

Regattataktik

[Einführung](#)

[Optimaler Weg](#)

[Start](#)

[Kreuz](#)

[Vorwind](#)

[Strömung](#)

[Langstrecke](#)

[Verschiedenes](#)

Die Kreuz

Auf der Kreuz gibt es bei konventionellen Booten immer noch die besten Chancen seine Position zu verbessern, aber auch zu verschlechtern. Klingt zwar nicht ganz logisch, ist aber (derzeit noch) so.

Warum nicht logisch? Alle Verfolger haben gestörten Wind, oder können nicht den optimalen Weg fahren. Demnach müssten sich die Abstände vergrößern. Dies ist aber üblicherweise nur in der Spitzengruppe der Fall. Warum haben wir also auf der Kreuz gute Chancen einige Plätze gut zu machen? Einfach deshalb, weil es auf der Kreuz mehr Gelegenheiten gibt Fehler zu machen. Vermindert man die Fehler im Vergleich zu den Anderen, gibt es eine gute Chance weiter nach Vorne zu kommen. Hält man sich an die taktischen Grundsätze, wird man zwar keine spektakulären Platzgewinne machen, aber auf jeder Kreuz einige Schiffe überholen, die diesen unspektakulären Weg nicht gehen wollen, oder die sich auf ihr Gefühl verlassen und nicht den optimalen Weg segeln.

Wie wir die einzelnen Schläge segeln sollen, haben wir ja schon im Kapitel [optimaler Weg](#) gesehen. Da wir uns aber nicht allein auf der Bahn befinden müssen wir noch andere Faktoren berücksichtigen. Die Wichtigsten sind:

Vertraue auf deinen Plan

Du hast dir deinen Plan gut überlegt. Er ist gut. Also vertraue darauf. Warum willst du alle Vorsätze über Bord werfen, nur weil einer deiner Mitbewerber wo anders sein

Du hast nicht viel

Zeit? Du bist

Amateursegler?

Dann besuche unsere [Taktik Seite light](#)

Du kennst die

Regeln?

Ein Blick auf unseren [Regel Crashkurs](#) könnte sich dennoch lohnen.

Glück versucht und es dort im Moment gut aussieht? In der nächsten Minute kann sich das Blatt schon wieder wenden.

Modifiziere deinen Plan nur, wenn du erkennst, dass die Daten auf denen deine Strategie aufgebaut war sich geändert haben. In diesem Fall handle rasch und ohne Emotionen. Entwickle einen neuen Plan und verfolge diesen konsequent.

Segle nicht dorthin wo der bessere Wind ist

Wenn du ein Boot in deiner Umgebung siehst, das gute Höhe fährt und mehr Wind hat als du, ist die Versuchung natürlich groß auch dorthin zu fahren. Aber widerstehe der Versuchung, weil es bringt dir nichts. Meistens wirst du mit einem tieferen Kurs als dein Mittelkurs segeln müssen, um dorthin zu kommen. Und in den meisten Fällen ist der Wind schon wieder ganz anders, wenn du diese wunderbare Stelle erreicht hast.

Inhalt

Feldtaktik

Abwinde und Begegnung mit Booten

Hilfe ich werde abgedeckt

Annäherung an die Luvbahnmarke

Nach der Leetonne

Feldtaktik

Hier gibt es einige einfache Grundregeln zu beachten.

Verzichte auf unnötige Zweikämpfe

Wenn du eine Aktion gegen einen Gegner planst, überlege dir gut die Vorteile und die Nachteile. Verliere nie dein Ziel aus den Augen. Du willst die Wettfahrt gewinnen, oder möglichst gut abschneiden. Du hast sicher nicht den Plan vor Boot x an der Luvtonne zu sein, und dafür in der zweiten Hälfte des Feldes dort anzukommen.

Weißt du eigentlich wie langes es dauert bis dein Boot nach einer Wende wieder auf Zielgeschwindigkeit ist?

Trainiere mit einem Partner die Wenden und die Beschleunigungsphase. In den Sekunden nach der Wende ist genauer Trimm extrem wichtig, um möglichst rasch die Zielgeschwindigkeit zu erreichen. Du solltest in allen Wind und Wellensituationen wissen, wie lange es dauert bis du wieder auf deiner Zielgeschwindigkeit bist und welche Strecke du bei einer Wende verlierst.

Also vermeide Zweikämpfe wo es nur geht. Ist ein Zweikampf unvermeidlich, um deine Strategie umzusetzen, so handle schnell und konsequent. Je konsequenter du einen Angriff umsetzt, umso schneller wird dein Gegner erkennen, dass es keinen Sinn macht sich mit dir anzulegen und wird dich gewähren lassen.

Positioniere dich zwischen der nächsten Bahnmarke und deinen Gegnern

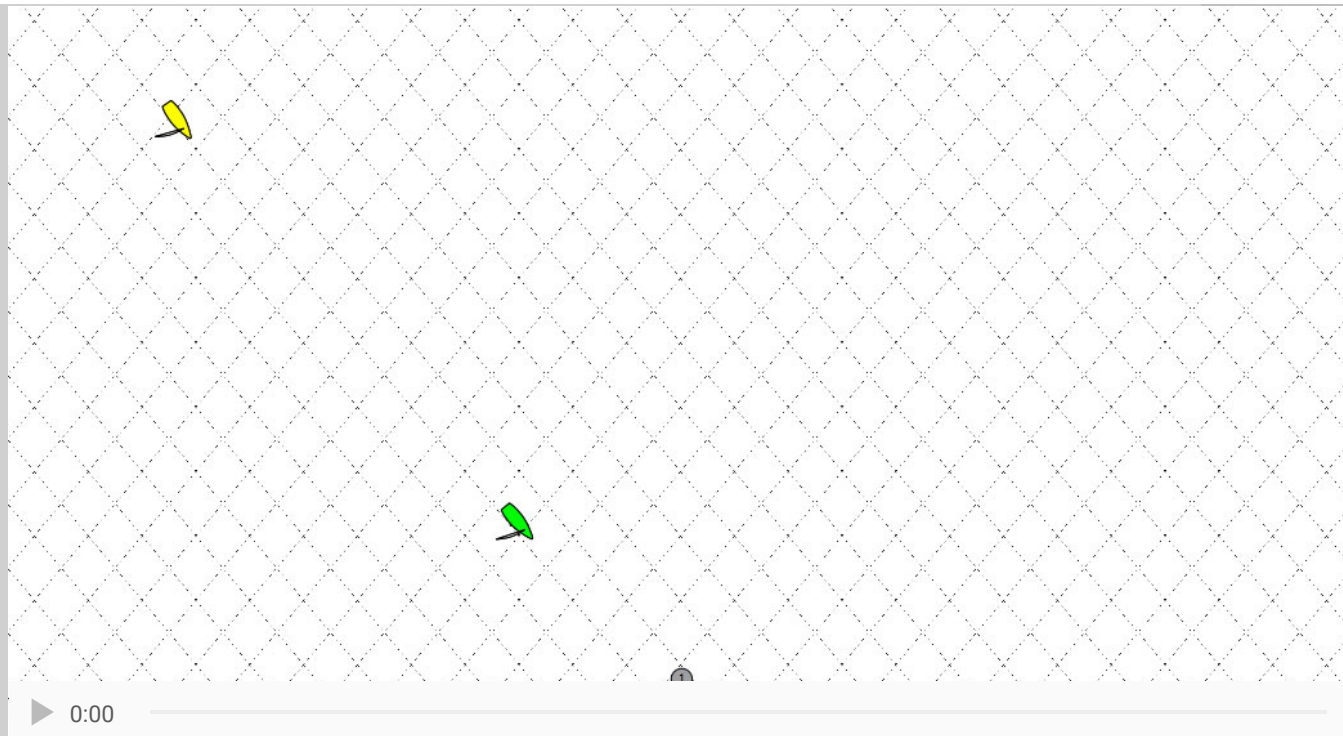
Natürlich ist dein oberstes Ziel deine Strategie umzusetzen, aber dennoch kannst du unnötige Risiken vermeiden, wenn du dich zwischen deinen Gegnern und der nächsten Bahnmarke positionierst. Das Risiko durch eine unvorhergesehene Winddrehung Plätze zu verlieren lässt sich dadurch minimieren. Speziell dann, wenn du siehst, dass das Hauptfeld eine andere Strategie verfolgt als du, ist diese Taktik ein guter Kompromiss. Wenn deine Strategie aufgeht, verlierst du zwar einige Meter, wirst aber trotzdem vorne dabei sein. Dreht der Wind aber anders als erwartet, wird dein Verlust gering sein und du hast noch genügend Chancen auf den kommenden Bahnschenkeln wieder Plätze gut zu machen.

Speziell nach Rundung der Leetone kann es sinnvoll sein speziell als führendes Boot (oder führendes Boot einer Gruppe) mit zwei Wenden die Position abzusichern.



burgenländischer yacht - club
TWILIGHT
05-06-08 2017 neusiedlers





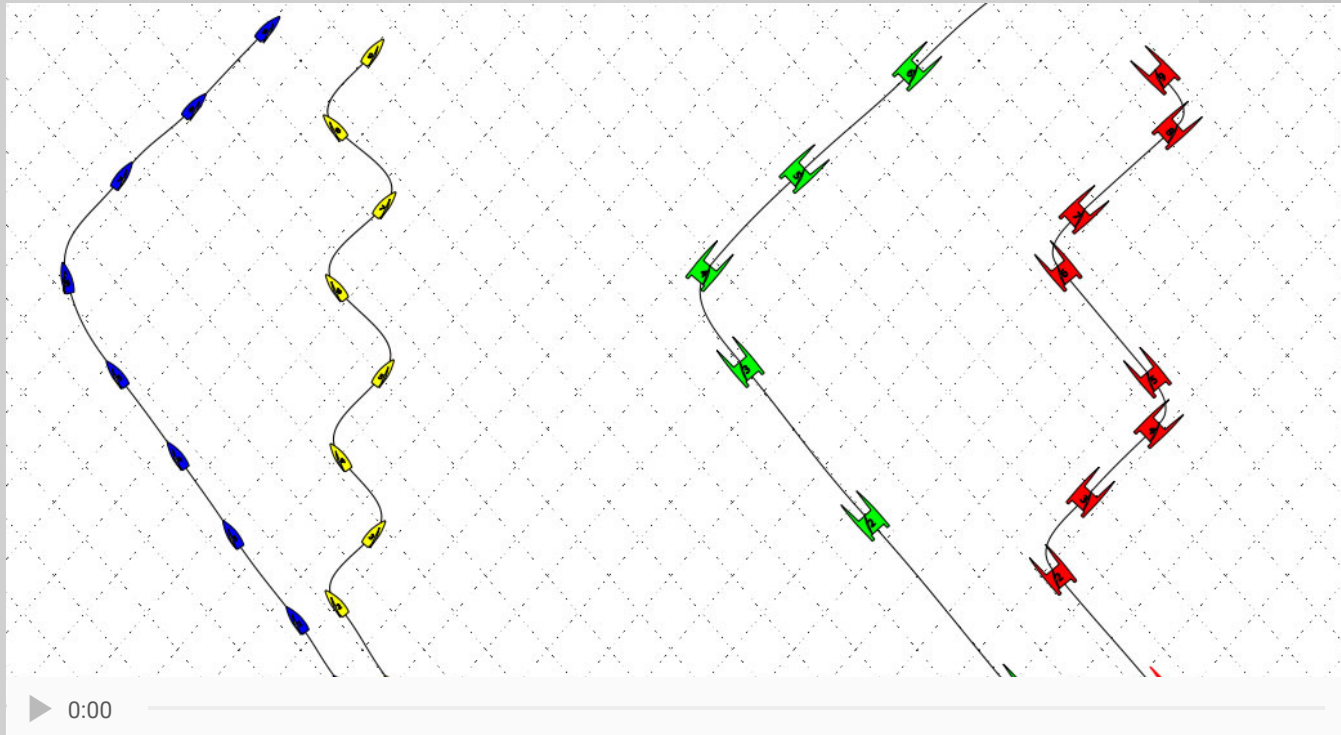
Bleibe in der Nähe der Gegner

Vielleicht hast du schon die Erfahrung gemacht, dass der Großteil des Feldes grundsätzlich die richtige Strategie verfolgt. Deshalb ist es selten sinnvoll von den Gegnern wegzufahren. Versuche in der Nähe deiner Gegner zu bleiben, aber dennoch immer im freien Wind zu segeln. Der große Erfolg ist nicht das Ergebnis einer großen Idee, sondern das Ergebnis vieler richtiger kleiner Schritte.

