



1 Die Wende

Die Wende bezeichnet das Segelmanöver, bei dem der Bug des Schiffes durch den Wind gedreht wird, das Schiff also kurzzeitig genau entgegen der Windrichtung steht. Ziel ist es, nach der Wende einen Kurs fahren zu können, bei dem der Wind von der anderen Seite kommt (Wechsel von Steuerbord-Bug nach Backbord-Bug bzw. umgekehrt). Bei der seglerischen Wende wird also nicht „gewendet“ im herkömmlichen Sinn (d.h. Umkehr der Fahrtrichtung um +/-180 °), sondern der Vorkurs wird generell weiter beibehalten, nur die Seite des Einfalls des immer noch von vorne kommenden Windes ändert sich.

Vor Beginn der Wende fährt das Schiff einen **Am-Wind-Kurs**, d.h. der Wind kommt schräg von vorn. Als nächstes wird das Schiff so gesteuert, dass der Bug durch den Wind dreht, der Wind also anschließend von der anderen Seite kommt. Die Segel wechseln dabei von der einen (windabge-wandten) auf die andere (wiederum windabgewandte) Seite [Nicht vergessen: Der Rudergänger wechselt bei der Wende die Bordseite, um immer in Luv zu sitzen].

Durchführung:



Die Kommandos bei der Durchführung einer Wende lauten:

- 1 Rudergänger: "**Klar zur Wende**" (Vorbereitung zur Durchführung einer Wende treffen)
- 2 Besatzung: "**Ist klar**" (Vorbereitungen abgeschlossen)
- 3 Rudergänger: "**Ree**" (Wende wird eingeleitet)
- 4 Rudergänger: "**Über die Fock**" (Wechsel des Vorsegels von der einen auf die andere Seite)

Je nach Schiffstyp verliert man während der Wende deutlich an Schwung, da beim Durch-den-Wind-Drehen der Vortrieb durch die Segel fehlt. Dabei kann das Schiff so stark verlangsamt werden, dass es schwierig wird, den Bug überhaupt durch den Wind zu drücken. Dann kann es helfen, die Fock einige Zeit „back“ zu halten, das heißt, sie etwas länger auf der bisherigen Seite stehen zu lassen. Sie fällt dann im Verlauf der Wende ein, drückt in die Wanten und schiebt den Bug in Richtung des neuen Kurses. Sie wird erst dann auf die neue Seite geholt (Kommando „**Über die Fock**“), wenn der Bug eindeutig durch den Wind gedreht ist.



2 Die Halse

Die Halse bezeichnet das Segelmanöver, bei dem das Heck des Schiffes durch den Wind gedreht wird, das Schiff also kurzzeitig genau in die gleiche Richtung fährt, in die der Wind weht. Das Ziel ist dasselbe wie bei einer Wende: Man möchte in eine neue Richtung fahren, bei der der Wind von einer anderen Seite weht als auf dem alten Kurs.

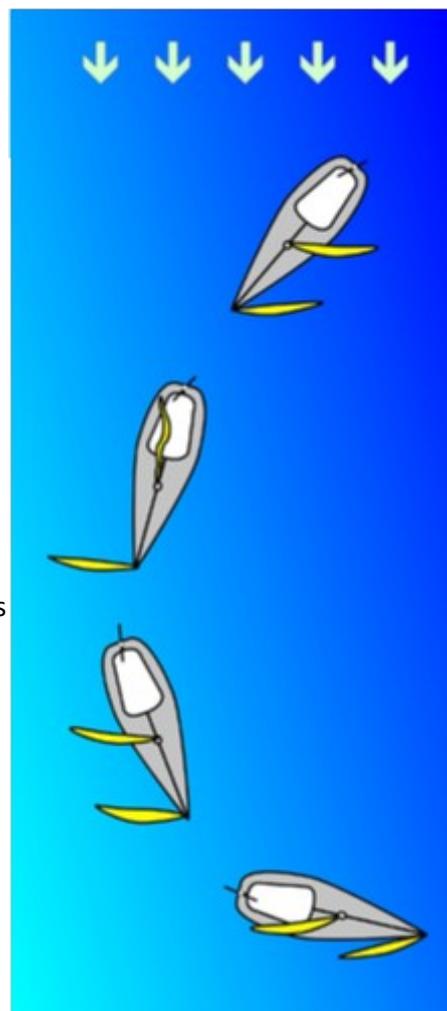
Vor Beginn der Halse wird das Schiff am besten auf einem **Halbwind-Kurs** gesteuert, um im weiteren Verlauf über einen Raumschots-Kurs dann in einen Vorwind-Kurs zu wechseln. Bei diesem Übergang werden die Segel immer weiter aufgefiert, bis sie am Schluss nahezu senkrecht zur Mittschiffslinie stehen. In der Halse selber wird der Kurs des Schiffes dann so geändert, dass die Segel auf die andere Seite gewechselt werden können und der Wind von der anderen Seite (aber immer noch von achtern) kommt.

