und waagrecht eingestellt. Die Leeschot ist bis zu einer Markierung vorbelegt. Diese gekennzeichnete Stelle befindet sich dort auf der Schot, wo diese auf einem spitzen Raumschots-Kurs in der Belegklemme liegen würde. Das Spifall wird vor die Saling geschleudert damit es beim Fieren der Großschot nicht zwischen Großsegel und Salings-Achterkante eingeklemmt wird. Das würde zu erheblichen Verlusten beim Ziehen am Spinnakerfall oder gar zur Beschädigungen des empfindlichen Spinnakertuches führen.

## Trimm- und Regattatipps

Zum Setzen des Spis fällt der Rudergänger, je nach Windstärke, mehr oder weniger ab um das Spinnakertuch zuverlässig in die Abdeckung der Segel zu bringen. Gleichzeitig wird die Luvschot so weit dichtgeholt bis das Schothorn am Vorstag sichtbar wird. Hierbei muss das lose Tuch vor dem frühzeitigen Aufblähen bewahrt werden. Achtung beim Ziehen an der Luvschot wird in den meisten Fällen der Spinnakerbaum quer zur Boots-Längsrichtung bis gegen das Luvwant gezerrt. Dann muss ein Crewmitglied diesen schwingvoll nach vorn zum Vorstag zurück drücken. Jetzt kann am Spinnakerfall gezogen werden, bis zur Fallmarkierung "Spinnaker-ist-oben". Noch steht der Spinnaker nicht, er befindet sich nach wie vor im Windschatten der Segel. Wird jetzt an der Luvschot gezogen, dann bekommt er freien Wind und beginnt zu stehen. Besonders bei leichtem Wind beschleunigt ein sofortiges Herunterlassen der Genua das Stehen des Spis.



Abb. 29: In solcher Situationen hilft möglicherweise abfallen und die Leeschot dichtholen.

*Tipp:* Mit zunehmender Windstärke sollte beim Setzen eines Spinnakers auch zunehmend abgefallen werden, um das Tuch sicher in die Abdeckung von Vor- und Großsegel bringen zu können. Erst wenn der Spi im Unterliek auseinander gezerrt und vollständig hochgezogen worden ist, soll er sich mit Wind füllen. Wer dieses bedenkt, vermeidet das Chaos.

### Setzen aus dem Bugkorb

Rechtzeitig vor dem Erreichen einer Tonne, an der ein Spinnaker gesetzt werden soll, werden Spibaum und Spisack vorbereitet. Der Sack muss dabei sicher befestigt werden; am besten an der Unterseite mit einem Bandsel. Das Luv Schothorn wird etwas aus dem Sack gezerrt und bis zur Nock vorgeholt. Der Kopf des Segels und das Lee-Schothorn bleiben zunächst sicher verschnürt im Sack. Kurz vor dem Setzen des Spis geht ein Crewmitglied zum Bugkorb und öffnet den Sack vollständig. Während an der Leeschot der Unterliekbereich herausgezogen wird, achtet das am Bugkorb befindliche Crewmitglied darauf, dass sich der Spi nicht frühzeitig aufzublähen beginnt oder über Bord fällt. Während des Abfallens auf den Spinnakerkurs - der Spi ist inzwischen vollständig hochgeholt worden - kann das Amwind-Vorsegel geborgen werden. Gleichzeitig wird an der Luvschot gezogen. Der Spinnaker steht.



Abb. 30 Spinnakerbaum-Stellungen.

1. Spibaum zu achterlich geholt. Das Unterliek wird mit der Leeschot gegen das Vorstag gezerrt.
2. Richtig. Das Unterliek tippt gelegentlich ans Vorstag.
3. Spibaum zu weit gefiert. Der Spi steht zu weit vor dem Boot.

### Spinnaker-Trimmm

Liegt das Boot auf Kurs, und dieser sollte bei konstantem Wind vom Rudergänger besonders präzise eingehalten werden, dann beginnt der Trimm. Hierbei gilt die Regel, »der Spinnakerbaum sollte so weit es geht nach Luv gezogen werden«, um möglichst viel Wind einfangen zu können. Was heißt »so weit es geht«? Nun, das Unterliek des Spinnakers sollte beim Dichtholen der Leeschot nicht am Vorstag abgeknickt werden. Es muss gerade frei davon sein und darf nur gelegentlich mal daran tippen. Wird der Baum zu weit nach Luv (achtern) gezogen, muss auch die Leeschot besonders dichtgeholt werden, um den Spi nicht einfallen zu lassen. Andererseits steht das Unterliek übermäßig vom Vorstag ab, wenn der Baum unzureichend nach achtern gezogen wird. Es geht projizierte Fläche verloren, und somit auch Vortriebskraft.