Vermeide zu häufiges Wenden

Der Wegverlust durch eine Wende besteht nicht nur aus dem Weg, den du zurückgelegt hättest, während du die Wende fährst, sondern auch aus dem Wegverlust, den du dadurch hast, dass du viele Sekunden brauchst, um nach der Wende wieder auf deine Zielgeschwindigkeit zu beschleunigen. Natürlich ist das von Bootstyp zu Bootstyp verschieden. Bei einer leichten Jolle, wirst du bei einer Wende kaum Zeit verlieren. Einerseits deshalb, weil du durch die moderne Wendentechnik in

der Wende sogar beschleunigen kannst (Beachte dabei aber auch die Wettfahrtregeln). Andererseits weil diese kleinen Jollen am Am Wind Kurs auch relativ langsam sind und der zurückgelegte Weg der anderen Boote während du deine Wende machst auch relativ gering ist. Ganz anders schaut es bei schweren Yachten aus. Bis eine zehn Tonnen Yacht nach einer Wende wieder auf Zielgeschwindigkeit ist, kann auch bei optimaler Technik eine halbe Minute vergehen. Anders ist die Situation bei schnellen Schiffen. In diesem Fall legen die anderen Boote während deiner Wende eine sehr große Strecke zurück und dein Vorteil durch diese Wende muss schon sehr groß sein, um diese Wegstrecke auszugleichen.



Abwinde und Begegnung mit Booten

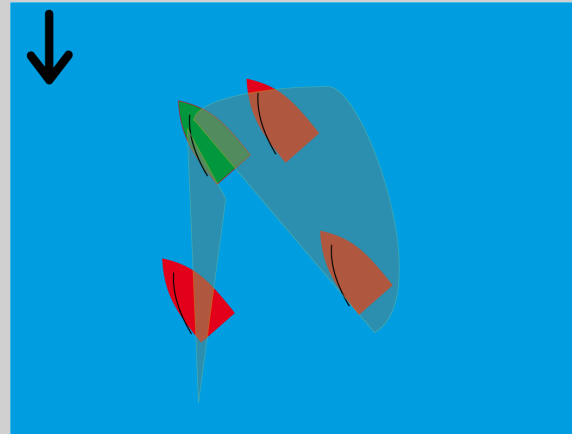
Suche den freien Wind



Speziell auf der ersten Kreuz müssen wir versuchen immer im freien Wind zu bleiben. Auf dem Bild links hat nur das erste Boot freien Wind. Das Boot mit der Segelnummer 6 befindet sich direkt im Abwindkegel des führenden Bootes. Boot 2 befindet sich zwar etwas in Luv des führenden Bootes bekommt aber ebenfalls noch die abgelenkte Luft ins Segel.

Was bedeutet eigentlich Abdeckung?

Der englische Begriff "Bad Air" ist eigentlich viel zutreffender als der Deutsche, denn der eigentliche Abdeckungskegel eines Bootes ist nur sehr klein und nur einer von vielen störenden Effekten, die auf die Verfolgerboote einwirken. In der Abbildung rechts kannst du sehen, welche störenden Effekte ein vor dir segelndes Boot hat. Zur Abdeckung kommen noch die störenden Wellen des grünen Bootes dazu.



Wir versuchen die gestörte Zone so rasch wie möglich zu verlassen

In obiger Graphik haben die beiden in Luv befindlichen Boote die Option zu wenden und mit Wind von Backbord auf die rechte Seite zu segeln. Das in Lee befindliche Boot hat die Wahl etwas voller zu segeln und so dem Abdeckungskegel zu entkommen, oder zu wenden und hinter den roten Booten durchzusegeln. In diesem Fall besteht aber die Gefahr, dass auch eines der beiden in Luv befindlichen Boote wendet und damit Rot wieder im gestörten Wind der Anderen ist. Nach dem Start

muss die oberste Priorität sein freien Wind zu haben. Gleichzeitig dürfen wir aber auch nicht unseren Plan vernachlässigen.

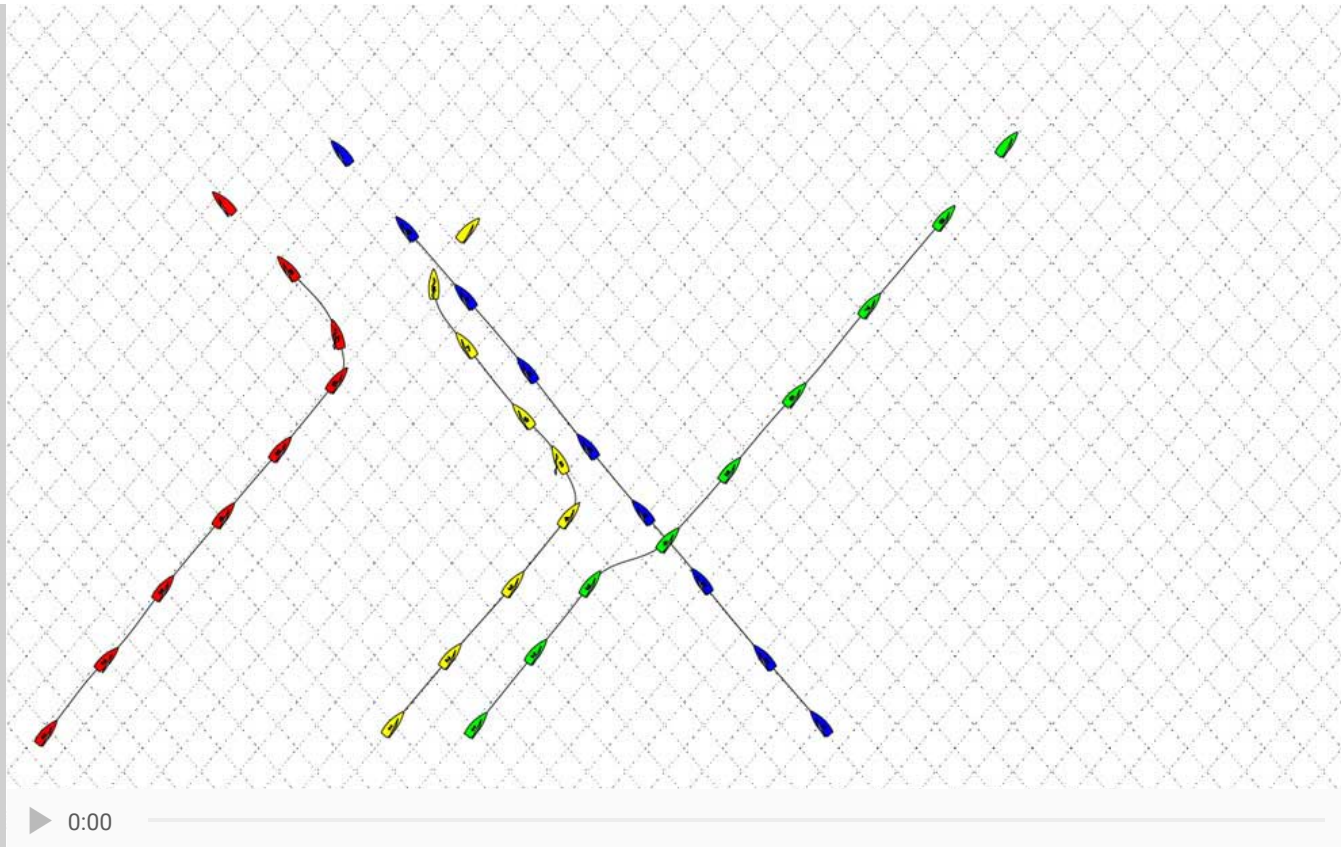
Begegnung von Booten auf der Kreuz

Bei Begegnung mit Booten auf der Kreuz gibt es viele Möglichkeiten zu agieren und zu reagieren.

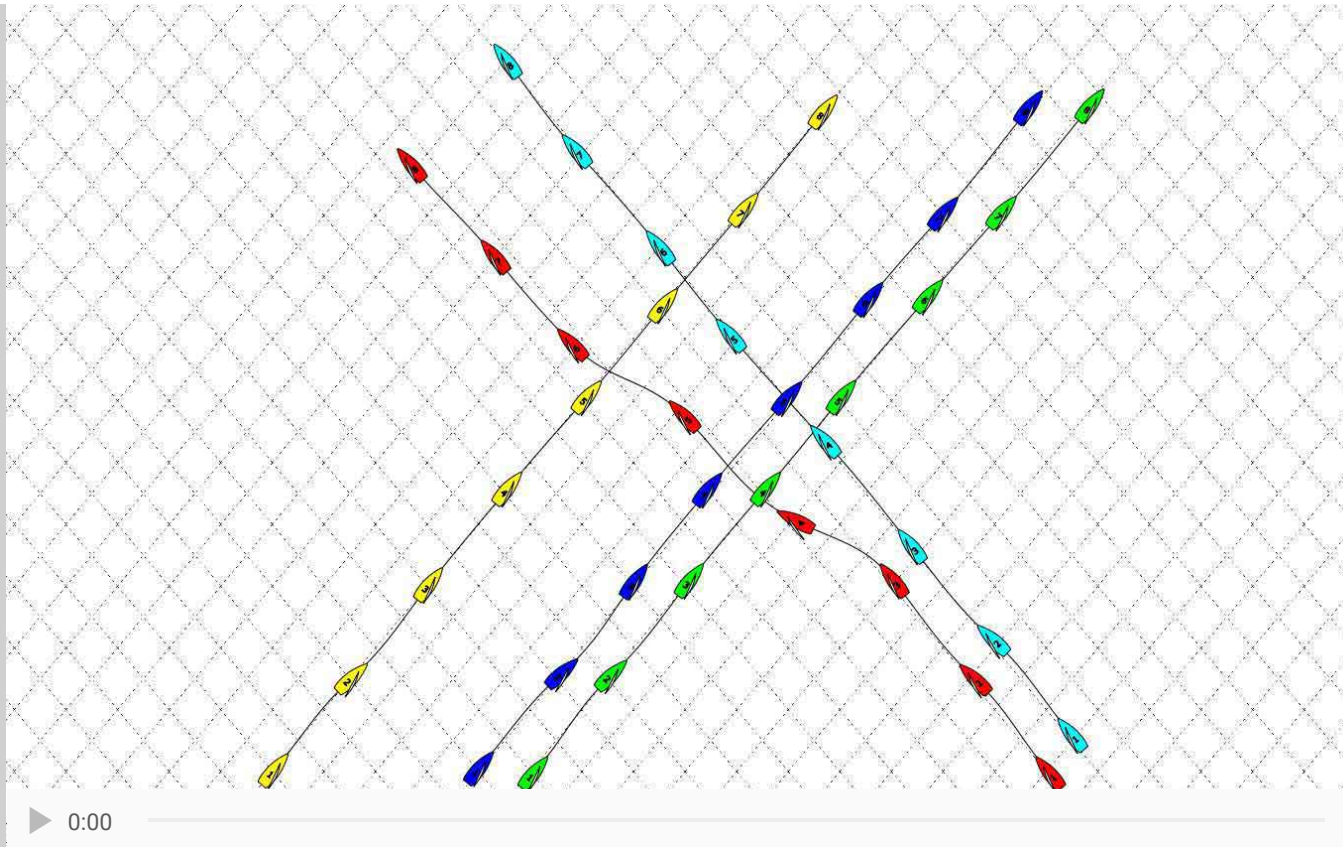
Segelst du mit Wind von links und begegnest ein Boot mit Wind von rechts auf Kollisionskurs bist du nach Regel 10 ausweichpflichtig. In diesem Fall hast du die Möglichkeit in Lee des Wegerechtbootes zu wenden, oder hinten vorbeizufahren. Hinten vorbeizufahren ist oft die bessere Entscheidung, speziell bei etwas schwereren Booten, die in der Wende doch einiges an Fahrt verlieren und länger brauchen, um wieder auf ihre Geschwindigkeit zu kommen. Das grüne Boot hat sich in der Animation unten dafür entschieden hinter dem Wegerechtsboot vorbeizufahren. Eine richtige Entscheidung, falls sein Plan war auf die rechte Seite des Kurses zu fahren. Falls der Wind nach rechts dreht, kann Grün wenden und den kleinen Nachteil den es im Vergleich zum blauen Wegerechtsboot hatte leicht wieder wett machen.

