



F A

E

R

L

T E R

1/03

## Termine

Mai		Details bei:
10./11.	Fielmann-Cup-Tankumsee RR-Faktor: 1.2	Joachim
17./18.	Lemmer Skiff Regatta RR-Faktor: 1.2	regattaman
24./25.	Training Alfsee	Dirk
Juni		
07./08.	Training Berlin	Gisela Bittner
14./15.	Klassenmeister Bieler See RR-Faktor: 1.4	regattaman
28./29.	Xanten RR-Faktor 1.1	regattaman
Juli		
12./13.	Berliner Sommer RR-Faktor: 1.2	regattaman
26./27.	Moth Regatta Wasserburg/Bodensee RR-Faktor 1.2	regattaman
August		
16./17.	Wittensee-Yardstick Rr-Faktor:1.1	Philipp
24.-31.	WM Les Sables d'Olonne RR-Faktor 1.6	regattaman
September		
13./14,	Fielmann-Cup II - Tankumsee RR-Faktor 1.2	Joachim
20./21.	Ophoven/Belgien RR-Faktor 1.2	Andreas G.
Oktober		
11./12.	Spätlese Alfsee RR-Faktor 1.2	Berthold
18./19.	Berliner Moth-Meister RR-Faktor 1.2	regattaman

## Inhalt

### Dreieck-Wurst-Dreieck

**Die Termine 2003 ..... 02**

**Goldei ..... 03**

Familiensegeln am Lac de Jous

### Dies & Das

**slimline ..... 07**

Geschichte der dünnen Motten

**Verheddert ..... 11**

Was Sie schon immer übers Mastsetzen wissen wollten

**Lehrstunde ..... 15**

Was Sie schon immer übers Mothsegeln wissen wollten

**Hoch hinaus ..... 28**

Womit Andere den Vermesser ärgern wollen

Änderungen werden (hoffentlich rechtzeitig) bekanntgemacht  
im Internet: [www.segel.de/moth](http://www.segel.de/moth)  
und im Moth-Forum: <http://f25.parsimony.net/forum63439/recent.htm>  
Internet-Nichtnutzer lassen sich bitte auf eine Telefonliste beim Regattaman setzen.



Bol d'Or  
am Lac de Joux

Am Lac-de-Joux findet jedes Jahr eine Langstreckenregatta für alle Jollen rund um den See statt. Der See ist ca. 10km lang und 1 bis 2 km breit. Wir, das heißt Michi, Fabian, Benjamin und ich, haben uns dieses Jahr zum erstenmal dazu durchringen können, mit der Moth auf Langstrecke zu gehen. Anfangs wollten Fabian und Benjamin auch mit ihren Mothen segeln, aus Sicherheitsgründen sind sie dann gemeinsam Vaurien gesegelt. Freitagabend haben wir die Boote geladen und sind noch nachts an den Lac-de-Joux gefahren. Übernachtet haben wir, wie viele andere Segler auch, auf dem Parkplatz direkt am See. Morgens beim Aufbauen der Boote herrschte noch totale Flaute und

der See war spiegelblank, so daß Erinnerungen an die EM wach wurden. Fabian und Benjamin wollten gerade eine Proberunde auf meiner Moth drehen, als so gegen 10 Uhr bei strahlendem Sonnenschein die Thermik einsetzte. Das war dann schon wieder zu viel Wind also drehten die beiden eine Trainingsrunde auf dem Vaurien. Nach und nach füllte sich der Parkplatz und der Slipplatz, insgesamt ca. 85 Jollen, vom hochmodernen 18 footer, über einige Eigenkonstruktionen bis hin zu alten luggergetaktelten Fischereibooten und historischen Mothen. Nach und nach trudelten auch Patrick Ruf, Frederic Duvoisin und Alain Corbax mit seiner Tochter Marie ein. Um 13.00 Uhr startete

die erste Regatta bei super Wind und strahlendem Sonnenschein. Sozusagen zum Aufwärmen für die Bol-d-Or am nächsten Tag gab es eine 100 Minuten Regatta mit Känguruh Start. Das bedeutet, daß die langsamen Schiffe zuerst starten und daß nach 100 Minuten die nächste Tonne dann Ziel ist. Gewonnen hat, wer die meisten Runden gesegelt ist. Trotz, oder wegen diesem zeitverschobenen Start gab es aufgrund der vielen Starter an allen Tonnen heiße Positionskämpfe. Infolge der vielen Boote war es schwer den Überblick zu behalten. Bei den Mothen gewann Frederic (nach Yardstick 4.) vor Patrick (Yst 6.), Michi, (Yst 21.) Alain (Yst 28) und mir (Yst 48). Sogar Fabian und Benjamin lagen mit dem Vaurien noch vor mir (Yst 41.) Gegen Ende der Wettfahrt flaute der Wind ab und so konnten nach dem Zieldurchgang Fabian und Benjamin endlich unsere Mothen ausprobieren. Benjamin segelte mit meiner Moth, Fabian durfte Frederics Moth probieren, Frederic mühte sich mit Michis Moth ab, während Michi und ich Dickschiff segeln waren. Dabei zeigte sich klar, welche Vorteile Frederics Moth für Anfänger bietet. Während Benjamin mit meiner Moth bei den Manövern noch einige Pro-

bleme hatte, konnte Fabian der viel weniger Erfahrung hat und viel leichter ist, mit Frederics Boot problemlos segeln. Wenn der Speedo stimmt dann ist er bei 1 bis 2 Windstärken mit 10 Knoten umhergedüst. Bessere Argumente für eine solche Moth kann es nicht geben. Mit

meiner Moth ohne Stützräder konnte Fabian noch keine 10 m weit segeln. Ich halte diese Art der Stützräder für eine gute Entwicklung für die Mothklasse, sie helfen den Einsteigern bei den Manövern, aber wer schnell unterwegs sein will muß sein Stützrad aus dem Wasser



Fabian Gielen mit Fredis Stützradmotte

halten. Nach diesem super Segeltag gab es zum Abschluß Paella und Lifestmusik im Clubzelt. Da wir am nächsten Tag noch viel vor hatten gingen wir früh zu Bett. Am nächsten Morgen war es schon etwas diesiger und der Wind war auch nicht mehr so stark wie am Tag zuvor. Bei 2 Windstärken gab es diesmal einen gemeinsamen Start aller 85 Boote, danach ging es gegen den Wind in Richtung des anderen Seeendes. Patrick und Frederic wählten das östliche Seeufer und lieferten sich ganz vorne mit den 18-footern heiße Kämpfe. Michi,

Alain und ich kämpften uns zusammen mit einer Horde 505er, 485er und Korsaren am westlichen Ufer entlang. Anfangs segelte Michi einen Vorsprung heraus, aber kurz vor der Wendemarke am Ende des Sees wurde der Wind immer unstetiger. Nach einigen günstigen Drehern und Böen rundete ich

dann und erreichte wieder 2 Windstärken. Dadurch mußte vor allem das Feld am Westufer zur zweiten Boje aufkreuzen. Dadurch wuchs mein Vorsprung auf Michi auf über einen Kilometer. Nach über vier Stunden erreichte ich dann das Ziel. Frederic erreichte als drittes Schiff das Ziel noch vor einem



Michi und Autor (hinten)

18-footer, und gewann damit die Regatta auch nach Yardstick. Zweiter wurde Patrick (4. gesamt) vor mir (12. gesamt), Alain (16. gesamt) und Michi (16. gesamt). Alain kam nach Michi ins Ziel lag aber nach Yardstick vor Michi, da er mit seiner älteren Axeman mit Yardstickzahl 108 fuhr während wir mit den 2000er Booten die Yardstickzahl

die Boje wenige Meter vor Michi. Danach trennten sich unsere Wege wieder. Ein Teil des Feldes zog Richtung Ostufer, wo immer wieder einzelne stärkere Fallwinde aus Ost für guten Vortrieb sorgten, der andere Teil des Feldes und auch Michi zogen Richtung Westufer wo noch ein gleichmäßiger aber leichter Nordost Wind wehte. Ich hielt mich ziemlich in Seemitte und fuhr langsam aber kontinuierlich direkten Kurs Richtung zweiter Boje, dabei war ich deutlich schneller als alle Boote die dichter unter Land liefen. Nach etlichen 180 Grad Drehern stabilisierte sich der Südostwind

103 hatten. Nach dem Zieleinlauf bauten Michi und ich gemütlich die Mothen ab, da wir noch auf die Vaurien Crew warten mußten. Aber auch die waren recht flott unterwegs und erreichten zusammen mit dem Großteil des Feldes gegen 17.00 das Ziel. Da Michi am anderen Tag wieder arbeiten musste haben wir auf die Preisverteilung nicht gewartet und sind schnellstmöglich Richtung Heimat aufgebrochen.