Abb. 31: Der richtige Platz für den Spinnaker-Trimmer: an den Wanten

Abb. 33: Ein vorbildlich getrimmter Spi. Lee- und Luv-Schothorn befinden sich in gleicher Höhe.



Abb. 32: Dieses Boot fährt »übergeigt«, der Wind fällt von Lee ein, der Spi wird teilweise vom Großsegel abgedeckt und zieht nicht optimal. Die Lösung: Luven oder halsen.

Dann wieder langsam fieren... Ein Spinnaker, dessen Luvliek über einen längeren Zeitraum von etwa einer Minute nicht einzufallen beginnt, wird schlecht gefahren. Nämlich zu dicht an der Leeschot.

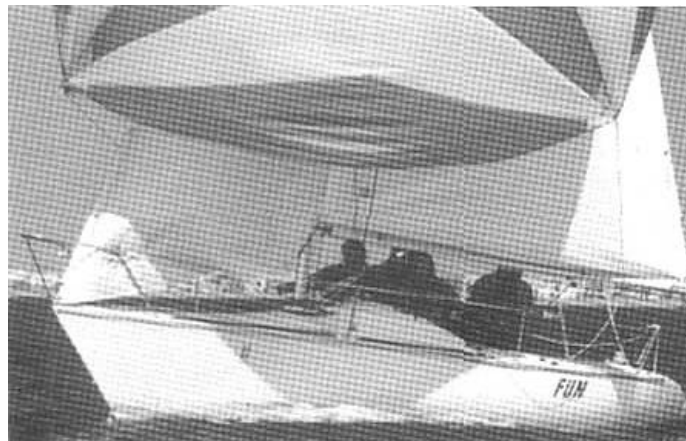


Abb. 33: Ein vorbildlich getrimmter Spi. Lee- und Luv-Schothorn befinden sich in gleicher Höhe.

Nun kann es bei zunehmendem Wind, vor allem auf Raumschots-Kursen, für den Spinnaker-Trimmer an der Leeschot schwierig werden, die Schot per Hand schnell

## Trimm- und Regattatipps

dichtzuholen. Dann muss der Rudergänger das vollständige Einfallen des Spis verhindern, indem er beim Einklappen des Luvlieks beherzt abfällt. Anschließend kann wieder vorsichtig angeluvt werden. Wichtig unter solchen Bedingungen: Es muss ständig mit der Großschot gearbeitet werden, um einen "Sonnenschuss" - unkontrolliertes Luven bis annähernd an den Wind - zu vermeiden. Lässt sich die Yacht nur noch schwer in einer Bö steuern, dann müssen während des Abfallens Großschot und Spinnaker-Leeschot gefiert werden. Lässt die Bö nach, kann wieder höher an den Wind gegangen werden.

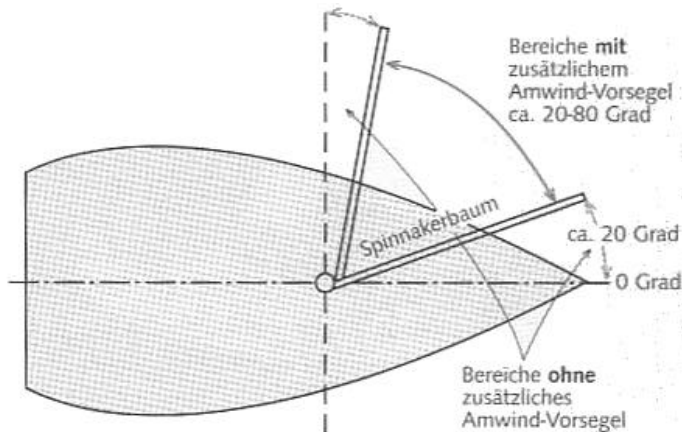


Abb. 34: Spinnakern mit gesetztem Vorsegel lohnt nur, wenn der Spibaum etwa 20° bis 80° nach Luv steht.