Das rote Boot möchte eigentlich auf die linke Seite der Bahn, wendet deshalb rechtzeitig und kann so der Abdeckung vom blauen Boot entgehen.

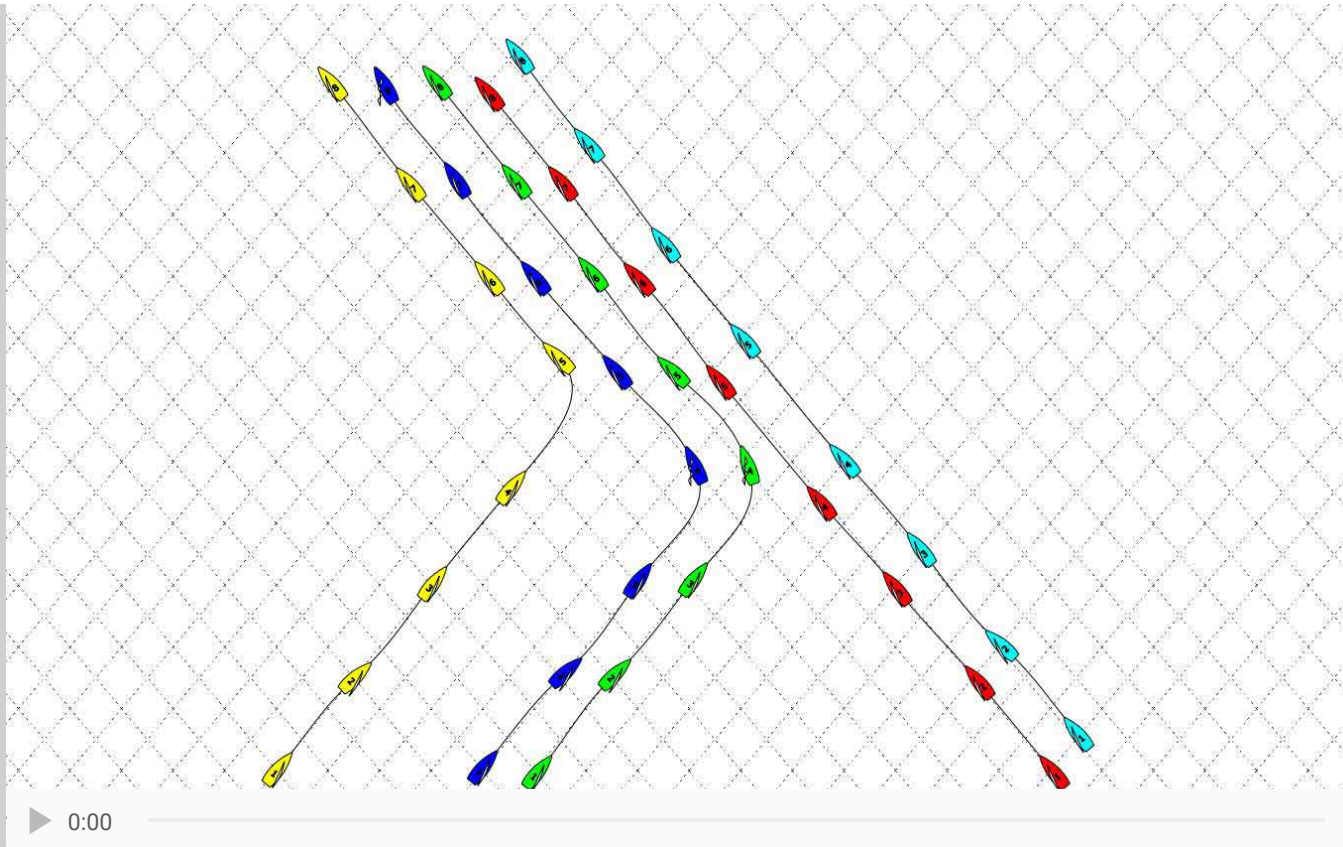
Das gelbe Boot hat in jedem Fall die falsche Entscheidung getroffen. Es wendete in Lee von Blau, konnte aber nicht schnell genug Fahrt aufnehmen und wurde von Blau überlaufen. Nun musste Gelb sehr bald eine neuerliche Wende machen um den Abwinden von Blau zu entkommen. Durch den Fahrtverlust bedingt durch die beiden Wenden ist Gelb nun gegenüber allen anderen Booten im Nachteil.



Die beiden folgenden Animationen zeigen, dass es in gewissen Fällen besser ist als Wegerechtsboot auf seinen Vorrang zu verzichten und das Nachrangboot durchzuwinken. Rot ist in diesem Fall auf Kollisionskurs mit Grün und ist eigentlich Wegerechtboot, verzichtet aber auf seinen Vorrang und taucht hinter dem Heck von Grün durch. Durch das Abfallen gewinnt es auch an Geschwindigkeit und ist nach diesem Manöver nicht mehr im Windabdeckungskegel von Blau. Auch ist der Querabstand zu Blau nun so groß, dass Rot nun die freie Wahl hat, weiter mit Wind von rechts auf die linke Kursseite zu fahren, oder zu wenden und auf die rechte Kursseite zu fahren.

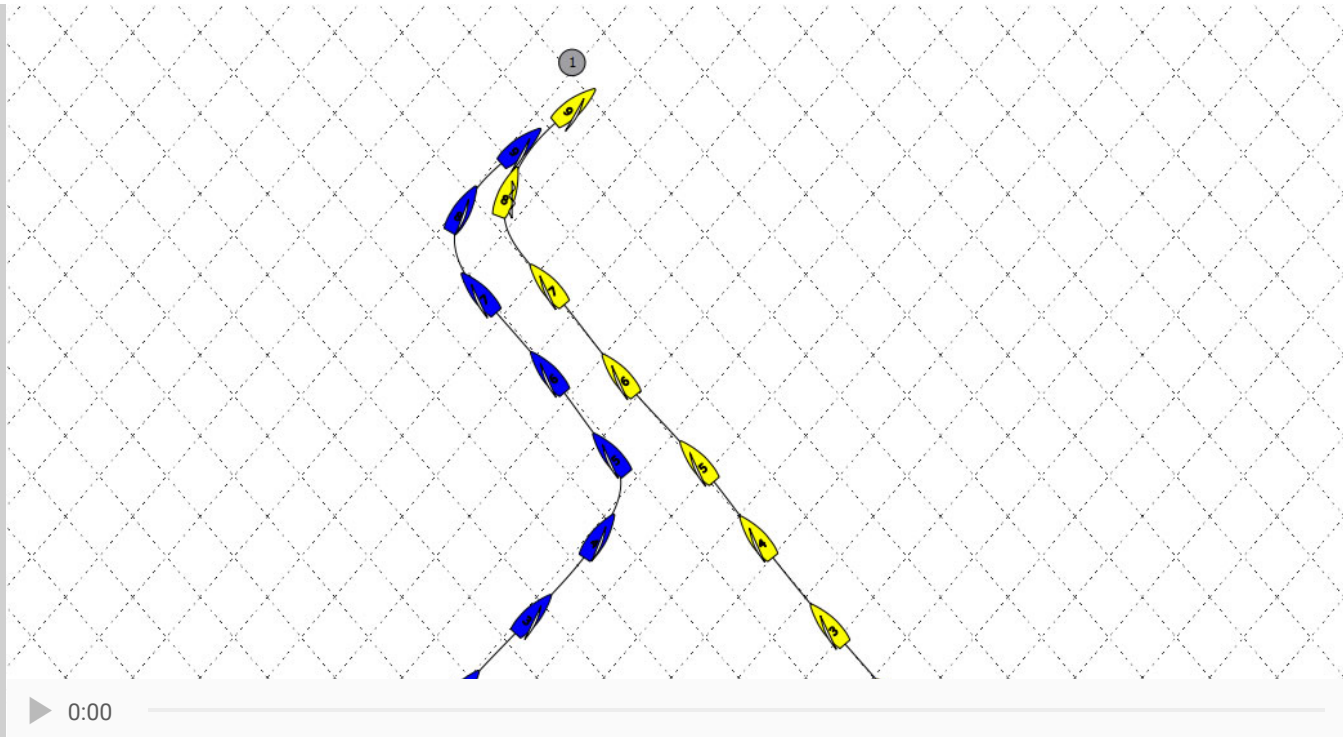


Was wäre die Alternative gewesen?

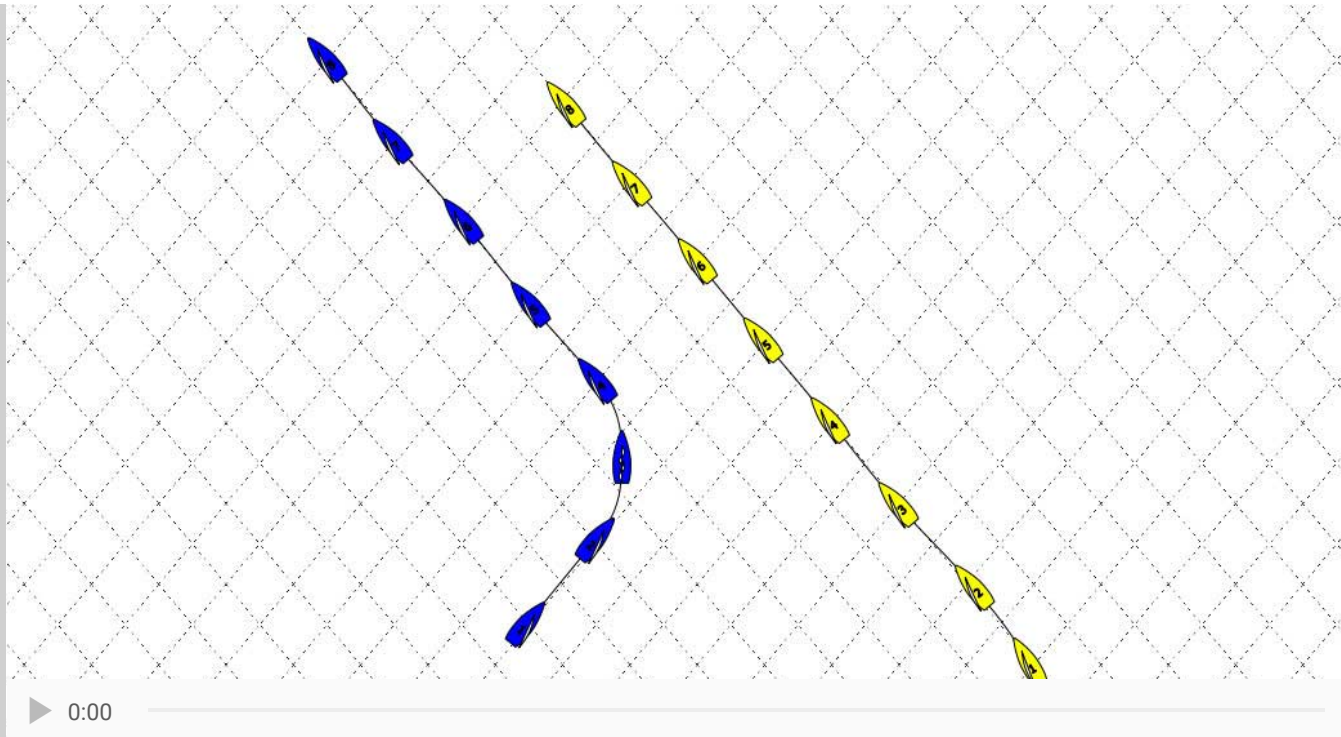


Rot beharrt auf seinen Vorrang. Grün und in der Folge auch Violett und Gelb wenden ebenfalls. Nun fahren alle Boote auf die von Rot bevorzugte Seite. Rot ist außerdem so nahe an Grün, dass es durch den Abwind und die Wellen von Grün behindert wird. Außerdem hat Rot durch die Nähe zu Blau keine Möglichkeit zu wenden und wird weiter zurückfallen. Wenn Blau vorbei ist, kann es zwar wenden, ist aber dann auf die Seite unterwegs, wo es eigentlich gar nicht hin wollte.