Vielen Dank an Michi für die Bilder  
*Markus Gielen*

Schon in den siebziger Jahren versuchten Einzelne, die potentielle Geschwindigkeit ihrer Konstruktionen durch Verringern des Wellenwiderstandes qua Bootsbreite zu erhöhen. Sean Cox aus Cornwall oder auch Caspar de Graaf galten als "Freaks" und nie-

mand sonst wagte es, solche Boote zu segeln. Aus heutiger Sicht bedurfte es auch titanischer Fähigkeiten, bei solchen schweren Konstruktionen das Metall überm Holz zu halten, abgesehen von Festigkeitsproblemen vor allem an den Rahmen, da die Materialien noch nicht so weit entwickelt waren.

Das erste wirkliche Schmaldesign war die Axeman von Andrew Paterson im Jahre 1988. Inspiriert vom SelbstbaudeSIGN Genesis von Jim Pearce, ein breites, ziemlich eckiges Knickspantskiff, er-

## Slimline

Nachdem nun der Umstieg der Mothlotte weltweit auf schmale Rümpfe vollzogen ist, kommt die Zeit für einen kleinen geschichtlichen Abriss. Quellen sind die Erzählungen so prägender Persönlichkeiten wie Andrew Patterson, Colin Newman und Simon Payne.

schreckte er die englische Mothwelt bei den Nationals mit etwas, das auch bei Experten als nahezu unsegelbar galt. Das damals dominierende Design war die Magnum MK 8 mit 550mm WL-Breite, eine sehr harmonische Weiterentwicklung der

Reihe, die von den letzten Welt- und Europameistern gesegelt wurde. Bei besagten Nationals wurde Andrew überraschend Dritter, nachdem er Schaum unter die Flügel genäht hatte (gesegelt wurde auf einem Seerevier mit Slip in der Brandung). Andrews Bootsgeschwindigkeit raumschots war dergestalt, daß er zweimal kentern konnte und immer noch schneller am Leefuß war, als die meisten anderen – eine Erfahrung, die eine Generation später mit Brett Burvills Foilermoth wiederholt wurde. Andrew segelte damals erst im zweiten Jahr Mothe; vielleicht wäre durch einem erfahreneren Mothsegler das Endergebnis noch überraschender ausgefallen.

Die Axeman I war eine ziemlich simple Knickspantkonstruktion, die wohl aus psychologischen Gründen und wegen der Reduzierung der Belastung auf den Alurahmen enorme Flares besaß. Die Mk II wurde im Heck leicht breiter. John Claridge und andere sahen sofort das Ende der evolutinären Fahnenstange der Magnum-Reihe gekommen: John und Roger Angell ent-



Andrew Paterson mit Axeman-Prototyp



Magnum 9.5

wickelten die Magnum 9, ein ähnlich schmales Design wie die Axeman, jedoch aus Glassandwich, ziemlich rundspantig und mit einem charakteristischen Bulbsteven, um die Verdrängung vorne nicht zu sehr wegzuschneiden.

Das Problem, daß alle bewegte, war die Nosediving-Tendenz, die ja schon bei den breiten Booten für Selektion bei mehr Wind geführt hatte. Zwar hatten die Schmalen weniger Eigenlenktendenzen bei Lage (weniger Rumpf-Asymmetrie bei Krängung), und waren somit besser segelbar; das gegenüber heutigen Verhältnissen hohe Gewicht der Boote sorgte aber für ungenügende Beschleunigung beim Böeneinfall raumschots und vorwinds und somit zu Nosedivingtendenzen, die nur durch blitzschnelle Reaktionen beantwortet werden konnten.

Ähnliches entwickelten die Belben-Brüder mit ihrem Blitzdesign, jedoch ohne Bulb, Flares und Vordeck sowie Clive Everest, der innovativste Entwickler jener Jahre. Clive verzichtete bei seinen rundspantigen "Ghoul"-Konstruktionen

auf Flares, baute flügelartige spaceframes und steckte viel Zeit und Arbeit in die Weiterentwicklung von Riggverstellung und Flügelmasten. Wahrscheinlich waren die "Ghoul" die schnellsten Motten ihrer Zeit; Clive selber fühlte sich aber ein paar Kilo zu schwer für die Motte und entwickelte in der Folge Einmannserienjollen für den englischen Markt. Andere Prototypen wurden entwickelt und gebaut von Sebastian Kuhlmann, Harald Steiner und Wayne Cook.

Zwei Jahre später startete ein Wettrennen um die schmalste Motte: die Magnum 10, Axeman 3 und Jason Belbens Design Blitz 3 hatten nur noch gut 230mm Wasserlinienbreite – ein Irrweg, wie sich kurz darauf herausstellte. Selbst der mehrfache Weltmeister Roger Angell gab zu, daß die Designs vorwind nicht mehr segelbar seien und ging damit bei der WM 1991 in Japan folge-



Axeman 4 foilborne



richtig unter. Andrew Patterson berichtete von Halsenwinkel von über 45 Grad und stürzte trotzdem oft ab. Danach baute er die Axeman 3 zur Experimentierplattform um und probierte Föiler und andere Schweine- reien daran aus. Die Magnum 10 verschwand in der Versenkung; die nächsten Magnum-Ver- sion hießen 9.5 oder 9.9 und gli- chen sich den Axemen in der Form an.

Grund für den Mißerfolg der Ultra- schmalen war sicher nicht zuletzt die Tat- sache, daß die benetzte Oberfläche wieder anstieg und somit der Wider-



Skippy-Prototyp mit Föils am Heck.

stand und mit ihm Nosedivingten- denzen wieder größer wurden.

Problematisch war nach wie vor der Vorwindkurs. Die Schmaldesigns hatten üppig Verdrängung im Vorschiff und ein relativ schmales Heck, um dem ent-

gegenzuwirken; das Gewicht war immer noch relativ hoch; eine Ur- alt-Magnum III aus den siebziger Jahren wog kaum mehr. So waren die Schmalen immer noch etwas für sehr geübte Mothies.

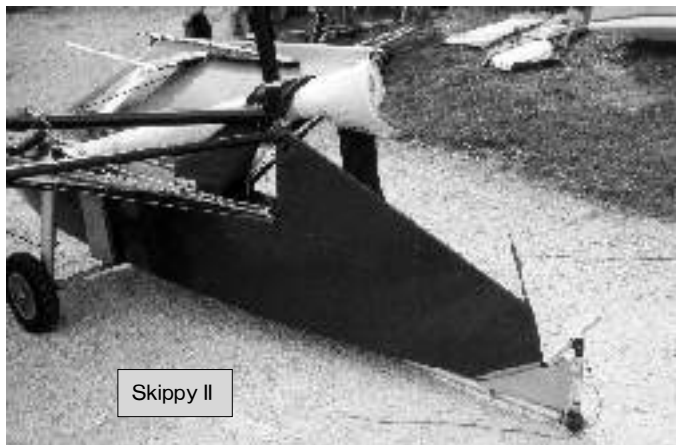
Die Australier, die bis dahin Scows oder Magnum-De-



Toby Collyer mit Magnum 9; beachte den Bulbsteven.

private gesegelt hatten, kupferten anlässlich der WM 1990 in Ratzeburg die Axeman 4 ab; mit Kamera, Zollstock und anderen Hilfsmitteln schlichen sie um die gelbe Rakete von Andrew Patterson herum. Ergebnis war die "Aussie Axe", die von Cudihy und Emmet Lazich in guter Qualität auf den Markt gebracht wurde. Sie entwickelten sie ohne Sprünge weiter und legten ihr Hauptaugenmerk auf Festigkeit und Dauerhaftigkeit, was natürlich zu Lasten des niedrigen Gewichts ging.