Wann lohnt es sich, zusätzlich zum Spinnaker ein Amwind-Vorsegel zu fahren? Es lohnt sich ausnahmslos nicht bei sehr leichtem und leichtem Wind, wenn nämlich der Spi allein schon Schwierigkeiten hat, überhaupt zu stehen. Dann würde jedes, zusätzlich gesetzte Vorsegel den ohnehin mageren Windfluss nur stören und den Spi behindern. Unwirksam wird ein Vorsegel auch, wenn es vom Großsegel ständig abgedeckt wird, also auf (fast) direktem Vormwind-Kurs. Allerdings, weht

es besonders hart, dann kann nach einem "Sonnenschuss" eine zusätzlich gesetzte Fock das Boot schneller und sicherer wieder auf den gewünschten Vormwind-Kurs zurückdrücken.

Unzweckmäßig ist ein zusätzlich gesetztes Amwind-Vorsegel auf einem besonders spitzen Rumschots-Kurs, bei dem der Spibaum bereits gegen das Vorstag tippt und es schwierig ist, den Spinnaker am Stehen zu halten. Das passiert bei einem scheinbaren Windeinfall von etwa 60 Grad. Dann nämlich schaufelt ein Vorsegel den ohnehin sehr vorlich einfallenden Wind noch spitzer von vorn auf den Spinnaker. Dieser beginnt daraufhin ständig einzufallen. Also: Ein zusätzlich zum Spinnaker gesetztes Amwind-Vorsegel lohnt nur auf einem typischen Raumschots-Kurs, bei dem der scheinbare Wind so etwas 80 bis 160 Grad beträgt.

### Die Stellung des Spinnakerbaums

Spinnaker sind, anders als Blister oder Gennaker, symmetrisch geschnitten. Das bedeutet, dass der durch und hinter einem Spi entlangströmende Wind den besseren Vortrieb erzeugt, wenn die Schothörner auf gleiche Höhe eingestellt werden. Wird das Luv-Schothorn tiefer gezogen als das in Lee, dann ist das Leeliek unverhältnismäßig geöffnet. Es geht Vortrieb verloren. Vergleichbar mit einem zu sehr gelösten Achterliek des Amwind-Segels. Hinzu kommt, dass dieser Trimm das Luvliek einschnürt (spannt) und es hierdurch frühzeitiger einfällt.

Bei zu hoch eingestelltem Luv-Schothorn schließt das Leeliek übermäßig. Auch hier wieder die Analogie zu einem sehr geschlossenen Achterliek eines Amwind-Segels. Es kommt in diesem Liekbereich zu frühzeitiger Wirbelbildung. Die Windströmung wird übermäßig nach Luv gelenkt, prallt gegen das Großsegel und erzeugt hier einen kräftigen Gegenbauch. Schließlich führt ein solcher Fehltrimm zu erhöhter Querkraft und somit zu unerwünschter Krängung. Das kann vor allem auf einem windigen Raumschotskurs kritisch werden.

In der Regel erreicht man den richtigen Trimm, wenn der Spibaum waagrecht oder mit der Nock leicht schräg nach oben zeigt. In dieser Position drückt er den Spinnaker am weitesten vom Boot weg. Der Spi kann somit am meisten Wind einfangen. Wird raumschots ein

## Trim- und Regattatipps

---

weiteres Vorsegel gefahren, lohnt es sich, den Baum mit der Nock ein klein wenig höher, senkrecht zum Vorstag, und höher am Mast einzustellen. Hierdurch wird der Spalt zwischen Spi-Luvlied und Vorsegel-Luvlied vergrößert. Somit gelangt mehr Wind in den Spi und beide Segel arbeiten ungestörter voneinander.

Ein am Mast zu hoch eingestellter Spibaum erzeugt eine besonders bauchige Segelform, deren projizierte Fläche verringert sich. Wird der Baum jedoch zu tief am Mast heruntergeschoben, dann wird das Luvlied frühzeitig eingeschnürt; die Leeschot muss deshalb relativ dicht geholt werden, soll der Spi nicht ständig einzufallen drohen. Dieser Trimm zieht den Spi insgesamt nach Lee und zu dicht an das Boot heran. Es kommt zu heftigen Abwinderscheinungen im Großsegel.

Bei besonders leichtem Wind fällt das Lee-Schothorn durch das Eigengewicht und das der Schot - mehr oder weniger herunter. Um jetzt die Schothörner wieder auf die gleiche Höhe trimmen zu können, muss der Spibaum am Mast vollständig heruntergeschoben und weitgehend abgetoppt werden, sodass er mit der Nock schräg nach unten zeigt.