Nicht immer ist eine Leewende die beste Wahl.



Man muss üblicherweise eine große Strecke segeln, bis man wieder Wendefreiheit hat. Wenn ich kurz nach der Leewende die Layline zur nächsten Boje erreiche habe ich sicher etwas falsch gemacht.

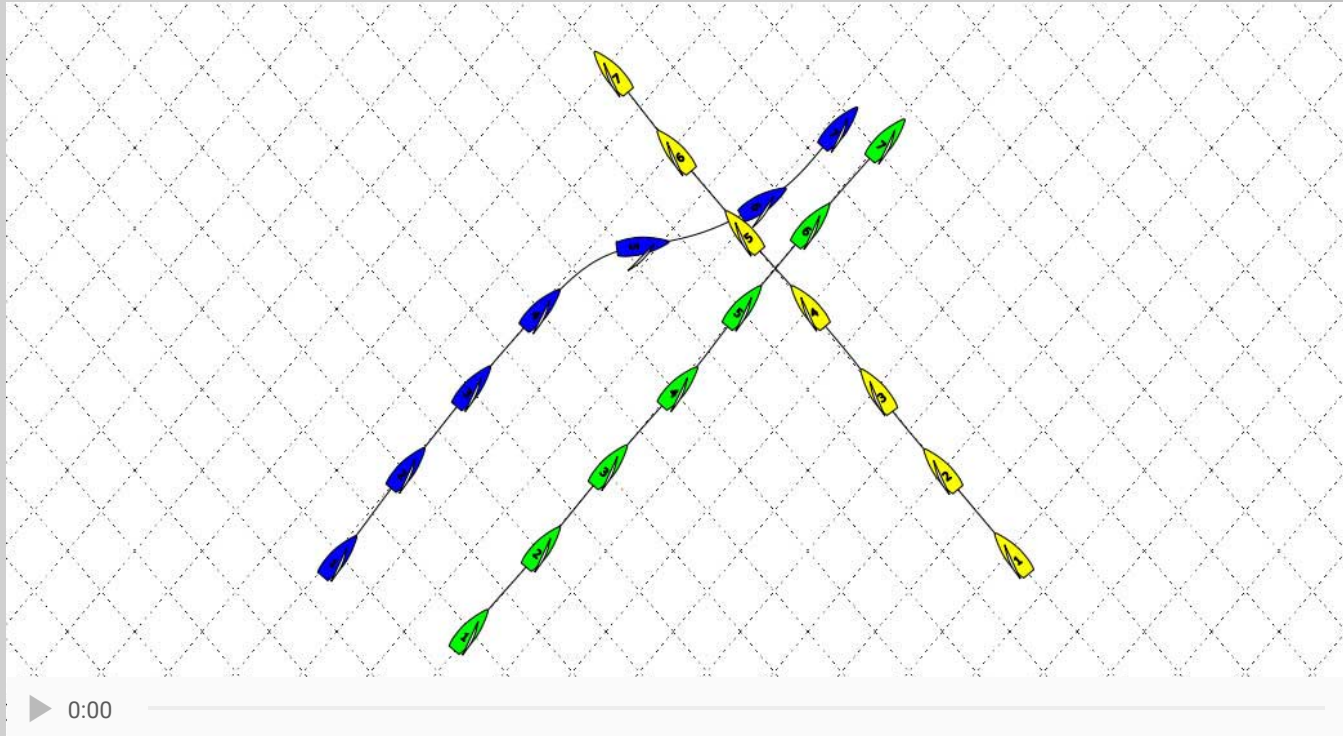


Manchmal ist es besser nicht unmittelbar unter den Gegner zu wenden.

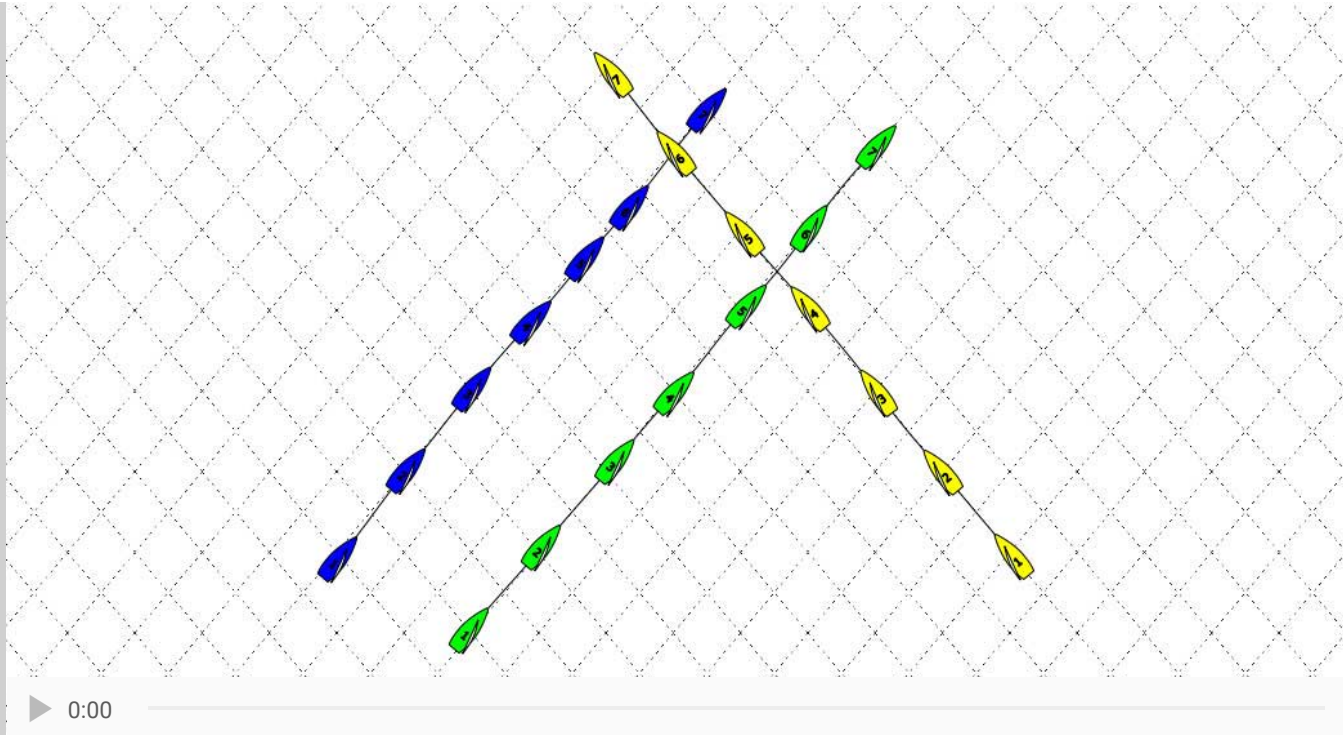
Das hat mehrere Vorteile: Das gelbe Boot wird von mir nicht behindert und damit nicht gezwungen zu wenden. Das ist ein großer Vorteil, weil weiter oben haben wir ja schon gelernt, dass es ein Vorteil ist in der Nähe der Gegner zu bleiben. Das blaue Boot hat außerdem den Vorteil selbst entscheiden zu können, wann es wendet und ist nicht auf die Kooperation von Gelb angewiesen.

Wenn man sich entschließt hinter einem Wegerechtsboot durchzufahren muss man achtgeben durch diese Aktion nicht in den gestörten Wind eines anderen Bootes zu geraten. In der der unteren Animation erreicht Grün die sichere Leestellung vor Blau

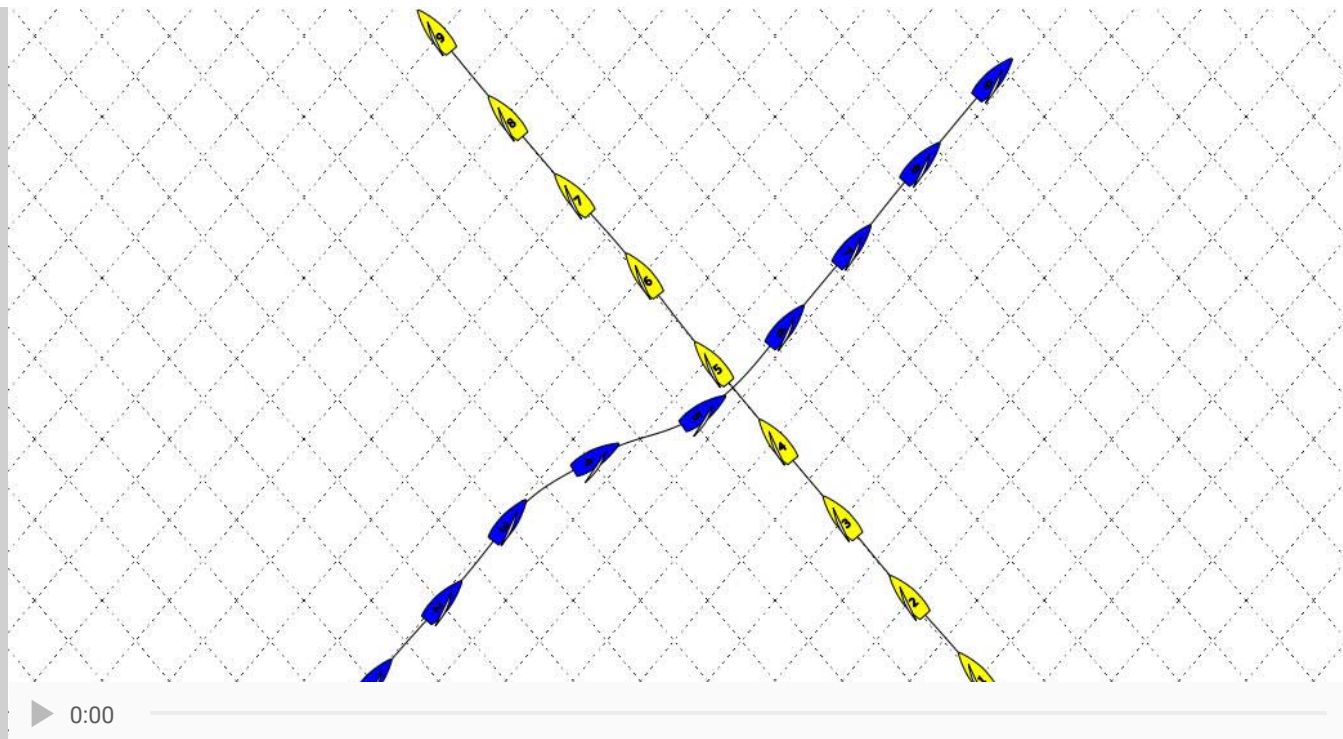
und Blau wird über kurz, oder lang wenden müssen und mit Wind von Steuerbord auf die linke Kursseite segeln müssen und das war sicher nicht sein Plan. Denn wenn das sein Plan gewesen wäre hätte er ja schon in Lee von Gelb wenden können.