Warscheinlich war es wiederum Andrew Patterson, der die Entwicklung der Schmalmoth zu einer von jedem Durchschnittssegler zu beherrschenden Angelegenheit machte: er rüstete seine Kon-



struktion mit einem waagerechten Flügel am Ruderblatt nach und erfand damit die sich im Längstrimm quasi selbstregulierende Motte. Als Dreingabe erwies sich der Flügel als Dämpfung um die Querachse (pitch).

Roger Angell und Clive Everest warfen daraufhin ihr knowhow zusammen und bauten die Skippy – sehr schmal in der Wasserlinie, im Kimmbereich jedoch



breiter werdend, mit sehr schmalem Heck und mit einem Flügelchen an selbem, das dem Boot (dynamisch) mehr Verdrängung achtern vorgaukeln sollte. Die Flügelchen erwiesen sich bald als Unsinn und wurden durch T-Foil-Ruder ersetzt. Die Skippy war dann eine der schnellsten und am leichtesten zu segelnden Motten aller Zeiten. Obwohl nur etwa ein Dutzend gebaut wurde, errangen Segler wie Roger

und Nick Spence damit mehrere Europa- und Weltmeisterschaften.

In der Schweiz war es Klaus Hofer, der mit verschiedenen Konstruktionen auf der Höhe der Zeit war. Er investierte viel Zeit in die Entwicklung von Mast-Verstellungssystemen, Riggs und Flügelschwertern und reduzierte das Gesamtgewicht seiner Boote auf 30 kg. Fredi Duvoisin



war sein Nachfolger, dessen Konstruktionen sehr innovativ waren. Sein derzeitiges Werk ist eine Kopie der australischen "Hungry Tiger".

John Claridge zog sich in der Zeit zurück; die Belben-Brüder stiegen wieder um auf 2-Mann-Jollen. Allein Andrew Patterson entwickelte weiter – zuerst die knickspantige Axeman 5 für

den Selbstbauer, später die konsequent kreisspantige 6, die der derzeitige Europameister segelt. Sie ist ein Carbon-Schaumsandwich, die Bauweise, ohne die es heute nicht mehr geht. (Dementsprechend hat der Neupreis einer modernen Motten beachtliche Höhen erreicht.)

Die derzeit letzte Entwicklung aus seinem Hause ist die Axeman 7, sehr leicht, nicht mehr so rundspantig



Frizz



Hungry Tiger

Roger Angell die Skippy 2, eine Schaum-sandwich-Knickspantkonstruktion auf der Basis ebener Platten. Leider erwies sich die scharfe Kimmkante als geschwindigkeitsmindernd. Etwas veränderte Derivate

und nur 30cm in der Wasserlinie. Andrew nennt sie die am leichtesten zu segelnde und dennoch schnellste Axeman aller Zeiten.

Um die Kosten zu senken und den Selbstbau zu vereinfachen, entwickelte

zeigen in England aber gute Leistungen. Sehr innovativ war vor allem der völlige Verzicht auf Flares und das integrierte Vordeck, was auch bei den Foilerrümpfen von Brett Burvill oder bei der "Frizz" Anwendung fand.



Hungry Tiger

Der Bootsbauer Mark Thorpe, der die letzte Generation "Aussie Axe" gebaut hatte, entwickelte sie in kleinen Schritten weiter. Sein derzeitiges "Hungry Tiger"-Design ist die Meßlatte für alle Mothkonstruktion, vor allem was die Festigkeit angeht.

Die letzten Trends werden von Fredi Duvoisin und Brett Burvill gesetzt: Rumpfe ohne Flares mit minimalem Freibord und niedrigem Vordeck. Alles ist auf Gewichtsreduktion ausgelegt. Die Trampoline sind in der Mitte zusammengeführt.



Es scheint, als wäre die Rumpfkonstruktion in der International Moth Class zu einem vorläufigen Ende gelangt. Das Augenmerk richtet sich wieder zunehmend auf Rigg, Unterwassergeometrie und auf die weitere Reduktion des Gesamtgewichts. Falls sich Foils sollten, würden die Rumpfe in Breite und Freibord weiter schrumpfen. Aber bis dahin wird sich das Auge an schönen, schlanken und harmonischen Rumpfen erfreuen können, die es sonst in keiner anderen Klasse in dieser ästhetischen Ausprägung gibt.



## Riggen Lernen mit Experten

Rohan Veal hat für uns zusammengefaßt, was bei der Vorbereitung einer Motte so alles zu tun ist.

### Aufriggen

Ein Motte aufzuriggen kann fast so schwierig sein, wie sie zu segeln, besonders bei viel Wind mit Taschensegel. Beim Transport ist es sinnvoll, so viele Teile des Riggs wie möglich am Boot zu belassen, um das Riggen nicht in Arbeit ausarten zu lassen. Idealerweise sollte der Baum mit der Schot, Niederholer und Unterliekstrecker am Boot bleiben. Die meisten lassen auch die Cunningham am Rumpf mit einer Mimik zum schnellen Befestigen. Mit all diesen Dingen sollte ein erfahrener Mothie in der Lage sein, ein Mastschienenrigg in ungefähr 10–15 Minuten und ein Taschenrigg in ungefähr 20 Minuten aufgestellt haben.

### Taschensegel

Taschensegel wurden nach einer Abwesenheit von ungefähr fünfundzwanzig Jahren wieder eingeführt. Die Weltmeisterschaften 1994/95 am Macquarie-See in NSW kennzeichnete den Beginn dieser Riggart, als einige australische Spitzensegler dieses Rigg zum ersten Mal nutzten.

Der erste Schritt ist die Überprüfung, ob alle Leinen locker genug sind, um den Baum anzuschlagen, wenn das Rigg oben ist. Rolle das Segel so aus daß die Reißverschlüsse auf der Oberseite liegen. Schiebe den Mast in die Tasche; ich bevorzuge es, den Mast von oben auf die Chambers zu setzen, da es dann einfacher ist, sie auf den Mast zu klappen. Du kannst die Chambers nach

Belieben und Segeltyp vor oder nach dem Maststellen festsetzen, obgleich es an einem windigen Tag einfacher ist, sich mit den Chambers zu beschäftigen, bevor das Rigg steht und dabei mit wenig Lattenspannung zu arbeiten.

Als nächstes überprüfe, ob das Boot im Wind steht, wenn das Rigg oben ist. Lege das Boot auf einen Flügel und plaziere das Rigg über dem Maststumpf mit genug Lose, um die Wanten anzubringen. Dann bringe das Vorstag mit viel Lose an. Stelle Dich mit einem Fuß auf das Rahmenrohr. Überprüfe, ob die Stagen nicht verheddert oder mit dem Maststumpf unklar sind und hebe das Rigg in einer zügigen Bewegung an. Sobald Du den Mast in Position auf dem Maststumpf hast, ergreife das Vorstag und ziehe das Rigg nach vorne, um die Lose aus den Wanten zu nehmen. Du solltest jetzt sein in der Lage sein, den Mast loszulassen und das Rigg mit dem Vorstag zu halten. Löse jetzt den Vorstagknoten und ziehe etwas Spannung auf das Rigg. Jetzt sollte das Rigg stehen und Du in der Lage sein, den Rest auch an windigen Taen zu handhaben.

Sobald das Rigg steht, ist der Rest einfach: bringe die Cunningham an und ziehe ein wenig Spannung ins Vorliek. Befestige danach Baum und Unterliekstrecker. Ein letzter Punkt: bei der Lattenspannung ist es verführerisch, zu viel des Guten zu tun. Hüte Dich besonders bei Leichtwind davor, weil Du in Wenden Probleme beim Übergehen der Latten



bekommen wirst.

Ich finde, daß diese Technik gut funktioniert und die Gefahr des Fallenlassens des Riggs aufs Vordeck oder anderwohin herabsetzt. Andere Techniken, wie das Rigg aufsetzen und dann erst die Wanten zu befestigen, geht auch, aber Du benötigst einen Freund, der hilft und an windigen Tagen können sogar zwei zuwenig sein.

### Liektausegel

Liektausegel haben einige Vorteile gegenüber Taschensegeln: sie sind einfacher zu handhaben und zu riggen und wenn sie richtig eingestellt sind, können sie mehr Energie erzeugen und vielleicht mehr Geschwindigkeit bei leichtem Wind. Ihr Nachteil ist, daß sie im Vergleich zum Taschensegel beim Auffrischen im Allgemeinen mit steiferen

Latten früher abgeflacht werden müssen, um das Achterliek geschlossener und kontrollierbarer zu halten.