### Halsen

Das Schiften der Segel, vor allem des Spinnakers, erfordert einen festgelegten Ablaufplan, ein gutes Zusammenarbeiten der Crew und schließlich einen aufmerksamen, umsichtigen und präzise steuernden Rudergänger.



Abb. 36: Ganz entschieden kein Bilderbuch-Manöver!

Zunächst wird die Yacht annähernd vor den Wind gebracht und sämtliche Segel werden entsprechend eingestellt. Danach kann der, wenn vorhanden, Barberhauer in Luv losgeworfen, der in Lee dichtgeholt werden. Das Loswerfen bewirkt, dass der Spinnaker nach Auspicken der Luvschot aus dem Spibaum stabiler steht und nicht vom Barberhauer zum Boot und somit in die Abdeckung des Großsegels gezogen wird. Der dichtgeholt Lee-Barberhauer gestattet dem Vordecksmann die Spi-Leeschot sicherer zu greifen, um diese in den vom Mastbeschlag gelösten Spibaum-Endbeschlag einpicken zu können. Das anschließende leichte Lösen des Spibaum-Niederholers erleichtert dem Vordecksmann das Umpicken der Spibaum-Endherschläge am Mast, weil der Baum nicht mehr so sehr gegen den Mast gepresst wird. Jetzt greift

der Vordecksmann die beigebolte Leeschot und verbindet diese mit dem vom Mast gelösten Endbeschlag. Der Spibaum ist nun mit beiden Schothörnern des Spis verbunden. Wichtig für ein erfolgreiches und Kräfte sparenden Spi-Schiften ist, dass der Spibaum-Endbeschlag an der alten Leeschot auf dieser bis ganz nach vorn zum Schothorn geschoben wird. Ansonsten können beim erneuten Einpicken des Spibaums in den Mastbeschlag hohe Druckkräfte auftreten. Das geschieht vor allen dann, wenn das Großsegel unbeabsichtigt geschifft wird bevor der Spibaum am Mastbeschlag eingeklinkt wurde.

Anschließend wird die alte Luvschot ausgehakt und der Spibaum am Mast befestigt. Erst jetzt sollte das Großsegel geschifft werden. Der Rudergänger muss dieses durch leichtes Abfallen unterstützen. Nach dem Schiften des Großsegels muss, vor allem bei frischem Wind, rechtzeitig und wohl dosiert, Stützruder gegeben werden. Ansonsten kommt es nach der Halse zu einem ungewollten Luven. Dieses kann dazu führen, dass der back-stehende Spinnaker zwischen Mast und Vorstag gedrückt wird. Das verursacht nicht nur heftige Krängung, es kann auch zu Beschädigungen des Segels führen. Die Crew kann diesem Chaos vorbeugen, indem nach der Halse die neue Luvschot gefiert und die Leeschot dichtgezogen wird. Klappt die Halse sauber, dann sollte zunächst annähernd vor dem Wind weiter gesteuert werden. Erst wenn jedes Crewmitglied auf seiner Arbeitsposition ist, kann



## Trimm- und Regattatipps

---

vorsichtig angeluvt und der Spinnaker getrimmt werden. Ein möglicherweise zusätzlich gesetztes Vorsegel sollte während der Halse heruntergenommen werden, denn es stört die Arbeit des Vordecksmannes.

### Bergen

Beim Bergen des Spinnakers kann es bei frischem Wind zweckmäßig sein, das Boot so weit vor den Wind zu bringen, dass der Spi zuverlässig in die Abdeckung der Segel gebracht werden kann. Dann klappt das Bergen problemlos auch bei sieben Beaufort und zu zweit. Spinnaker-Luvschot und Fall müssen klar zum Fieren sein. Zunächst wird das Vorsegel gesetzt. Jetzt kann der Spibaum durch langsames Fieren der Luvschot bis zum Vorstag geschwenkt werden. Gleichzeitig wird der Spi mit der Leeschot in die Abdeckung der Segel gebolt. Er fällt kraftlos in sich zusammen und kann in die Kajüte gezogen werden. Gleichzeitig werden Luvschot und Fall in der Geschwindigkeit des Tuch-Einsammelns gefiert.