Da wir annehmen, dass der Plan von Blau ist auf die rechte Kursseite zu fahren, wäre die richtige Aktion gewesen, Fahrt aus dem Schiff zu nehmen und zu bremsen, um ohne Höhenverlust hinter Gelb durchsegeln zu können (siehe nächste Animation).

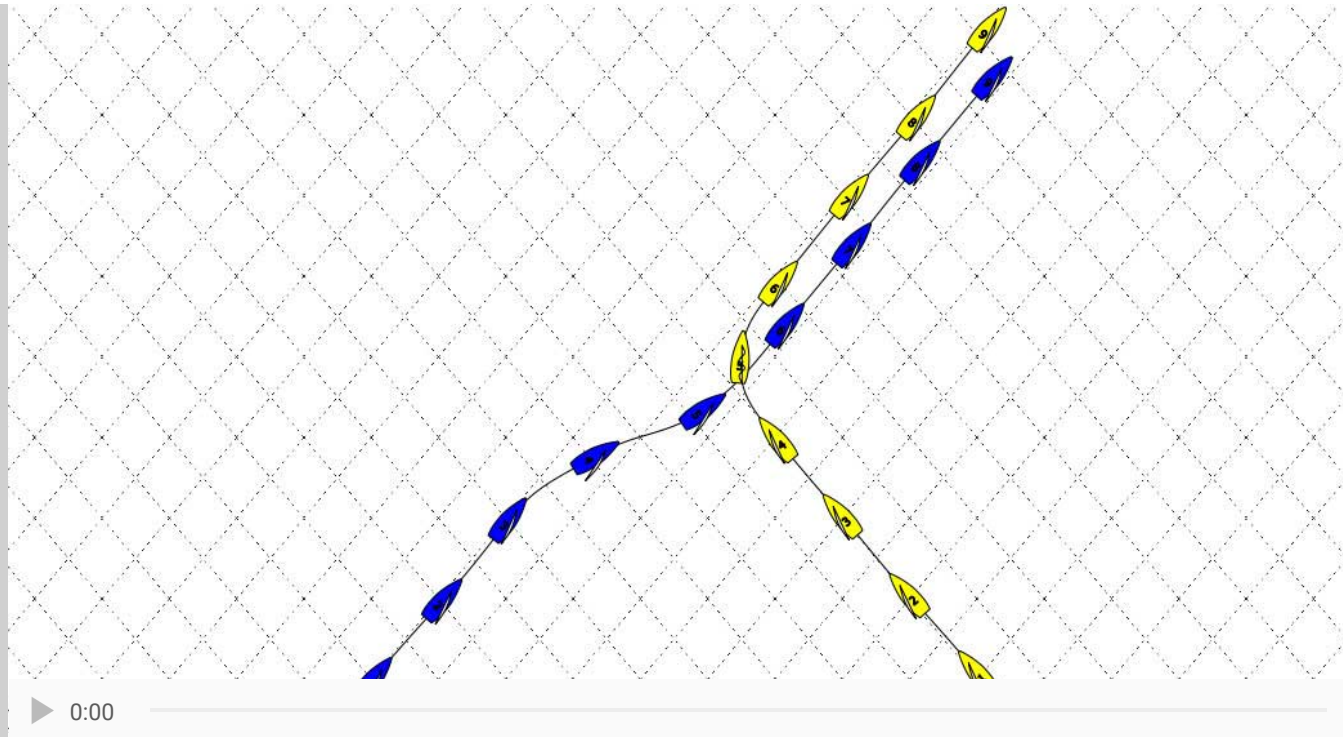


Wenn man hinter einem anderen Boot passieren will, gibt es mehrere Möglichkeiten der Kurswahl. In der folgenden Animation wird gezeigt, wie dieses Manöver optimal ausgeführt wird. Blau fällt relativ früh etwas ab, beschleunigt sein Schiff optimal und geht noch vor dem Passieren des Hecks von Gelb wieder auf Am Wind Kurs. Durch die Beschleunigung durch das Abfallen wird Blau nach diesem Manöver nur unwesentlich hinter Gelb liegen.

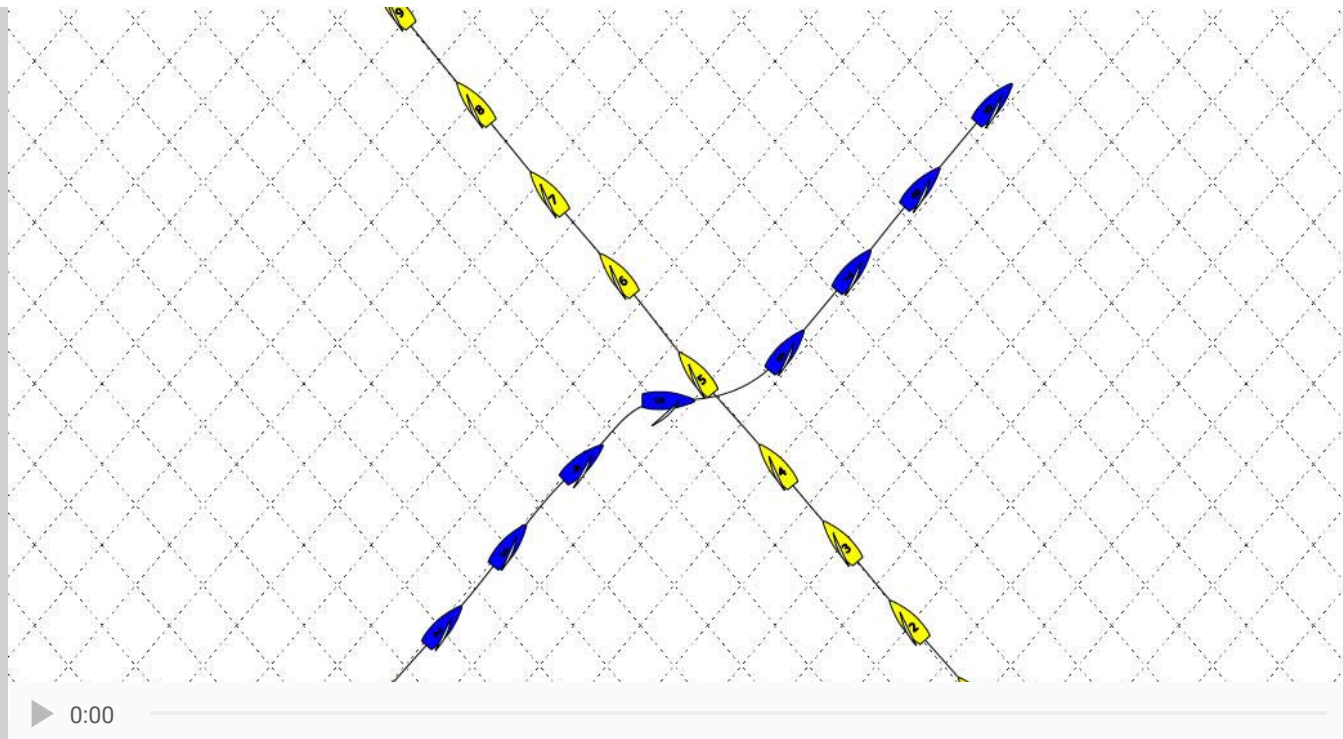


Dieser an sich optimale Kurs von Blau birgt aber auch Gefahren in sich. Wenn Blau wie oben gezeigt relativ früh abfällt, ladet es eventuell Gelb ein, eine Wende durchzuführen und zu versuchen Blau in seinen Abdeckungskegel zu bringen. Speziell dann, wenn die rechte Bahnseite die Bessere ist, oder Blau ein direkter Gegner von Gelb ist. Wir wollen auch noch kurz die Regeln, die in der folgenden Animation anzuwenden sind, erörtern.

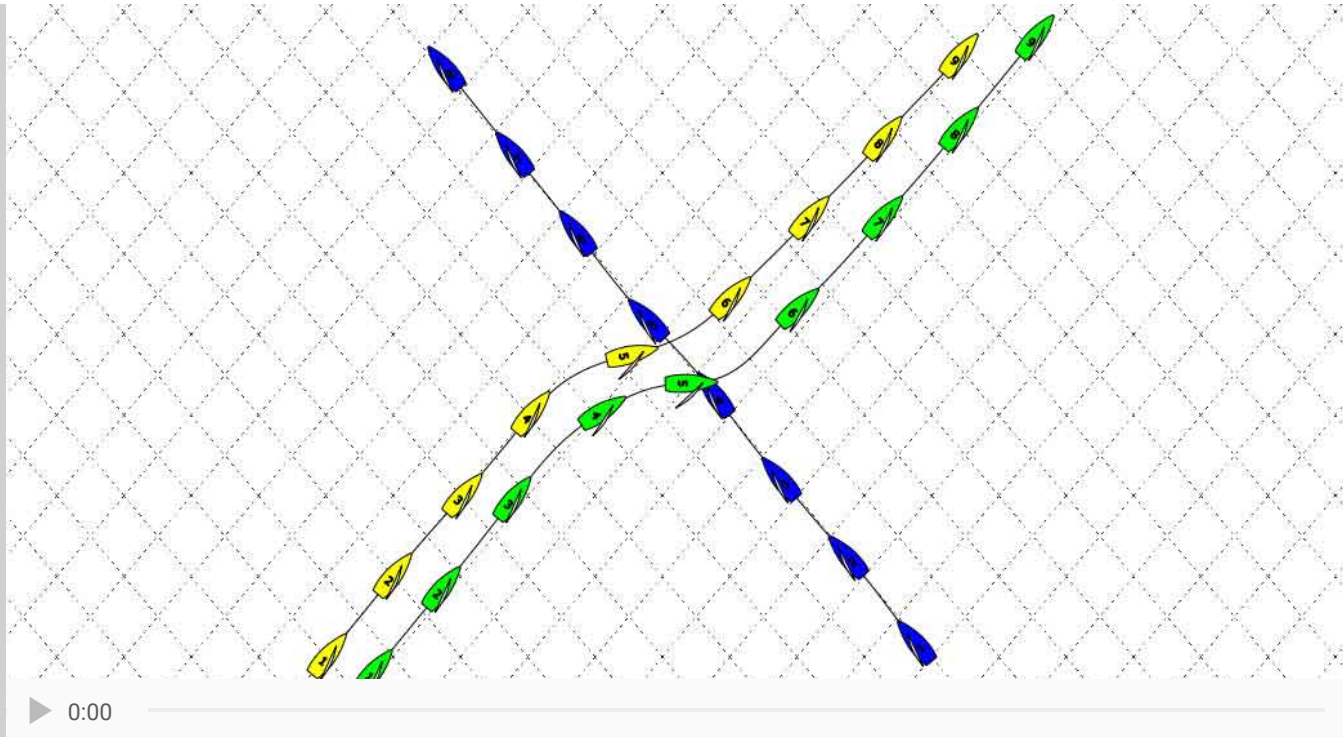
Am Beginn segelt Gelb mit Wind von Steuerbord und Blau mit Wind von Backbord. Da die Boote auf Kollisionskurs sind muss sich Blau nach Regel 10 freihalten, was es auch durch Abfallen macht. Gelb luvt an und beginnt zu Wenden (Situation 5). Nach Regel 13 muss sich Gelb während der Wende freihalten. Kein Problem, wenn Blau seinen tiefen Kurs, der ihn ja hinter dem Heck von Gelb vorbeiführen würde beibehält. Nirgendwo steht, dass Gelb vorhersehen muss, dass Blau plant wieder auf Am Wind Kurs zu gehen.