Zuerst sollte die Mastschiene glatt und frei von scharfen Kanten und das Innere der Schiene poliert sein, damit das Segel möglichst leicht eingezogen werden kann. Die Latten sollten gerade soweit gespannt werden, daß die vertikalen Falten in den Lattentaschen herausgezogen werden; anderenfalls wirst Du Probleme beim Übergehen der Latten in der Wende bekommen. Außerdem kann zuviel Spannung zu Schäden an den Lattentaschen vorne und hinten führen. Das Aufriggen ist einfach: Wanten befestigen, Mast auf den Maststumpf heben und Vorstag anbinden. Befestige den Baum, Lege das Boot auf die Seite und ziehe das Segel in die Mastnut ein; befestige die Cun-

ningham und ziehe Spannung ins Vorliek. Dies vereinfacht das Anschlagen des Segels am Baum, wenn Du den Niederholer permanent am Baum beläßt. Dann trimme das Segel auf die Windverhältnisse.

### Weitere Tipps:

Die modernen schmalen Motten sind viel einfacher mit Schaum in den Trampolins zu segeln. Es gibt dabei eine schmale Grenze zwischen zuviel und zuwenig Schaum: Zuviel, und das Boot wird schnell durchkenten; zuwenig Schaum wird kaum Wirkung zeigen. Schaum macht es viel einfacher, das Boot bei Wind zu kontrollieren, vor allem wenn Du beispielsweise beim Start die Geschwindigkeit niedrig halten muß.

Eine andere Idee ist es, zwischen Pinne und Cockpit ein Gummi zu spannen, damit diese sich selbst zentriert. Spanne es nicht zu stark sondern gerade so, daß Du bei etwa fünf Grad Ruderlage etwas Widerstand

fühlt.

Idealerweise benutzt Du Trampolins, die luftdurchlässig sind, keinesfalls einfaches

Segeltuch. Es hängt zwar ein wenig von der Windstärke ab, bei der Du segelst und von Deinem Kör-

pergewicht, ist aber trotzdem keine gute Wahl. Feste Segeltuchtrampolins sind eine Qual bei starkem Wind nach der Kenterung, die jedem mal passiert. Der aus dem Wasser ragende Flügel wird die ein Segel wirken und der im Wasser hängende wie ein Anker. Das kann es sehr schwierig machen, genug Krängung aufzubringen, um das Boot aufzurichten, selbst wenn Du achzig Kilogramm wiegst.

Eine weitere Idee zum Beschleunigen des Wiederaufrichtens ist eine Kenterleine unter den Flügeln, an der Du Dich beim Stehen auf dem Schwert zurücklehnen und damit einiges mehr an aufrichtendem Moment erzeugen kannst. Benutze eine Leine, die in der Mitte mit einem Gummi gespannt wird, damit sie in normaler Lage nicht im Wasser hängt.

*Rohan Veal*







### Einwassern

Wenn Dein Boot fertig gerigg't ist, überprüfe, ob alles am korrekter Platz ist und daß Du nichts vergessen hast. **ÜBERPRÜFE, OB DEINE LENZSTPOPFEN EINGEDREHT SIND!** Dieser Ratschlag wird zweifellos jedem erfahrene Schlauchboot-Seemann vertraut sein. Überprüfe, ob Du die den Verhältnissen angepaßte Spannung auf den Streckern hast. Weniger erfahrene Seeleute haben alle Hände voll zu tun, um das Boot zu halten, also tue alles Notwendige, bevor Du in das Boot krabbelst. Das folgende Verfahren für das Einwassern ist strandspezifisch, aber die selbe Prozedur trifft auf alle möglichen anderen Einwasser-Probleme zu. Für unerfahrene Steuerleute

ist es ratsam, an solchen Stellen zu slippen, an denen sie sicher sind, nicht überfordert zu sein. Schiebe das Boot ins Wasser bis ungefähr mittlere Schenkeltiefe. Noch tiefer und Du hast Mühe, in das Boot zu langen, um das Schwert zu greifen, ohne das das Boot auf Dich kippt. Stecke das Schwert ungefähr so weit, daß es mit dem Baum nicht unklar kommt oder aufsetzt. Drücke jetzt das Ruderblatt nach unten und achte darauf, daß Boot im Wind zu halten. Beim Festruder ist es am besten, das Boot zu kentern, daß Ruder anzubringen und zu prüfen, ob das Wasser tief genug zum Starten ist. Versuchen nicht einzusteigen, wie nach einer Kenternung, also: über den Rahmen springen,

gen, weil Du Dich alsbald im Wind liegend wiederfindest. Der schlechteste Fall ist, in Richtung Ufer zu segeln! Jetzt greife die Großschot und prüfe, ob die Segellatten auf der korrekten Seite des Segels sind. Das ist kein Problem bei starkem Wind aber bei schwachem Wind muß das Boot durch Wind querab mit voller Energie in den Segeln in Position gebracht werden. Halte das Boot mit Großschot und Ausleger in jeder Hand. Sobald sich das Segel füllt, will das Boot zur Leeseite krängen und sich entfernen. Dieses ist der Zeitpunkt, um schnell auf das Boot zu springen und das Gewicht in die Mitte des Bootes oder sogar auf die Leeseite zu bringen, wenn sie wirklich schwachwindig ist. Das Boot wird nach Luv krängen, daher muß Du mit Deinem Körpergewicht schnell ausgleichen.

Der Luvflügel wird vermutlich im Wasser liegen, bis Du es geschafft hast, die Balance mit vorsichtigem Einschoten wieder herzustellen. Sobald Kraft ins Segel kommt, lehne Dich nach Luv, um der Tendenz entgegenzuwirken, die das Boot zur Leeseite kippen läßt. Dies hat ein wenig von einem Balanceakt und der Lernprozeß, dies ohne zu kentern zu tun, kann einige Zeit dauern. Aber nur Mut, das hat man schnell



drauf. Auf herkömmlichen Dinghies verlangsamt die Stabilität des Rumpfs die Reaktionszeiten des Bootes; da ohne

diesen Luxus gesegnet müssen angehende Mothsegler schnelleres Reagieren lernen. Sobald das Boot unterwegs ist, kannst Du nicht entspannen, aber hoffentlich zumindest von allen möglichen Hindernissen wie festgemachten Booten oder Anlegestellen vorbeimanövrieren.

### Anlegen

Wenn es zum Ufer zurückgeht, sollte in umgekehrter Reihenfolge verfahren werden, aber es gibt einige zusätzliche Tipps: mit einem Steckeruder ist es ratsam, im genügenden Abstand vom Ufer zu bremsen und etwas Ruder und Schwert aufzuholen. Allerdings nicht zu viel, um nicht die Steuerfähigkeit zu sehr einzuschränken. Danach ist es ratsam, sich dem Strand mit einem Flügel im

Wasser zu nähern, damit die Geschwindigkeit niedrig bleibt. Spring nach Luv aus dem Boot, wenn das Wasser flach genug ist. Ergreife das Längsrohr des Rahmens und drehe gleichzeitig das Boot in den Wind. Wenn möglich nähert man sich dem Ufer gleich hoch am Wind, damit das in-den-Wind-stellen nicht zur Kraftprobe wird. Mit einem Festruder ziehe einfach ein wenig Schwert vor dem Erreichen des Ufers. Finde dann einen Abstand, in dem Du zur Leeseite kentern kannst, ohne irgend-

welche Hindernisse zu treffen. Treibe dann zum Ufer mit dem Leeflügel im Wasser und kentere, wenn das Wasser

so flach ist, daß der Lee Flügel beim Kentern den Boden berühren würde. Kränge das Boot, indem Du die Schot dicht holst und wenn der Flügel unter Wasser ist, springe nach Lee hinaus. Entferne schnell das Ruder, während das Boot auf der Seite liegt und richte es dann auf; löse vorher den Niederholer, weil es sehr schwierig wird, das Boot sonst aufrecht zu halten. Nach dem Aufrichten lege das Ruder ins Boot und nehme das Schwert heraus, wenn das Boot im Wind steht. Schiebe das Boot ins Flache, wobei Du es im Wind hältst. Finde irgendeinen Lasersegler, der bereit ist, Dir beim Bergen zu helfen und erwarte eine Bemerkung wie "Kea, dat wiegt ja nix!" Du kannst dann sowas sagen wie: "Iss etwas 100 kg leichter als Deins" oder "Sind nicht alle gute Boote so leicht?" oder meinen Lieblingspruch: "Wiegt ungefähr ein Drittel meines Körpergewichts".