Um die Wucht, die beim (unkontrollierten) Umschlagen der Segel entwickelt wird zu minimieren, wird das Großsegel vor der Halse dicht geholt. Dann kann das Segel nicht so viel Schwung entfalten, wenn es nach der Halse wieder in die Schot fällt. In dem Moment, in dem das Segel übergeht, wird die Großschot dann wieder kontrolliert gefiert, um die Kraft, die auf Schot und Segel wirkt, weiter zu verringern und das Schiff manövrierfähig zu halten.

Der Ablauf der Halse und die Kommandos sind folgende:

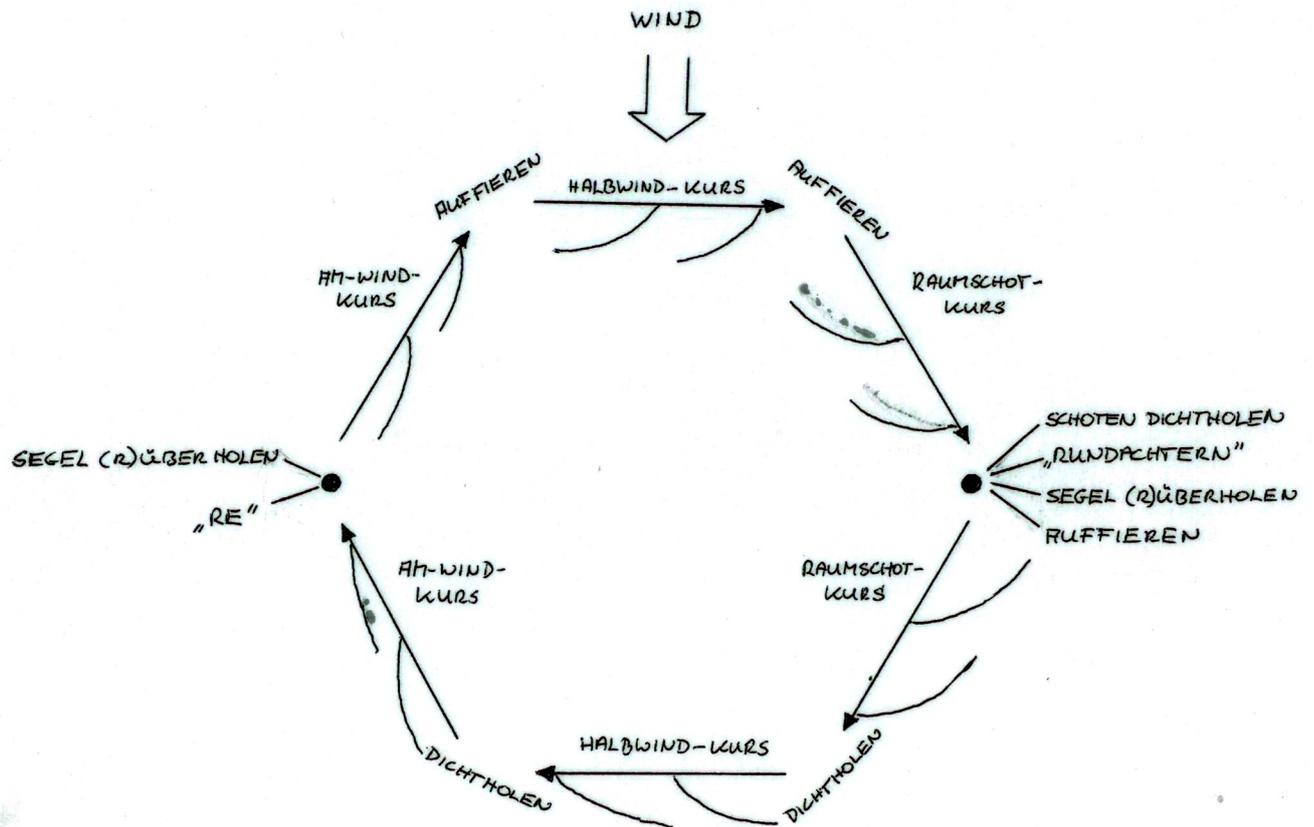
- 1 Das Schiff fährt auf Halbwind-Kurs mit entsprechender Segelstellung; die Mannschaft sitzt auf der windzugewandten Seite (d.h. in Luv)
- 2 Dann geht der Rudergänger über einen Raumschot-Kurs in einen Vorwind-Kurs, Kommando: „**Fier auf die Schoten**“; Vorsegel und Großschot werden entsprechend gefiert
- 3 Der Rudergänger weist auf die bevorstehende Halse hin mit dem Kommando: „**Klar zur Halse**“ (Vorbereitungen zur Durchführung einer Halse treffen)
- 4 Besatzung: „**Ist klar**“ (Vorbereitungen abgeschlossen)
- 5 Kurz bevor das Heck durch den Wind geht, müssen die Schoten (am besten die von beiden Segeln, aber zumindest die vom Großsegel) dichtgeholt werden durch das Kommando: „Schoten dichtholen“ (bzw. „**Hol dicht die Großschot**“)
- 6 Das Großsegel wird dichtgeholt, der Rudergänger leitet die Halse ein durch Ruderlegen und das Kommando „**Rund achtern**“
- 7 Sobald der Wind das Großsegel auf die andere Seite drückt, wird es schnell aufgefiert (Kommando: „**Fier auf die Schoten**“) und Gegenruder gelegt, um das Schiff zu stabilisieren; mit dem Kommando „**Hol über Fock**“ wird dann auch das Vorsegel auf die andere Seite geholt.
- 8 Die Mannschaft wechselt auf die andere Seite, der Rudergänger legt die Pinne wieder in Mittschiffslage und gibt neuen Kurs bekannt