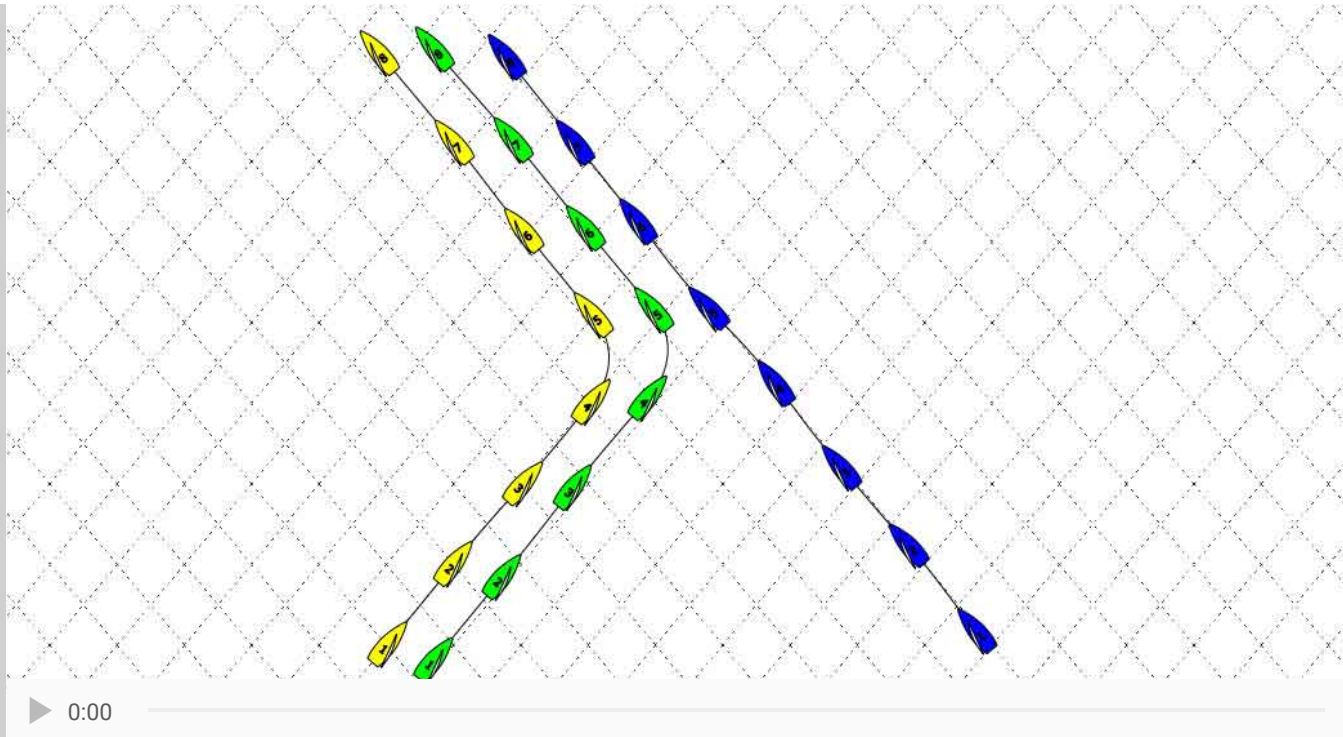
Wenn es gute Gründe gibt anzunehmen, dass Gelb auch auf die rechte Kursseite will und ein guter Segler ist, der sein Boot technisch so gut beherrscht, dass er sich auf so ein Manöver einlässt, sollte man eher die unten angezeigte "Kampflinie" wählen und erst im letzten möglichen Moment abfallen und hinter dem Heck von Gelb durch tauchen. Das ist zwar nicht die schnellste Variante, aber der geringe Wegverlust gegenüber der vorigen Variante wird sich schnell relativieren. Speziell dann, wenn wir uns mit diesem Manöver schon in die Nähe der rechten Layline bewegen und Wendefreiheit für uns hohe Priorität hat.



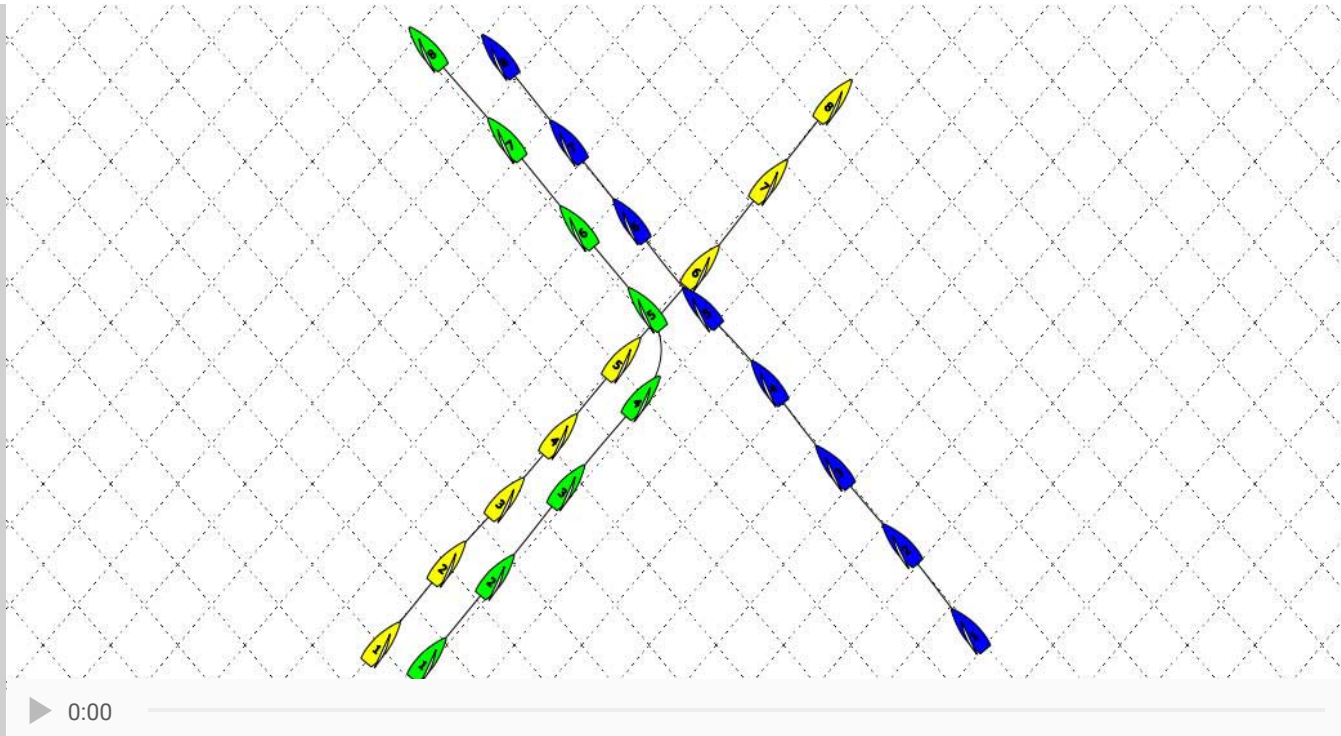
Wir wissen, dass nach den Wettfahrtregeln Boote mit Wegerecht, Hindernisse im Sinne der Regel 19 der WR sind. Gelb ist ausweichpflichtig gegenüber Grün und hat in diesem Fall die Wahl abzufallen und hinter dem Heck von Blau zu queren, oder in Lee von Blau zu wenden. Grün muss Gelb genügend Raum geben dem blauen Boot auszuweichen.



In diesem Fall sind Blau und Grün auf Kollisionskurs. Grün ist gegenüber Blau nach Regel 10 ausweichpflichtig. Grün kann deshalb nach Regel 19 Raum zur Wende verlangen.



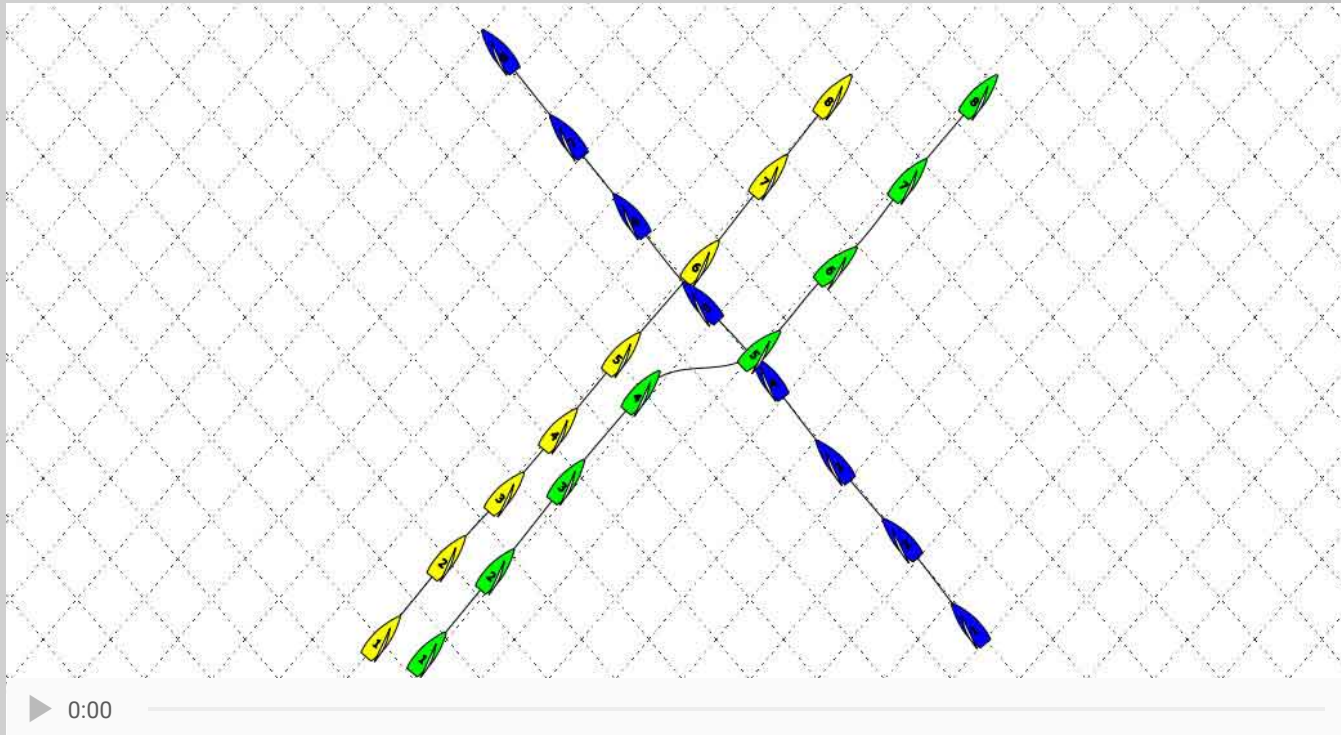
In der folgenden Situation möchte Gelb nach rechts segeln, erkennt aber, dass Grün voraussichtlich Raum zur Wende, wegen Blau verlangen wird. Gelb verzögert darauf hin seine Geschwindigkeit. Dadurch kann Grün wegen des Hindernisses Blau wenden und gelb kann sich freihalten und hinter Grün passieren und nun ungestört nach rechts segeln und seinen Plan verfolgen.



Im Falle dass sich Grün entscheidet hinter dem Heck von Blau zu passieren und ebenfalls nach rechts zu segeln war es dennoch für Gelb die richtige Entscheidung die Geschwindigkeit etwas zu reduzieren wie du in der nächsten Animation sehen kannst.