### Leichtwindsegeln

Viele Steuerleute glauben, daß Leichtwindsegeln langweilig ist und keine Herausforderungen bietet. Ich bin sicher, daß die meisten, die bei Leichtwind keine Lust haben, von ihren größeren Kumpels gesagt bekamen, daß das Leichtwindsegeln "kein richtiges Segeln" und das es "Wartezeit ist, bis Wind kommt". Zugegeben: es ist eine bessere körperliche Verfassung nötig, bei 5 Windstärken eine Motte um den Kurs zu prügeln; aber sie ist auch bei Leichtwind zwingend erforderlich. Konzentration ist vermutlich sogar wichtiger.

Eine Analogie, die ich gerne zur Erklärung der Instabilität einer modernen Motte zu benutzen pflege, ist das Fahrrad- oder das Schlittschuhfahren. Sobald Du etwas Fahrt hast, ist die Balance einfacher, beim Bremsen besteht aber immer die Gefahr einzutauchen. Bei Leichtwind wichtig sind ein glatter Rumpf, Schwert und Ruder sowie leicht justierbare Strecker. Aber im Allgemeinen ist Lockerheit der Schlüssel zum Leichtwinderfolg. Die Riggspannung sollte gering sein und Mastbiegung und -drehung nicht behindern. Achte darauf, daß der Mast nur wenig Fall nach achtern hat. Die Latten sollten so flexibel wie möglich sein. Alle Strecker



sollten mit relativ wenig Spannung auf allen Kursen gefahren werden, besonders bei Taschensegeln, weil sie dazu neigen, formstabiler zu sein, als Liektausegel und länger dazu brauchen, am Liek nachzugeben.

### Am Wind

Das Schwert sollte für maximale Kraftentwicklung völlig gefiert sein. Kör-

perbewegungen sollten auf ein Minimum beschränkt werden; nur Ausgleichsbewegung gegen Krängung sind angeraten. Das Boot sollte 5 Grad nach Lee gekrängt werden. Das gibt Raum für Reaktionen bei Winddrehern oder Böenlöchern oder falls Du zu plötzliche Bewegungen gemacht hast. Die Krängung verringert auch die benetzte Fläche und erlaubt dem Steuermann/frau die Möglichkeit, das Rigggewicht auszugleichen. Das Segel sollte eine Wölbungtiefe von etwa 12% haben und dann dementsprechend nachjustiert werden, damit mit minimalem Niederholereinsatz alle Windbändsel gleichzeitig agieren. Um das zu erreichen, müßtest Du ziemlich hoch segeln. Bei Welle oder Schwell zahlst

sich aber aus, ein wenig tiefer und mit weniger Niederholer zu segeln. Mit Liektausegel lohnt sich das Kneifen eher; Taschensegel müssen tiefer gesegelt werden, weil die Strömung früher abreißt. Denke dran, den Kopf aus dem Boot zu halten und nicht nur himmelwärts ins Segel zu schauen. Obgleich schon große Konzentration nötig ist, nur das Boot zu segeln, muß Du aufmerksam sein, und Winddreher nutzen. Lasse Dich nicht durch einen plötzlichen Dreher im Wind erwischen! Bei böigen Bedingungen suche immer den Bereich mit größerer Windgeschwindigkeit; selbst wenn es taktisch nicht die beste Wahl sein sollte, wirst Du Deinen Ab-

stand zu den Rivalen vergrößern, wenn Du Fahrt im Schiff behältst, und sie nicht, sie aber in die richtige Richtung stehen. Es versteht sich von selbst, daß Du versuchen solltest, die Seite des Kurses zu wählen, von der eine Windzunahme (z.B. Seebrise) zu erwarten ist.



### Raumschots

Noch vor der Luvtonne solltest Du die Strecker für den kommenden Raumschenkel justieren. Du kannst viele Plätze gewinnen, wenn Deine Mitkonkurrenten in ihren Booten herumfiedeln, während sie die Luvtonne runden und nicht nach keinen Böenstrichen suchen. Erinnerung Dich daran, daß die Motte wegen ihres geringen Gewichts extrem gut beschleunigt, sodaß der

geringste Hauch durchaus entscheidend sein kann. Lasse, anders als in anderen Jollenklassen das Schwert gefiert. Entlaste alle Strecker. Versuche Körperbewegungen und Segeltrimm auf ein Minimum zu reduzieren. Du wirst auch Dein Gewicht nach vorne verlagern wollen, aber tue dies mit Vorsicht, da es nicht nett ist, wenn das Boot luvwärts krängt und Du im Cockpit vor dem Niederholer gefangen bist. Falls dieses geschieht, lasse alles fallen und springe megaschnell Richtung Leefügel, um das Boot wieder in die Waagerechte zu bringen; dann schnappe Dir Pinne und Schot, wenn Du wieder sitzt.

### Vorwind

Der Vorwindkurs ist ohne Zweifel der schwierigste und langweiligste Kurs beim Segeln in eine Motte. Du sollstest ziemlich weit vorne sitzen, um die benetzte Fläche zu verringern, aber nicht so weit vorne, daß Du Dich hinter dem Schott ducken mußt. Das Boot muß aufrecht gehalten werden, was schwierig ist, wenn Du genau vor dem Wind segelst, da Du kein Gewicht zum Ausgleichen einsetzen kannst. Der Niederholer sollte so locker sein, daß die oberen Latten zum Baum ungefähr parallel stehen. Auch der Unterliekstrecker und der Vorliekstrecker sollten so wenig Spannung wie möglich haben, um dem Segel maximale Tiefe zu geben. Genau vor dem Wind ist es bei leichtem Wind einfacher in einem Boot mit einem Liektausegel, da Du dann weichere Latten benutzen kannst als im Taschensegel. Eins der zum Taschensegel gehörenden Merkmale ist der Gebrauch von ziemlich steifen Latten bei allen Bedingungen. Deshalb neigt der Baum dazu, in Richtung Mittellinie des Bootes zu schwingen, wenn die Bedingungen sehr leicht sind. Die einzige Lösung dazu ist weniger Niederholerzug oder ein Stück Gummiband zu Vorstag, um den Baum wieder nach außen zu zwingen.

### Mittelwind

Mittelwind liefert die beste Gelegenheit, um eine Motte zu schnell wie möglich um den Kurs zu bringen. Auf einem Halbwindkurs bei 5 – 6 Bft. wirst Du vermutlich noch fixer sein, aber um die Tonnen wirst Du bei gemäßigten Bedingungen schneller sein. Der Hauptunterschied ist die in schwerem Wetter zu große Energie im Rigg, die Du durch Ab-

flachen des Segels beherrschen muß, während bei gemäßigten Bedingungen, entsprechend Deinem Körpergewicht, Du die maximale Kraft des Riggs ausreiten kannst. Abhängig auch von der körperlichen Verfassung wirst Du feststellen, daß Du eher in der Lage bist, das Boot in 10–15 Knoten als in 15–20 Knoten hart zu segeln.

### Am Wind

Du solltest in der Lage sein, am Wind bei mittleren Windstärken Deinem Körpergewicht gemäß auszureiten. Wenn die Bedingungen leichter sind wirst Du bemerken, daß Du nur auf dem Rahmenrohr thronst. Versuche, etwas weniger hoch zu segeln und fahnde nach maximaler Energie im Rigg.

### Wenden:

1. Schau nach Luv, ob es in Ordnung ist, zu wenden
2. Bringe Dein Gewicht nach innen weg vom Flügel, damit das Boot etwas nach Lee krängt, um eine Rollwende zu unterstützen.
3. Drücke den Ausleger so schnell weg, daß das Boot schnell genug dreht, daß Ruderblatt aber keinen Strömungsabriß bekommt und rutsche gleichzeitig in das Boot, während Du die Schot etwas fierst.
4. Bringe den vorderen Fuß mitten ins Boot hinter den Fußblock der Schot und drehe den Körper über den Fuß dergestalt, daß Dein Hintern zum Baum gestellt (das hält das Gewicht vorne und verhindert, daß der Spiegel absäuft). Auf dem Video wendet Mark über seinem rückseitigen Fuß und dreht seinen Körper um die Schot, während er nach vorne schaut, um anschließend mit einem beherzten Satz auf dem Flügel zu landen.