Durchführung:





3 Manöverkreis





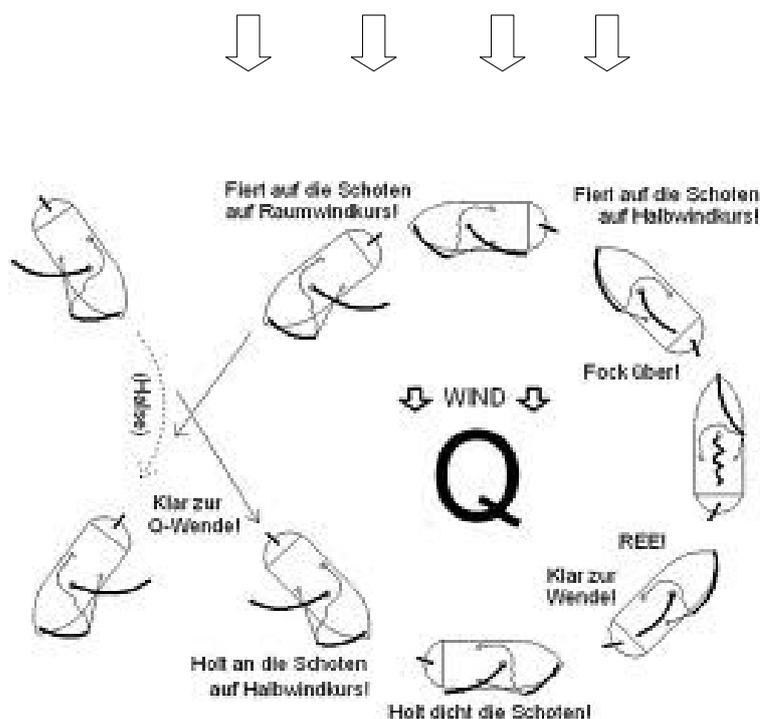
4 Die Q-Wende

Eine Q-Wende ist eine Wende, die statt einer Halse durchgeführt wird. Von einer Q-Wende wird gesprochen, wenn bei einer Wende eine **Kursänderung um mehr als 180°** erfolgt und daher der vorher anliegende Kurs gekreuzt wird. Dabei durchfährt man das eigene Kielwasser, was aus der Luft der Form des Buchstaben Q ähnelt.

Fährt man z.B. auf einem **Raumwind-Kurs** mit Wind von Backbord und will auf einen Raumwind-Kurs mit Wind von Steuerbord, so würde man gewöhnlich nach Steuerbord fahren und eine Halse durchführen. Dabei wird dann ein Winkel von etwa 90° beschrieben, und es ist die schnellste und effizienteste Möglichkeit der Kursänderung. Es gibt aber Umstände, bei denen eine Halse nicht möglich ist oder zu riskant erscheint, zum Beispiel wenn der Wind zu stark ist. Gerade Segelanfänger fühlen sich häufig mit der Halse überfordert und ziehen daher eine Wende vor, die einfacher zu fahren ist.

Bei einer Q-Wende steuert man in obigem Fall also nicht nach Steuerbord, sondern nach Backbord und luvt an, bis man am Wind segelt. Dann folgt zunächst eine klassische Wende, aber danach fällt man weiter ab, bis man wieder vor dem Wind segelt, der jetzt von Steuerbord kommt. Dabei wird ein Winkel von 270° statt nur 90° beschrieben. Die Q-Wende dauert also deutlich länger als eine Halse, vermittelt in manchen Situationen aber ein deutlich besseres Sicherheitsgefühl.

Durchführung:



Die Q-Wende wird von einem Raumwind-Kurs aus begonnen (Kommando Rudergänger: „**Klar zur Q-Wende**“; Vorschoter bestätigt: „**Ist klar**“). Der Rudergänger legt dann Ruder um anzuluvten, dabei werden die Schoten passend zum aktuellen Kurs gemäß Kommando des Rudergängers zügig dichtgeholt. Das Boot geht durch den Wind wie bei einer Wende (s. dort). Im Gegensatz zu einer Wende wird danach aber wieder abgefallen und die Schoten dabei aufgefiert, bis wieder Raumwind-Kurs erreicht ist.

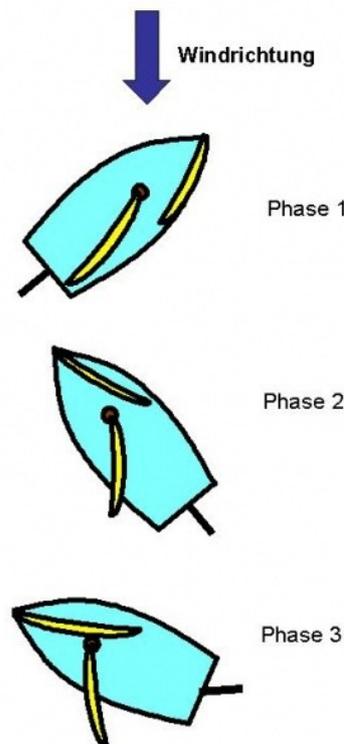


5 Beidrehen/Beiliegen

Beiliegen ist die stabile Lage eines Segelbootes, die sich aus dem Manöver Beidrehen ergibt. Beim Beiliegen liegt das Schiff unter voller Besegelung stabil und treibt quer über die Lee-Seite ab. Hierbei schiebt das Schiff kaum Lage, und da es in das vom Bootsrumpf beruhigte Wasser hinein geschoben wird, sind auch die Wellenbewegungen gedämpft.

Das Manöver eignet sich hervorragend zum Reffen des Großsegels oder zum Aufnehmen einer über Bord gefallenen Person (MOB-Manöver).