In diesem Beispiel nähern sich Gelb und Grün nebeneinander segelnd mit Wind von links einem Wegerechtsboot mit Wind von rechts. Die Ausgangsposition ist gleich wie im vorigen Beispiel. Beide Boote müssten abfallen, um hinter Blau passieren zu können. Gelb hat noch etwas Abwind von Grün. Es nutzt deshalb die Situation aus, um mehr Querabstand und weniger Abwinde von Grün zu bekommen. Gelb verlangsamt etwas seine Geschwindigkeit und kann deshalb hinter Blau passieren, ohne abfallen zu müssen. Wichtig in dieser Situation ist, dass Gelb das Manöver so

frühzeitig beginnt, dass es bereits vor Erreichen des Spiegels von Blau wieder auf volle Fahrt beschleunigen kann.



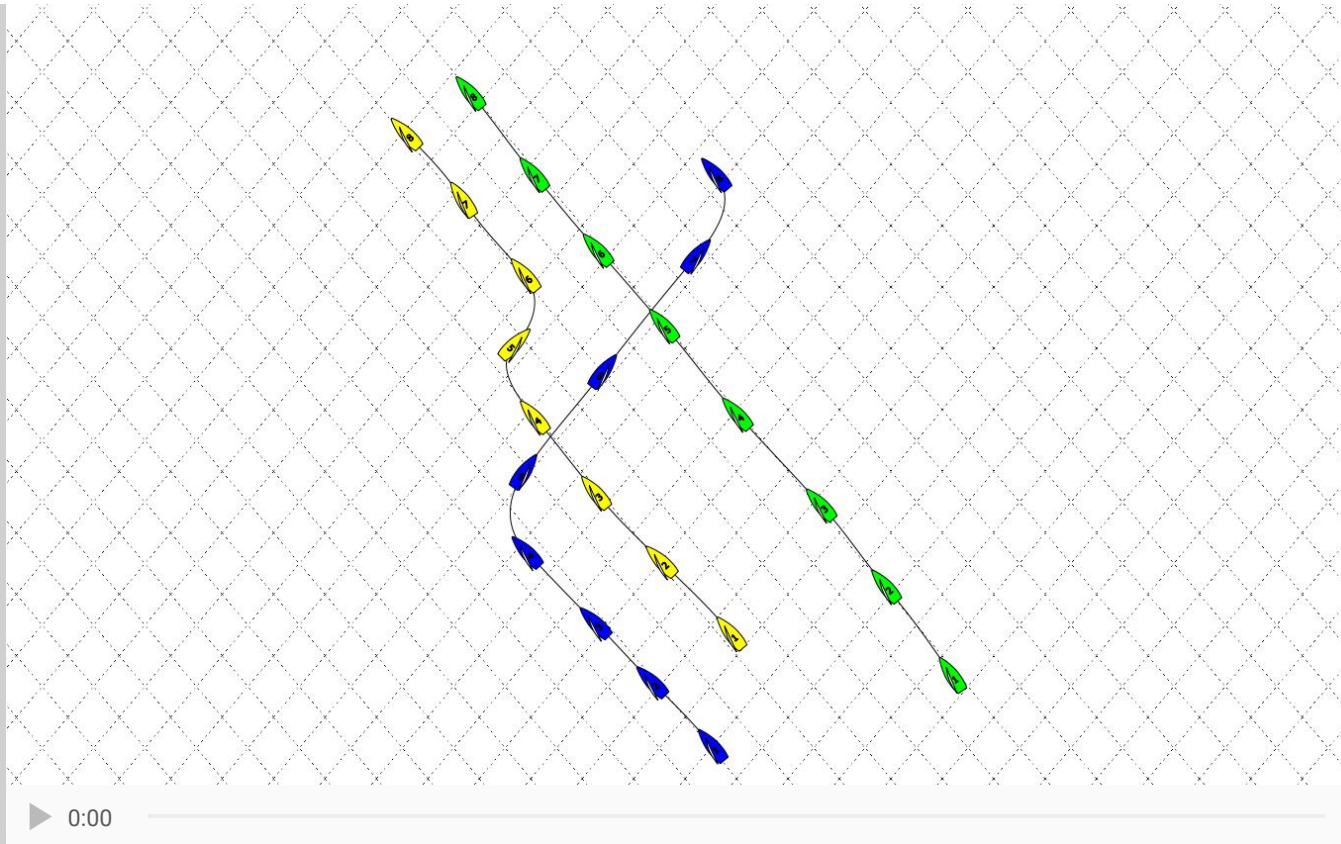
Hilf ich werde abgedeckt

Im Kapitel Feldtaktik haben wir gelernt, dass man Zweikämpfe möglichst vermeiden soll. Allerdings wissen wir, dass nicht alle unsere Gegner diese Seiten so genau lesen wie du. Außerdem kann es natürlich auch zu einer Situation am Ende einer Serie kommen, **wo einer deiner Konkurrenten nur mehr einen Gegner hat und zwar dich**, weil der Punkteabstand zum Nächsten schon zu groß ist, um ihn noch zu gefährden. In diesem Fall ist es natürlich legitim und auch von den Wettfahrtregeln gedeckt, dass dein Gegner dich versucht möglichst weit nach Hinten zu segeln.

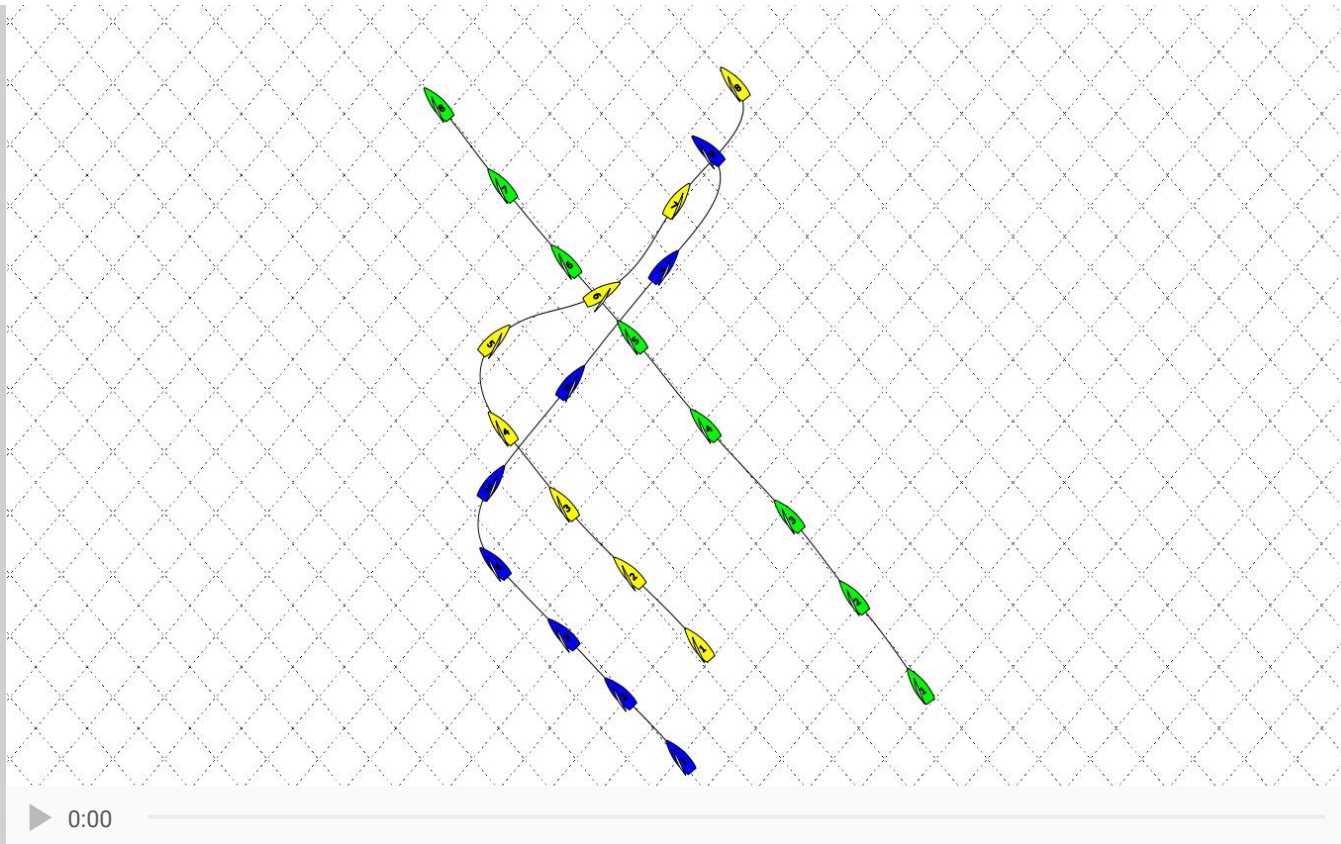
Braucht man selbst kein attraktives Wettfahrtergebnis, erreicht man dieses Ziel am besten durch eine enge Deckung des Gegners. Das berühmteste Beispiel für diese Taktik war wohl das Medalrace in der Laser Klasse bei den olympischen Spielen in Qingdao 2008. Ihr könnt euch sicher noch erinnern: Paul Goodison segelte nur gegen seinen einzigen Gegner der noch eine theoretische Chance auf die Goldmedaille hatte. Goodison wurde im Medal Race Neunter und Rasmus Myrgren Zehnter. Durch diese Aktion fiel Myrgren vom zweiten auf den sechsten Platz zurück und aus war der Traum von der Olympiamedaille. Möglicherweise rechnete er nicht mit einem Totalangriff von Goodison, dem ja ein vorletzter Platz im Medalrace für Gold gereicht hätte, sogar dann, wenn Myrgren aus diesem Rennen als Sieger hervorgegangen wäre.

Wir wollen euch im Folgenden zeigen, welche Möglichkeiten es gibt, sich aus einer Nahdeckung zu befreien.

Eine Möglichkeit ist, andere Boote in seine Taktik mit einzubeziehen und so der Nahdeckung zu entkommen.