Beide Methoden sind wirkungsvoll. Welche man wählt, ist reine Geschmackssache.

5. Versuche so schnell wie möglich auf den Flügel zu kommen ohne das der Lee-Flügel eintaucht, weil daß das Boot abbremsen und die Wende verlangsamen würde.

6. Wechsele jetzt Schot und Pinnenausleger.

7. Steuere etwas tiefer, um sicherzugehen, daß das Segel richtig getrimmt ist und maximale Kraft hat, um Dich auf dem Flügel zu halten und nicht ins Wasser zu tauchen. Du solltest während dieser Zeit vollständige Kontrolle über die Schot haben: zu dicht, und Du kippst nach Lee; nicht dicht genug, und Du kippst nach Luv ab.

8. Wenn Du wieder ausreitest und Geschwindigkeit fährst, kränge das Boot nach Luv und luv an.

### Starkwindsegeln

Die Vorbereitung des Bootes ist lebenswichtig, um überhaupt das Segeln zu ermöglichen, geschweige denn gut zu segeln. Es ist wesentlich, alles im Boot so einfach und unkompliziert wie möglich zu halten. Beim Rigg bevorzuge ich die steifen kreuzförmigen Latten, weil diese erlauben, das Segel flachzuziehen; weil sie steifer sind, weht das Segel nicht so aus. Sie halten außerdem das Liek



geschlossener, was für die Kontrolle wichtig ist. Ich bevorzuge eine Menge Riggspannung, besonders bei rauher See, da sie Riggbewegungen minimiert. Es ist wichtig, daß alles steif und stark ist. Das Segel sollte mit minimalem Bauch besonders im Kopfbereich (oder 1/4 des Segels von oben) gesetzt werden. Vorliekstrecker, Niederholer und Unterliekstrecker sollten so dicht genommen werden, daß auch im Fußbereich minimaler Bauch ist. Auch kann es vorm Spannen des Riggs ratsam sein, die Wanten ein Loch tiefer zu setzen, da mehr Mastfall bei Schwerwetter vorzuziehen ist. Gleichwohl erhöht mehr Mastfall die Probleme bei der Wende vor allem für ungeübte Segler, aber dieses kann ausgeglichen werden, indem man beim Kreuzen weniger Niederholerzug verwendet. Das Boot sollte sich voll-

ständig ausgeglichen anfühlen, also ohne Lee- oder Luvgerierigkeit. Einige Segler bevorzugen etwas Luvgerierigkeit aber meiner Meinung nach führt dies nur zu mehr Widerstand und muß deshalb falsch sein. Das Schwert sollte ungefähr fünfzehn bis zwanzig Zentimeter angehoben werden und dort während des Rennens bleiben. Überprüfung alles im Umkreis, um sicherzugehen, daß es keine Probleme geben wird. Wenn es wirklich weht, ver-

suche nicht, irgendwelche Strecken zu justieren: Du wirst sowieso überpowered sein, Du wirst keine Zeit dazu haben und vorwinds sind sie ausser Reichweite. Jetzt mußt Du das Boot segeln, egal wie es eingestellt ist.



darauf, daß das Boot fährt, indem Du dem Rumpf erlaubst, dem Wasser so natürlich wie möglich zu folgen. Es ist wesentlich, die Wellenformationen sehr sorgfältig zu beobachten,

#### Am Wind

Halte das Boot ständig aufrecht; die Fußgurte müssen so eingestellt sein, daß Ausreiten bequem ist, indem Du Deinen Oberkörper leicht ein- und auswärts bewegen kannst, um dem Boot über die Wellen zu helfen. Die Segelkraft muß auf die Hebelkraft abgestimmt sein, mit der Du ausreitest. Das obere Achterliek muß richtig aufmachen, um die überschüssige Energie in den Böen automatisch rauszulassen. Schotwinkel und Niederholerspannung hängen von den Wellenverhältnissen ab, aber das Segel sollte weit weniger dicht genommen werden, als bei weniger Wind. Kneife nicht: je härter es weht, umso offener muß Du schoten und umso tiefer muß Du segeln. Bei wenig Welle fahre so viel Niederholerspannung, daß das Segel gerade noch nicht verzogen ist. Bei rauherer See muß Du die Niederholerspannung etwas reduzieren, um den Twist im Segel zu vergrößern; das verhilft dem Boot zu mehr Beschleunigung über die Wellen und reduziert die Schotarbeit, die notwendig ist, um das Boot zu kontrollieren. Konzentriere Dich mit Schotarbeit und Körperbewegungen

um den schnellsten Weg zu wählen und sicherzugehen, daß der Oberkörper nicht in die Wellen schlägt, da dieses sehr ermüdet und eine Menge Boden nach Luv kostet.

#### Wenden

Versuche, mit dem Gesicht nach achtern zu wenden (wie oben beschrieben) und übe dies oft bei rauen Bedingungen. Du mußt lernen, wie man die richtige Welle zum Wenden wählt, und nur Erfahrung bringt Dir das bei. Du mußt entschlossen sein und sobald Du die Wende begonnen hast, mußt Du sie durchziehen und schnellstmöglichst auf den Flügel raus, egal ob Du bis zum Hals im Wasser steckst oder nicht; wenn Du es nicht völlig falsch getimed hast, wird Dich der Wind aus dem Wasser ziehen, wenn Du anschotest.

#### Hart raum

Der beste Sitzplatz ist im Allgemeinen auf halber Länge des Rahmens, um die Nase des Bootes gerade noch im Wasser zu halten. Spiele ständig mit der Schot und versuche, das Boot leicht in

Luvkrängung zu halten.

### Raumschöts

Setze Dich weiter hinten auf den Rahmen, wenn die Nase bei Böen die Tendenz zeigt, abzutauchen. Schote ein und aus in den Böen, damit das Boot immer aufrecht segelt. Eventuell wirst Du hin und her rutschen müssen, um nose-diving zu verhindern; falle auf der Rückseite der Welle ab; luv an, bevor die Nase des Bootes das Wellental erreicht.

### Halsen

1. Versuche immer zu halsen, wenn es eine Welle hinuntergeht, also wenn das Boot am schnellsten ist halsen.

2. Leite eine sanfte Drehung ein und nimm soviel Speed wie möglich mit.

3. Bewege Dich gleichzeitig in die Mitte des Bootes und falle noch etwas ab, damit das Boot absolut vorm Wind segelt.

4. kränge das Boot etwas nach Luv, so dass der Luvflügel nah an der Wasseroberfläche ist.

5. Ergreife die Schot und ziehe sie zu Dir hin, während Du Dich um Deinen be-

vorzugten Fuß drehst.

6. Ducke Dich mit der Nase nach vorne unter dem übergehenden Baum.

7. Steuere das Boot durch die Halsen, damit das Segel auf die andere Seite kommt und balanciere das Boot gleichzeitig aus.

8. Rutsche schnell auf den neuen Luvflügel mit Großschot und Ausleger in der falschen Hand und gehe auf den gewünschten Kurs.

9. Erst wenn das Boot aufrecht und mit voller Geschwindigkeit segelt, tausche die Hände.





### Vorwind

Sitze nahe am Querdraht in der Nähe der Scheuerleiste, und fixiere Deine Füße irgendwo, damit Du auf Böen, Böenlöcher und auf Wellen reagieren kannst. Wenn es ernsthaft windig ist und Du Mühe hast, die Kontrolle zu bewahren, kann es hilfreich sein, die Schot zu dicht zu nehmen, um die Antriebskraft zu verringern, die Dich kopfheister gehen lassen will.

### Kentern und Wiederaufrichten

1. Sobald Du gekentert bist, versuche, so schnell wie möglich aufs Schwert zu kommen, um das Boot vor dem Durchkentern zu bewahren. Dies kann bedeuten, daß Du über den Rahmen klettern muß, um auf der Scheuerleiste (nicht auf die Rumpfseite!) zu landen, oder auf den Mast zu treten oder einfach ums Boot herumschwimmen, um aufs Schwert zu kommen.