Durchführung:



1. Phase: Aus einem **Am-Wind-Kurs** heraus wird eine Wende vorbereitet. **Dabei bleibt die Fock belegt.**

2. Phase: Nachdem der Bug durch den Wind gedreht hat, steht die Fock nun back. Gleichzeitig wird während des Wendens die Großschot weit aufgefiert. Sobald die back-gestellte Fock anfängt zu drücken, wird Gegenruder gelegt. Mit aufgefiertem Großsegel und ohne Fahrt durchs Wasser kommt es dann nicht zur erneuten Wende. Das Boot pendelt sich ein.

3. Phase: Das Ruder kann jetzt mit Anschlag nach Luv festgelegt werden. Die Fock steht back und ist weiterhin festgelegt. Die Großschot ist lose und das Großsegel weht im Wind. Damit es nicht schlägt kann es leicht dicht geholt werden.

In dieser Lage kann jetzt ein Reff ein oder ausgebunden werden. Beiliegend ist ein Schiff auch in der Schlussphase des MOB-Manövers in einer stabilen Position, um die Person wieder sicher an Bord zu nehmen.

Das Manöver funktioniert auch bei Starkwind zuverlässig.

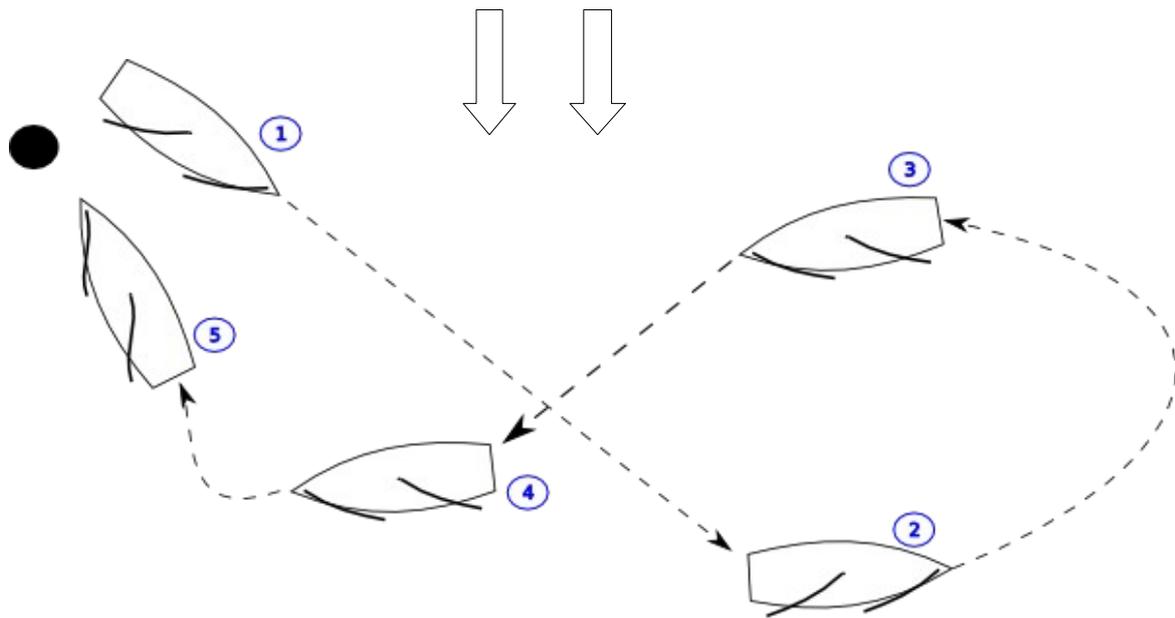


6 MOB Manöver mit Q-Wende

(modifiziert nach SkipperGuide, dem Online-Revierführer über die Segelreviere der Welt)

Das Mann-über-Bord Manöver mit Q-Wende ist das "klassische" MOB-Manöver, das vor allem in den praktischen Segelprüfungen verlangt wird. Es handelt sich um ein weiträumiges Manöver, das nur bei guter Sicht auf den Verunglückten eingesetzt werden sollte, kann dafür aber auch noch bei viel Wind gefahren werden. Das Manöver lässt sich theoretisch aus allen Kursen heraus fahren, aber speziell bei **Vorwind-Kursen** macht das Manöver besonders Sinn (Eselsbrücke „**VW**“), da sich in einem solchen Fall die überbordgegangene Person in Luv befindet und man mit einer Q-Wende Höhe gewinnen kann.