Ist das Boot an der in Lee liegenden Bahnmarke angekommen, dann kann zu nächst - ohne sich um den Spinnakerbaum zu kümmern - auf dem gleichen Bug hoch am Wind gesegelt werden. Soll jedoch gewendet werden, dann muss das Spibaum-Geschirr verstaut werden. Anders beim Vorhandensein eines Toppnant-Beikolers. Dieser zieht, wie bereits erwähnt, den gefierten Toppnanten zum Mast hin und das Vorsegel kann in der Wende über den schrägen Spibaum hinweggleiten. Er muss also nicht geborgen werden.

*Anmerkung:* Auf größeren Yachten wird beim Bergen des Spinnakers das Luv-Schothorn von der Schot getrennt und der Spinnaker auf dem anschließenden Amwind-Kurs eingesammelt. Das erfordert Crewgewicht in Lee und auf dem Vordeck und beeinflusst somit die Stabilität eines Bootes. Auf kleinen Booten ist diese Art der Bergung daher nicht üblich oder ratsam.

Angenommen, die Crew hat vor dem Start festgestellt, dass der Spinnaker an der nächsten Bahnmarke an der Steuerbordseite gesetzt wird (Spibaum an Backbord). Nach dem Start jedoch dreht der Wind derartig, dass der Spi an Backbord hochgezogen werden muss. Das Spinnakergeschirr ist also auf der falschen Seite vorbereitet. Dann werden die Schoten und das Fall vom Spinnaker entfernt, miteinander verbunden und das Ganze um das Vorstag herum wieder in die Kajüte hineingezogen und erneut am Spinnaker festgeknotet.

### Spinnaker-Bergeschlauch-Handhabung

Zunächst wird der Spinnakerbaum in der üblichen Weise mit Toppnant und Niederholer vorbereitet, aber noch nicht angetoppt. Dann werden die Schoten und das Fall mit dem an Deck liegenden im Schlauch verstauten Spinnaker verbunden und die Luvschot in den Spibaum-Endbeschlag eingehängt. Jetzt kann der Spibaum angetoppt, der Bergeschlauch vorgeheit und die Leeschot etwas durchgesetzt werden. Bevor der Bergeschlauch mit der Endlos-Holeleine hochgezogen wird und den Spinnaker freigibt, ist es zweckmäßig, den Schlauch in die Abdeckung des Großsegels zu bringen. Denn es gilt auch bei Bergeschläuchen: Stets ohne Druck im Spinnaker arbeiten. Das gilt gleichermaßen für das Setzen wie auch das Bergen. Fängt der untere Teil des zu setzenden Spinnakers frühzeitig Wind, dann drückt der teilweise windgefüllte Spi den Bergeschlauch, und mit ihm auch die Holeleine, blitzschnell nach oben und man verbrennt sich die Hände.



*Abb. 37 Ein Spinnaker/Blister-Bergeschlauch. Einige Fabrikate verkanten ihre untere Öffnung beim Abstreifen des ersten Meters. Abhilfe: Mit der Hand etwas nachhelfen.*



## Trimm- und Regattatipps

Also: Der Rudergänger muss den Spinnaker so lange in der Abdeckung des Großsegels erhalten, beispielsweise auch durch Dichtziehen der Leeschot, bis der Schlauch vollständig hochgezogen worden ist. Auch wird erst danach die Luvschot gezogen und die Leeschot gefiert. Jetzt kann der Spi getrimmt werden.

### Halsen mit einem Bergeschlauch

Solange der Bergeschlauch beim Schiften des Spinnakerbaums nicht über den Spinnaker heruntergezogen wird, gibt es zur Halse ohne Schlauch keinen Unterschied. Eine Halse wird jedoch wesentlich erleichtert, wenn der Bergeschlauch während des Manövers über den Spinnaker gezogen wird. Die Halse lässt sich viel "entschärfter" durchführen. Das dauert zwar etwas länger, ist aber weitaus problemloser. Nach dem Schiften des Großsegels wird die Nock des Spibaums in die neue Luvschot umgepickt und der Spi, wie beschrieben, erneut gesetzt.