2. Greife zur Aufrichtleine, falls Du eine unterm Flügeln hast; andernfalls grabsche nach Rahmen oder Trampolinbespannung und lehne Dich so weit zurück wie möglich.

3. Wenn das Boot sich aufrichtet, ziehe den Luvflügel kräftig herunter, um ihn zum Körper zu holen.

4. Bei der ersten Technik, die vorgeschlagen wird, springst Du über das Rahmenrohr (wenn Du beweglich genug bist) und kletterst schnell ins Boot, um die Schot und Ausleger zu greifen.

Hierbei kann helfen, das Boot nach Luv zu krängen, damit es aus dem Wind gedreht wird. Ein Tipp: Knote ein Gummistropf an die Pinne und befestige ihn mitten im Boot, sodaß er die Pinne nach einer Kenterung etwa in der Mitte hält.

5. Bei der zweiten Technik ziehst Du schwimmend das Rahmenrohr aufs Wasser herunter. Richte Dich so aus, daß Du auf halber Höhe des Rahmens bist. Greife nun nach Schot und Ausleger; das wird Dich teilweise aus dem Wasser ziehen und das Boot wird vorwärts und nach Lee treiben. Ziehe Dich nun an den Fußgurten hinein und das Trampolin wird Dich aus dem Wasser hebeln.

6. Die dritte Technik ist ziemlich schwierig zu erarbeiten aber kann eine sehr schnelle Art sein, ein Boot, das nach Luv gekentert ist, aufzurichten – gerade

in Böen um zehn bis zwanzig Knoten herum. Im allgemeinen wirst Du bereits im Wasser sein mit dem Segel auf Dir. Versuche zu verhindern, daß das Segel unter Wasser gerät und schwimme zum Vortagbeslag am Mast. Drücke den Mast nun so stark wie möglich nach oben. Der Wind wird das Boot schnell

aufrichten und Du mußt in dieser Phase sehr schnell sein, um auf den Luvflügel zu kommen und das Boot daran zu hindern, auf die andere Seite zu kentern. In diesem Stadium kannst Du schnell zur Schot greifen und Dich hineinziehen. Der Wind wird Dich mit dem Trampolin aus dem Wasser ziehen und weiter gehts!



## Überm Tellerrand

In Australien basteln seit ein paar Jahren Enthusiasten an der ultimativen Motte. Wellenbrecher dieser Bewegung war Brett Burvill, der bei der WM in Perth 1999 die Knickfoils an den Rahmenecken vorstellte und zwei Rennen gewann. Daraufhin brach in Westaustralien das Foilfieber aus, was jede Menge absonderlicher Rumpfanhänge produzierte, dem Regattabetrieb aber abträglich war; der schief weitgehend ein. Seit 2 Jahren werden dort keine Mothregatten mehr gesegelt. Brett selber entwickelte die Rahmenfoils weiter, arbeitete aber auch an einem Mittelfoil. Zudem wendete er sich dem Antreib zu und nähte ein Doppelsegel, das deutlich weniger Widerstand verspricht, aber wohl an zuviel Topgewicht scheitert. Seine neueste Creation ist ein unverstärkter Mast. bei den australischen Nationals hatte er nicht viel Erfolg. Es zeigte sich ein grundlegender Nachteil der Foil-

ler: Grundberührung wegen geringer Wassertiefe. Sowa hatte schon einige Jahre zuvor Greg Konneke aus Südastralien entwickelt, der nun aber zu einer Verstärkung an seinem Surfrigg zurückgekehrt ist. Zu diesem Thema gibt es auch einen Beitrag aus England, wo eine modifizierte Skippy II unverstärkt ihr Unwesen treibt; bei gelegtem Mast wird der Mastfuß dort gerne als Bierglashalter mißbraucht.

Die neuen Foiler mit nur einem Frontflügel werden von Garth Illeth gesegelt. Sein Kommentar dazu:

"Einwassern bedeutet, daß Boot auf der Seite liegend ins Wasser zu bringen. Das Schwert wird im normalen Schwertkasten von unten eingesteckt und auf Deck mit einem 10mm-Bolzen gesichert. Dann wird der Draht vom Sensor an denjenigen vom Schwert mit einer

einfachen Steckvorrichtung befestigt. Der Sensorarm und das zugehörige Kabel bleiben immer am Rumpf, sodaß das Aufriegeln nicht länger dauert als bei einer normalen Motte.

Am Wind fühlt sich das Boot nicht so an, als wenn es komplett ausgetaucht ist, obwohl dem so ist. Der Bug ist ganz draußen, während der



Spiegel noch Kontakt zu den Wellenkämmen hat. Selbst wenn der Rumpf nicht ganz ausgehaut ist, tragen doch die Foils die Hauptlast. Die benetzte Oberfläche ist reduziert und weil das Boot auf den Flügeln fährt, stampft es nicht mit den Wellen. Raumschots ist natürlich der beste Teil. Als das Ruder noch eine regelbare Klappe hatte, merkten wir bald, daß wir sie kaum benötigten. Mit der automatischen Höhensteuerung gibt es nichts sonst zu tun, um das Boot zu fliegen. Bei 4 Windstärken hebt der Rumpf innerhalb einiger Bootslängen ab; danach wird alles ganz ruhig. Der Flug ist ganz sanft und sehr schnell. Vor dem Wind oder überhaupt etwas tiefer ist völlig anders als raumschots. Der Steuermann muß versuchen, konstanten Druck im Segel zu erhalten und folgt dem scheinbaren Windeinfall bei Änderungen der Windstärke oder -richtung. Das ist nicht so ganz verschieden vom Spinnakersegeln. So ein



Foiler gibt einem Segler eine Menge Zuversicht für das Vorwindsegeln. Mit dem Tragflügel unter Wasser gibt es keinen Einfluß der Wellen auf das Boot und die Fahrt ist butterweich. Anfangs ist es ein wenig seltsam, vor dem Wind zu segeln und dabei im Zentrum des Bootes zu hocken.

Offensichtlich gibt es ein paar seltsame Eigenarten, mit denen man sich vertraut machen muß: bis 15 Knoten Fahrt ist das Steuern einfach; darüber wird es sehr sensibel und läßt Deine Zuversicht etwas abbröckeln. Ebenfalls seltsam ist das Hineinsegeln in ein Böenloch: Wenn der Wind nachläßt, tun dies auch die Kräfte, die das Boot über das Rigg ins Wasser drücken und es wird tatsächlich etwas höher steigen bevor es auf der Wasseroberfläche landet. Es scheint immer ein bißchen wie das Landen eines Wasserflugzeugs zu sein. Mit der Landung meinst Du, daß Du wieder etwas entspannen kannst weil die Konzentration auf das Steuern eines langen Raumbanges Deine Aufmerksamkeit



doch ziemlich in Anspruch nehmen kann.

Das Schlimmste, das Dir passieren kann, ist in eine heftige Böe zu segeln. Sollte diese Dich etwas erschrecken und Du schotest aus, wird dies auch den Abwärtsdruck auf das Boot verringern, was natürlicherweise mit einem Aufschleüßen endet, während das Boot sich aus dem Wasser erheben will. Selten wirst Du dann ein Bad nehmen; meist wirst Du nur die Schwertragfläche aus dem Wasser springen sehen, dann reißt der Auftrieb ab und Du landest wieder im Wasser.

Die frühen Tage Selbstverständlich funktioniert nicht alles sofort. Obwohl das System simpel und einfach anzubringen ist, gibt es doch eine Menge beweglicher Teile. Es dauerte fast 3 Monate, um

alles abzustimmen, die Drähte zu justieren, einschließlich des Gebrauchs einer Diamantsäge, um die Tragfläche abzuschneiden und zu verändern. Das Boot flog vom ersten Tag an bei minimaler Windstärke aber an einem anderen Tag bei Bft 5 krachte es bei hoher Geschwindigkeit von weit oben herab."

In New South Wales ist es vor allem Altpresident Ian Ward, der mehr im Stillen die Dinge vorwärtsbringt. Er war der erste mit einem tragenden Foil am Schwert (Fredis Appendix in Travemünde hat Ian gebaut); er arbeitet auch mit einem vorbalancierten Rigg und einem Hochrigg, wie Wolfram das vor 5 –6 Jahren tat.