Durchführung:



- 1 Etwa drei Schiffslängen raumschots ablaufen, dabei MOB-Segelanweisungen geben und gegebenenfalls über einen Halbwind-Kurs weiter Raum gewinnen
- 2 Aus dem Halbwind-Kurs heraus eine Wende einleiten (die dann in eine Q-Wende mündet)
- 3 - 4 Nach der Wende auf raumschots abfallen und danach Halbwindkurs laufen, bis sich die überbordgegangene Person vom Rudergänger aus in 1-2 Uhr-Position befindet
- 5 In entsprechender Entfernung Schoten loswerfen, einen Nahezu-Aufschießern fahren und Person aufnehmen

Anmerkung:

Ein Nahezuaufschießern (Herandriften etwas schräg zum Wind) empfiehlt sich beim MOB-Manöver gegenüber einem „echten“ Totalaufschießern (Herandriften exakt gegen den Wind), da man durch Änderung der Segelstellung (Dichtholen) sich noch eine gewisse Manövrierbarkeit erhält. Beim Totalaufschießern sollte die Baumnock bei aufgefiertem Großsegel in keinem Fall über die Reling hinausragen!

Im praktischen Unterricht üben wir sowohl den Totalaufschießern als auch den Nahezuaufschießern. Bei der Prüfung wird mindestens ein Totalaufschießern verlangt. Manche Prüfer möchten aber auch einen Nahezuaufschießern im zweiten Manöver sehen.

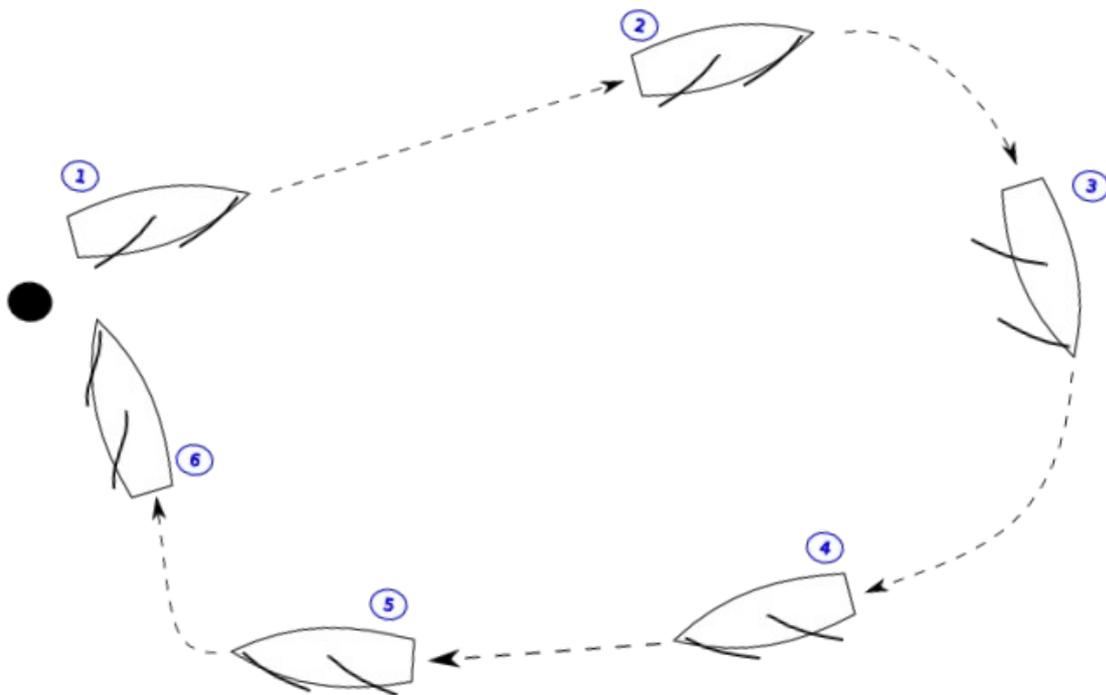


7 MOB Manöver mit Halse

Das Mann-über-Bord Manöver mit Halse ist das Gegenstück zum Mann-über-Bord-Manöver mit Q-Wende und kann bei **Am-Wind-Kursen** zum Einsatz kommen (Eselsbrücke „AHa“).