### Taktisches Verhalten unter Spinnaker

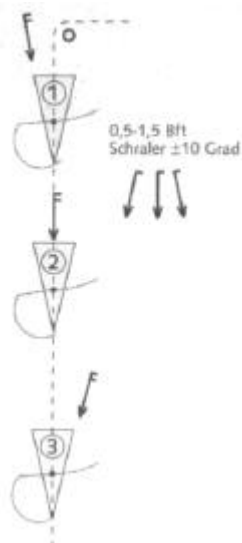


Abb. 38:  
1 Der Wind fällt etwas von Luv ein. Der Spi arbeitet optimal.  
2 Der Wind kommt genau achterlich. Das Groß beginnt den Spi abzudecken.  
3 Der Wind fällt von Lee in die Segel („übergeigtes“ Segeln). Das Groß deckt den Spi erheblich ab. Die Yacht wird entsprechend langsamer

Bei sehr leichtem Wind fällt der Spinnaker immer wieder ausdruckslos in sich zusammen, weil der scheinbare Wind zu gering ist. Dieser kann erhöht werden. Durch Höherlaufen. Also versuchen, durch einen Zickzack-Kurs vor dem Wind, den Spinnaker durch mehr Winddruck zum Stehen zu bringen. Dieses »Vor-dem-Wind-Kreuzen« verursacht zwar eine längere Wegstrecke nach Lee, aber lieber etwas zügiger nach Lee in die »falsche« Richtung segeln, als mit hängendem Spi laufend »Parkgroschen« nachwerfen zu müssen. Es gilt der Merksatz: Je flauer es auf einem Vormwind-Kurs weht, desto höher muss vor dem Wind gekreuzt werden.

Auf einem windigen, böigen Raumschots-Kurs sollte ein Crewmitglied die in Luv ankommenden Böen rechtzeitig melden, damit die Großschot

Niemals sollte man stru einen Kompasskurs zur nächsten Bahnmarke steuern, der den Wind direkt von achtern auf das Boot treffen lässt. Denn der Wind wechselt seine Richtung. Solange er von Luv auf die Segel trifft, ist die Welt in Ordnung. Aber was passiert, wenn die Yacht etwas von Lee angepuset wird? Dann deckt ein Teil des völlig aufgefierten Großsegels den Spinnaker ab. Er steht zwar noch, aber im Bericht des Leelieks wird eine "Apfelsinenhaut" sichtbar. Der Druck ist raus. Der Spi zieht nicht mehr optimal. Also: Es sollte stets ein solcher Kurs gesteuert werden, der den Wind definitiv von der Luvseite auf die Yacht treffen lässt. Das bedeutet bei einem "Platt-vor-dem-Laken-Kurs": kreuzen!

Bei sehr leichtem Wind fällt der Spinnaker immer wieder ausdruckslos in sich zusammen, weil der scheinbare Wind zu gering ist. Dieser kann erhöht werden. Durch Höherlaufen. Also versuchen, durch

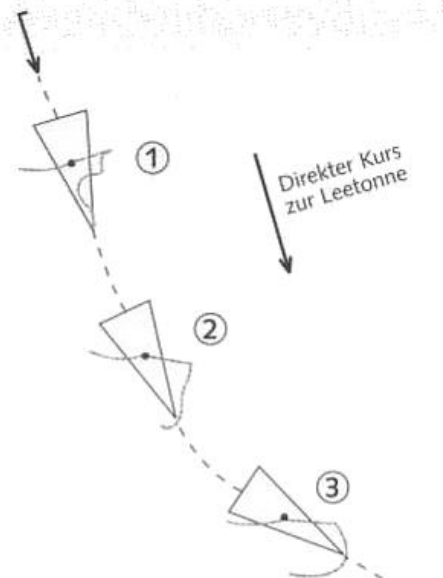


Abb. 39: Kreuzen vor dem Wind bei leichtem Wind  
1 Die Yacht segelt vor dem Wind. Der Spi steht nicht.  
2 Es wird etwas geluvt, reicht aber noch nicht, den Spi voll zum Stehen zu bringen.  
3 Weiter luv und einen Winkel zum Wind steuern, der den Spi permanent voll stehen lässt.

## Trimm- und Regattatipps

---

entsprechend gefiert werden kann. Ist diese bereits vollständig gefiert und die Bö legt weiter zu – die Yacht ist kaum noch auf dem Ruder zu halten –, dann hilft nur noch eins: abfallen und die Lee-Schot fieren. Ist die Bö vorbei: Groß- und Lee-Schot wieder dichter holen und auf den alten Kurs gehen. Unter solchen Bedingungen ist es zweckmäßig, sich etwas Reservehöhe zu holen, um in harten Böen ausreichend Raum nach Lee zu haben.

Schließlich noch ein Pflegehinweis: Verstauen Sie niemals einen nassen Spinnaker für eine längere Zeit, auch nicht innerhalb eines Bergeschlauches. Einige Spinnakertuch-Farben neigen dazu abzufärben. Und dann ist der Spi unverwechselbar gekennzeichnet.