Im folgenden wollen wir Ian Ward

selber zu Wort kommen lassen:

"...Vor etwa fünf Jahren begann ich meine ersten Foiler-Entwicklungen mit einer Kopie des Ketterman-Trifoiler-Prinzips.

Dieses beinhaltete 3 T-Foils. Die

beiden äußeren an den Flügelenden hatten Sensoren in Skiform. Der Mechanismus erlaubte eine



nicht-lineare Steuerung der Foils beim Segeln. Auf einem Raumgang bei 12 Knoten Wind war ich etwas schneller als der damalige australische Meister, aber an der Kreuz war es nicht besonders und das Handling am Strand unmöglich zu bewerkstelligen.

Ich entschloß mich zu einem viel simpleren Design mit Tragflügeln nur am Ruder und am Schwert. Das Hauptfoil am Schwert hatte einen sehr kleinen integrierten Sensor, der einen konstanten Trimm beim Fliegen erzeugte. Das funktionierte gut genug, damit ich dabei blieb, und mich weiter damit beschäftigte.

Einige interessante und unerwartete Dinge passieren, wenn Du auf den Flügeln segelst. Das Geräusch der klatschenden Wellen wird ersetzt durch eine ruhige, sanfte Fahrt und ein leises Zischen, während Du übers Wasser gleitest. Es ist auch erstaunlich, daß, wenn Du in ein Flautenloch segelst, sich das Boot beschleunigt und aufbäumt, weil

dann alle es niederdrückenden Kräfte sich plötzlich reduzieren. Danach gleitet es umso sanfter wieder zurück ins Wasser. Wenden ist ebenfalls unglaublich, weil es keine Kräfte mehr gibt, die festhalten, Du kannst in einer Sekunde eine 90-Grad-Kurve drehen, obgleich es dabei schwierig ist, dabei an Bord zu bleiben.

Anbei ein Photo meines ersten Bifoilers vor drei Jahren; warscheinlich das erste Boot, was nur auf Schwert und Ruder gesegelt ist..

Meine größte Enttäuschung über all die momentanen Foil-entwicklungen bezieht sich darauf, daß sie immer noch wie riesige Gerätschaften mit Foils aussehen, die einen Albtraum an handling am Strand und beim Aufriggen erzeugen. Ich habe deshalb damit begonnen, einfache neigbare Foils für normale Schwertkästen zu entwickeln. Ein neues schmales Hochrigg (sic! d.Red.) ist gerade fertig geworden und wird ebenfalls ein Baustein sein.



Es würde nützlich sein, Details über die eigentliche Leistung von Foilern zu hören. Höchstgeschwindigkeit ist sicher interessant; aber wichtiger ist, wie sie im Vergleich zu einer Hungry Tiger rund um den Kurs segeln. Foiler werden erst dann erprobt sein, wenn sie ein Skiff in allen Bedingungen schlagen können. Das wird nicht einfach; Ich erinnere daran, daß es fünfzehn Jahre brauchte, bis ein Skiff endlich eine Scow bei Wind schlagen konnte damals 1986 bei der WM in Adelaide. Ich erwarte, daß es noch viel länger dauern wird, bis die Foiler ein Skiff bei allen Bedingungen wirklich werden schlagen können. Die Motte ist das ideale Werkzeug, um Foils zu testen, wenn sie sich mit den derzeit am weitesten entwickelten Einrumpfbooten vergleichen muß.



Greg Konneke mit Surfrigg.

Ich wünsche allen Moth Seglern viel Spaß beim Experimentieren  
Dr. Ian Ward



Brett Burvill's Neue mit Steckmast.



## Neulich im Motten-Forum:

*Geschrieben von Phil hipp am 28. März 2003 14:25:16:*

Na das ist ja hoch löblich und politisch korrekt obendrein, dass einer der ersten Einträge für Tips'n Tricks, fast gleich nach dem "Losfahn", den Punkt "Entsorgung" be-äh-trifft.

Mothsegler? – sorgen vor! Vielleicht wäre das ein schönes, mal etwas anderes Motto für ein neues PR-Konzept? So wird auch der Neuling oder Interessent gleich darauf eingestimmt, worauf es bei uns wirklich ankommt: Falls Du ernsthaft überlegst, Dir eine Motte zuzulegen, solltest du Dir (auf jeden Fall!) zuvor schonmal Gedanken über ihre Entsorgung machen!


Endlich wird damit auch der von (verantwortungslosen) Einzelnen gegenüber (armen, unwissenden) Neueinsteigern immer wieder als ganz besonders besonders geschilderten, tollen Halbwahrheit –ähäh Haltbarkeit unserer fragilen Gefährten widersprochen, und die Wahrheit durch dieses klare, mutige Zeichen einmal offen aufgezeigt.

Gemäß der neuen "Ticks, Trips & Traps"-Seite wäre der übliche Ablauf eines "Ich-steige-in-die-Moth-ein"- Projektes, den sich ein potentieller Einsteiger zu vergegenwärtigen hätte, folgender: Erster Eintrag, höchste Priorität: Losfahn. Sauber, bis jetzt alles gelungen. Zweiter Eintrag, zweithöchste Priorität: Halse. Schade, leider ver-rissen. Dritter Eintrag, dritthöchste Priorität: Schwert. Logo, muss neu, wegen Bruch nach Aufrichtversuch nach Halse. Vierter Eintrag, vierthöchste Priorität: Entsorgung. Auch logisch. Totalverlust nach Strandung wegen fehlendem Schwert. Nach Schwertbruch nach Halse nach Losfahn. Eigentlich schade, aber mit dem Bau eines haltbareren Schwertes kann man beim Neustart für den Neubau ja erstmal anfangen. Man lernt ja da zu und nich aus. Shows real class-spirit: Try and Error. Hinsichtlich der Entsorgung und künftiger ökonomisch/ökologischer Klassenpolitik sollte man eventuell den Gewinn des Dualen Systems als Hauptsponsor ins Auge fassen, dann könnte man mit in korrektem, guten Plastik gebaute Boote künftig mit grünem Punkt auf dem Spiegel und Extraeintrag im Messbrief nebst blauer Umweltflagge unter der Saling belohnen. Das erhöht natürlich im Falle des Nichteintretens des Einstiegszenarios auch den Wiederverkaufswert. Und die Entsorgung dann über große gelbe Tüten.

Ein Schritt weiter wäre dann die völlig überfällige Erfindung einer nicht nur recyclebaren, sondern einer ganz aus ess-und kompostierbaren Naturstoffen bestehenden Moth, also sozusagen "Moth vom Markt", – "Essmoth" oder ähnlich. (wobei die traditionelle, rituelle Begrüßungsformel unter Mothseglern ja seit jeher "Wie is-sei?" – "Es moth" lautet, aber das nur am Rande.) Das würde auch das leidige Verpflegungsproblem während der Regatta lösen. (das leckere Mothkompott von der Kompottmoth) Hinsichtlich der Entsorgung würde sich aber eher der Titel "Kompost-moth" anbieten. Aus "Kompothstmoth" würde dann "Mothkompothst".

Ach, – schöne künftige Zeiten und arme künftige Archäologen!

;-) Ph.



Das Komitee vom Deutschen Moth Verband:

Präsident Joachim Holmeyer  
Freitagstrasse 4 38104 Braunschweig 0531-794359

Sekretär Dirk Koepe  
Langevarrenstrasse 28 4847 Münster 0251-298954  
dirk.koepe@web.de

Kassier Jens Schauberg  
Roentgenstrasse 16 23561 Lohseck 0451-596271  
Jens.schauberg@gnv.de

Jugendliche Florian Kemper  
Schowebek 74 48329 Huisbeck 02533-2082

Regattaman Wolfram Hottkamp  
Linkeusstrasse 42b 48165 02501-92775  
hottkamp@gmx.de

Vermesser Andreas Grawatz  
Am Geldernmühlhof 5b 47443 Moers 02841-59732  
grawatz@t-online.de

Revierchef Berthold Neutze  
Sandstrasse 7 48371 Dreuxsteinfurt 02508-7162  
berth@fritz.de

Internet: Andreas Grawatz  
www.moth.de