In der Praxis hat dieses Manöver jedoch nur bedingt Bedeutung. Es ist weiträumig und nur bei wenig Wind und eingespielter, einsatzbereiter Crew durchführbar. Durch die Halse kann es, gerade in der Stresssituation einer MOB-Situation oder bei Starkwind, dazu noch gefährlich sein. Effektivere bzw. sicherere Alternativen bei Am-Wind-Kursen stellen neben dem weiter oben bereits beschriebenen MOB Manöver mit Q-Wende die *MOB Manöver mit Gefahrenhalse* und *MOB Manöver mit Beidrehen* dar (s. die folgenden Seiten 8 und 9).

Durchführung:



- 9 Nach Durchsage der MOB-Segelanweisungen etwa fünf Schiffslängen am Wind ablaufen; dabei weiter Höhe gewinnen
- 10 Abfallen, Schoten nachfieren und die Halse einleiten
- 11 Durchhalsen
- 12 Auf Halbwind-Kurs gehen
- 13 Wenn die aufzunehmende Person in 1-2 Uhr-Position ist, einen Aufschießer durchführen
- 14 Person bergen

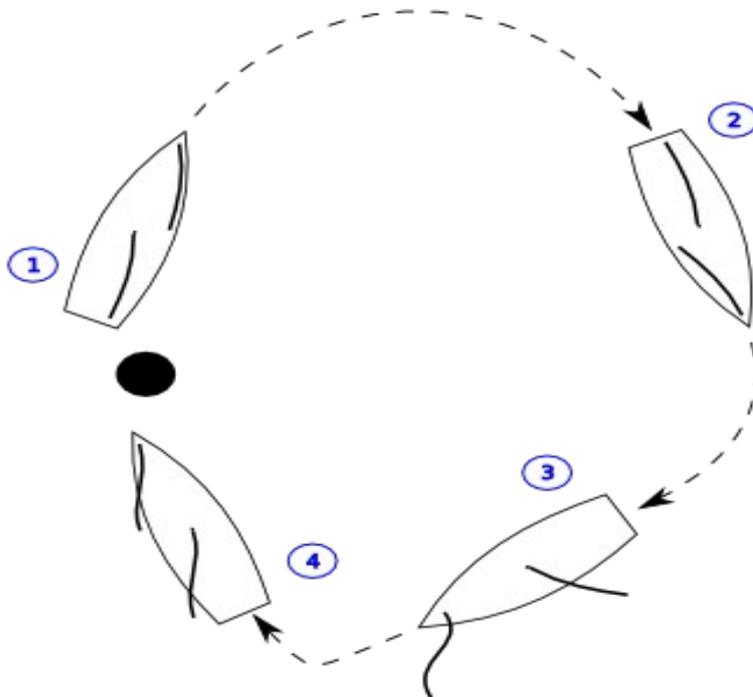


8 MOB Manöver mit Gefahrenhalse

Die Gefahrenhalse ist ein sehr schnelles Manöver und sollte dann gefahren werden, wenn der Rudergänger schnell auf den MOB-Fall reagieren kann. Dafür ist es recht unkompliziert und lässt sich auch einhand gut fahren.

Da das Groß dabei dichtgeholt sein muss, empfiehlt sich dieses Manöver nur bei **Am-Wind-Kursen**. Der Abstand zum Überbordgegangenen wird hierbei gering gehalten, wodurch dieses Manöver speziell für schlechte Sicht und Seegang geeignet ist.