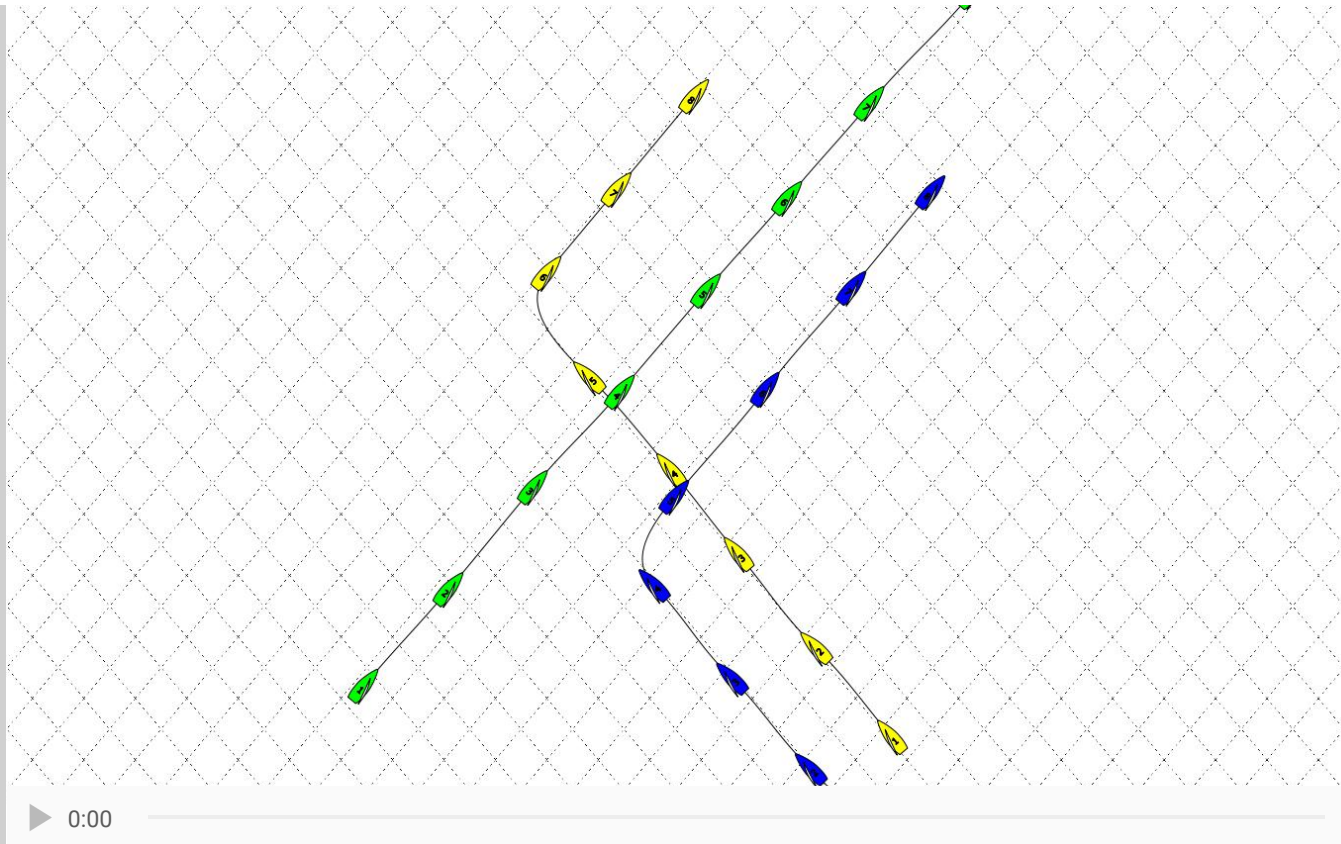


Liegen Wegerechtsboote in Luv, wie im Beispiel oben das grüne Boot, wendet man so, dass das gelbe Boot, das uns konsequent deckt nach seiner Wende auf Kollisionskurs mit dem Wegerechtsboot ist. Dann gibt es für Gelb nur die Chance eine Leewende zu machen und die Nahdeckung aufzugeben, oder wie in der folgenden Animation, hinter dem Wegerechtsboot durch zu tauchen.



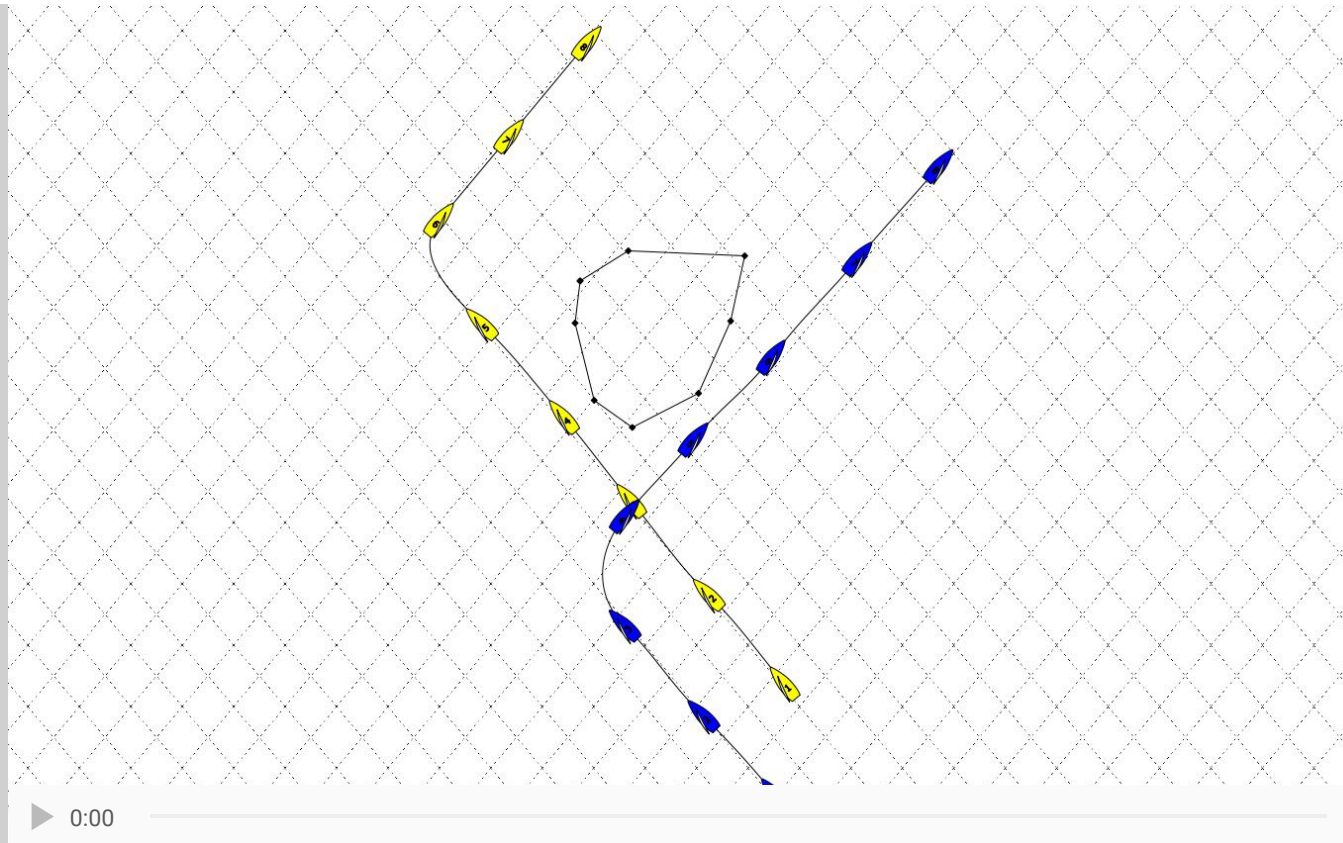
In beiden Fällen ist er nun nicht mehr direkt in Luv von uns und wir haben die Chance mit einer neuerlichen Wende der Nahdeckung unseres Gegners zu entkommen.

Eine weitere Variante der Deckung des gelben Bootes zu entkommen, zeigt die folgende Animation:



Blau wendet genau dann, wenn Gelb, sollte es ebenfalls wenden, in den Abdeckungskegel des in Luv segelnden grünen Bootes gerät. Dadurch ist unser Gegner gezwungen weiter zu fahren und wir sind seine Deckung zumindest vorübergehend los. Sollte er dennoch wenden, wird er auf Grund der Abdeckung rasch zurückfallen und wir sind ihn ebenso los

Sollten sich im Regattagebiet Inseln oder andere größere Hindernisse befinden, kann man auch diese sehr effizient in seine Taktik einfließen lassen. Man lässt seinen Gegner so weit hinter eine Insel fahren, bis seine Layline im Falle einer Wende durch die Insel geht:



In obigem Fall hat Gelb nur die Möglichkeit weiter zu segeln und unsere Deckung aufzugeben. Wir wenden und fahren auf der anderen Seite der Insel vorbei. Durch cleveres Setzen des letzten Schlages kann man sich sogar die Seite an der man selbst die Insel passiert, aussuchen und den Gegner auf die „schlechtere“ Seite locken. Aber Achtung, es macht natürlich wenig Sinn der Deckung zu entkommen und in eine totale Inselabdeckung zu geraten. Also immer auch die Inselformation im beobachten.

Sollten keine anderen Boote oder Hindernisse in der Nähe sein, hat man schlechte Karten. Auf alle Fälle sollte man, falls es keine zwingenden Gründe für die Nahdeckung des Gegners gab, nach der Wettfahrt ein klärendes Gespräch mit seinem Gegner suchen. Denn einen Gegner konsequent zu decken, ohne dadurch eigene taktische Vorteile zu erlangen ist sehr schlechter Stil.



Annäherung an die Luvbahnmarke



Was versteht man unter der Layline? Boating.co.nz gibt frei übersetzt folgende Definition: "Der Kurs mit dem du hoch an der Kreuz mit Wind von rechts gerade noch die Luvbahnmarke erreichen kannst ist die Steuerbord Layline für diese Bahnmarke und die am meisten in Luv liegende Linie auf der du mit Wind von Backbord die Marke anliegen kannst ist die Backbord Layline".

Angenommen die nächste Wendemarke ist eine Luv Bahnmarke ist die Layline exakt die Linie auf der du segeln musst um die nächste Bahnmarke hart am Wind segelnd gerade zu erreichen. Der Winkel zwischen der Steuerbord Layline und der Backbord Layline ist demnach der Wendewinkel deines Bootes.

Da die Windrichtung aber selten konstant bleibt verändert sich die Layline ständig. Angenommen du segelst direkt auf der Layline mit Wind von rechts zur nächsten Boje und der Wind dreht nach rechts, könntest du über die Boje segeln, wo du aber nicht hin willst. Also hast du nur die Möglichkeit die Schoten zu fieren und versuchen einen Teil deines Umwegs durch schnellere Geschwindigkeit wieder zurückzugewinnen. Du wirst verstehen, dass ein Boot, das unterhalb der ursprünglichen Layline gewendet hat, und nun durch die Winddrehung die Tonne ebenfalls erreicht, klar im Vorteil ist. Jetzt angenommen du befindest dich in der gleichen Situation wie vorher (Wind von rechts, optimaler Am Wind Kurs direkt zur Tonne und der Wind dreht nach links. Musst du abfallen und alle Boote in Lee von dir liegen plötzlich in einer besseren Situation als vorher.

Aber nicht nur die Windrichtung verändert die Lage der Layline, sondern wie wir vorhin in der Formel für die Richtung der Layline gesehen haben, auch der Wendewinkel. Da der Wendewinkel aller Boote sich in Abhängigkeit von der

Windstärke verändert, kann auch eine Windstärkenänderung bewirken, dass du dich plötzlich außerhalb der Laylines befindest und mit offenen Schoten zur Boje musst, während dein wichtigster Konkurrent mit optimalen VMG Kurs unterwegs ist. **Segelst du auf der Layline verlierst du mit jeder Windrichtungsänderung aber auch Windstärkenänderung Boden gegen deine Gegner.**

Ein weiterer Nachteil, wenn man sich einer Boje auf der Layline nähert ist, dass man selten ungestörten Wind hat, weil auch viele andere Boote sich auf der Layline oder leicht über der Layline an die Tonne annähern.

Aus diesen Gründen ist der wichtigste Tipp für die Annäherung an die Luvbahnmarke: **Meide die Laylines.**

Dennoch, irgendwann musst du bei der Bojenannäherung auf die Layline, aber mache das nicht zu früh. **Versuche die Entwicklung und die Entscheidungen deiner Gegner vorzusehen** und beachte die Regeln, die bei Annäherung an die Boje gelten.

Wir sind an der Layline und der Wind wird spitzer



Wir sind an der Layline und der Wind raumt



Wer jetzt immer noch bis zur Layline segelt, fährt mit einem Katamaran, bei dem die Wenden entsprechend lang dauern, oder hat kein Vertrauen in seine Wendetechnik.



Nach der Leetonne

ist es oft sinnvoll, speziell dann wenn der Abstand zum nächsten Verfolger relativ groß ist die Zeit die man vor dem Verfolger ist in zwei gleich lange Kreuzschläge zu teilen. Damit befindet man sich dann, wenn der Gegner auf Kreuzkurs geht direkt

zwischen Gegner und der nächsten Tonne. Eine Position wo man absolut gelassen die nächste Winddrehung erwarten kann.

So nicht



So schon



Webdesign by Peter Czajka