Durchführung:



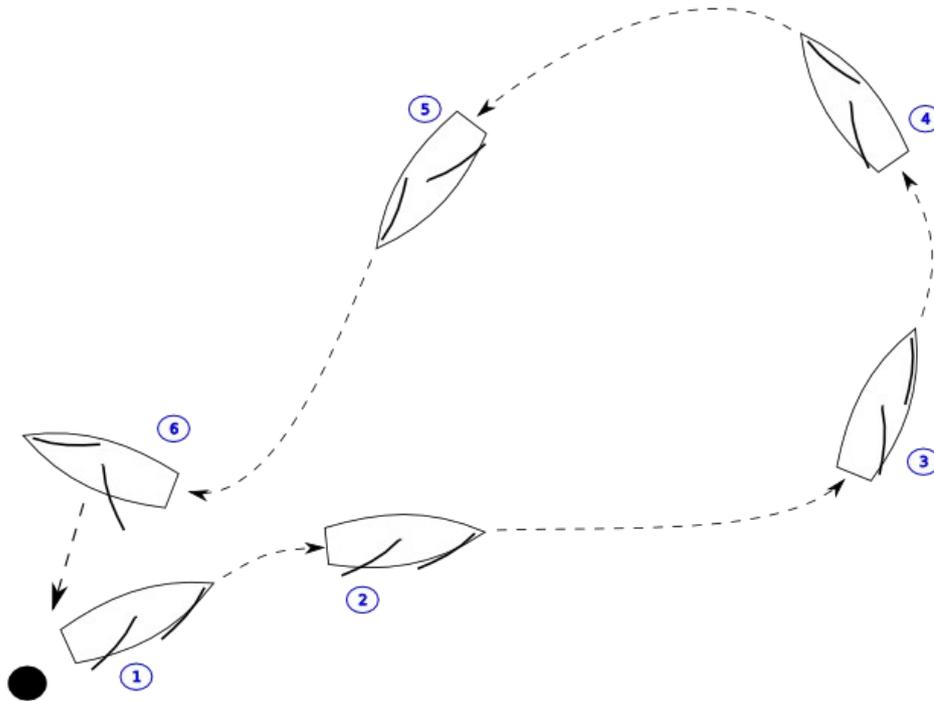
- 1 Unverzüglich Luvruder geben, **die Segelstellung bleibt beibehalten**
- 2 Abfallen und mit dem Heck durch den Wind drehen. Es wird eine Patenthalse (allerdings mit immer noch dichtgeholttem Groß) gefahren
- 3 Mit losem Vorsegel und variablem Großsegel sich in Lee vom Verunglückten in Position bringen
- 4 Aufschießer fahren und Person bergen



9 MOB Manöver mit Beidrehen

Das MOB Manöver mit Beidrehen, häufig auch als *Münchner Manöver* bezeichnet und im Englischen als *Quick Turn Rescue* oder kurz *Quick* bekannt, wird aus **Halbwind- oder Amwind-Kursen** gefahren. Es ist ein engräumiges und sicheres Manöver, das auch mit kleiner Crew gefahren werden kann.

Durchführung:



- 1 – 3 Nötigenfalls kurzzeitig auf Amwind-Kurs anluven, um Höhe zu gewinnen
- 4 Mit dem Bug durch den Wind drehen, **dabei das Vorsegel back stehen lassen**
- 5 Mit Hilfe des Großsegels sich dem Verunglückten nähern, dann Luvruder geben zum Beidrehen
- 6 Mit lossem Groß sich von Luv aus auf den Überbordgegangenen hintreiben lassen und Bergung in Lee vorbereiten

Anmerkung:

Der einzige Nachteil dieses Manövers ist das Beidrehen (bzw. Beiliegen): Im Gegensatz zum Nahezu-Aufschießer ist das Schiff im Beiliegen nur wenig manövrierbar. Wird man seitlich zu weit weg vom Verunglückten abgetrieben, muss der Beilieger erst aufgelöst und dann ein neuer Versuch gefahren werden. Korrekturmöglichkeiten bestehen allerdings noch durch Einsatz der Maschine und Änderungen der Segelstellung, bis hin zum Übernehmen der Fock nach Lee.