

Contender Einsteiger Guide



Inhaltsverzeichnis

Contender Einsteiger Guide.....	1
Inhaltsverzeichnis.....	2
Vorwort.....	5
A. Trimm, Kurse und Manöver.....	5
A.1. Standardeinstellungen.....	5
A.2. Längstrimm.....	6
A.3. Quertrimm.....	6
A.4. Am Wind.....	7
A.4.1. Am Wind bei Schwachwind.....	7
A.4.2. Am Wind bei Mittelwind.....	7
A.4.3. Am Wind bei Starkwind.....	7
A.4.4. Am Wind unter Überlebensbedingungen.....	8
A.5. Halbwind.....	8
A.6. Raumschots.....	8
A.6.1. Raumschots bei Schwachwind.....	9
A.6.2. Raumschots bei Mittelwind.....	9
A.6.3. Raumschots bei Starkwind.....	9
A.6.4. Raumschots unter Überlebensbedingungen.....	9
A.7. Vorm Wind.....	10
A.7.1. Vorm Wind bei Schwachwind.....	10
A.7.2. Vorm Wind bei Mittelwind.....	10
A.7.3. Vorm Wind bei Starkwind.....	10
A.7.4. Vorm Wind unter Überlebensbedingungen.....	11
A.8. Wende.....	11
A.8.1. Standard-Wende aus dem Trapez.....	11
A.8.2. Wende mit Tack-Sticks (von Christoph).....	12
A.8.3. Wende bei Starkwind.....	12
A.8.4. Missglückte Wende.....	13
A.9. Halse.....	13
A.9.1. Die normale Halse.....	13
A.9.2. Halse mit Krängung unterstützen.....	14
A.10. Kentern.....	14
A.10.1. Schaden minimieren.....	14
A.10.2. Aufs Schwert.....	15
A.10.3. Durchgekentert.....	15
A.10.4. Aufrichten.....	16
A.10.5. Eskimo-Rolle oder San-Francisco-Rolle.....	16
A.10.6. Losfahren.....	17
A.10.7. Kenterball & Co.....	17
A.11. Pumpen wie Christoph (von Christoph).....	18
A.11.1. Wie krieg ich die Kiste schnell?.....	19
A.11.2. Techniken.....	19
A.11.3. Vorgehensweise.....	19
A.11.4. Settings.....	20
A.11.5. Training.....	20

Contender Einsteiger Guide

A.12. Segeln ohne Ruder.....	22
A.13. Ablegen.....	22
A.14. Anlegen.....	22
A.15. Schleppen lassen.....	23
A.15.1. Schlepplaine.....	23
A.15.2. Grundregeln.....	23
A.15.3. Details.....	24
A.15.4. Im Pulk.....	24
B. Technik und Trimmeinrichtungen.....	25
B.1. Rumpf.....	25
B.1.1. Ausgleichsgewichte (Blei).....	25
B.1.2. Inspektionsluken und -Deckel.....	25
B.1.3. Druckausgleich.....	26
B.1.4. Progrip.....	26
B.1.5. Lenztunnel.....	26
B.2. Pütting & Co.....	27
B.2.1. Püttinge.....	27
B.2.2. Locheisen (Wantenhänger) und Bolzen.....	27
B.2.3. Stamaster.....	28
B.2.4. Klappspanner.....	28
B.3. Mast.....	28
B.3.1. Mastposition.....	28
B.3.2. Mast stellen.....	29
B.3.3. Mastfuß-Schienen-Klotz.....	29
B.3.4. Vorbiegung, Salinge, Wantenspannung.....	29
B.3.5. Mastfall.....	30
B.3.6. Messmarken.....	31
B.3.7. Mast-Durchführungen und Löcher.....	31
B.4. Großfall.....	32
B.5. Trapez.....	32
B.5.1. Der Münchhausen-Effekt.....	33
B.6. Lümmel.....	35
B.7. Großbaum.....	35
B.8. Großschot.....	35
B.9. Travellerband.....	36
B.9.1. Konstruktion.....	36
B.9.2. Travellerband bei Schwachwind.....	36
B.10. Trimmleinenführung.....	36
B.10.1. Variante mit 2-Klemmen.....	37
B.10.2. Variante mit Dreh-Basis.....	37
B.10.3. Entscheidungshilfen.....	37
B.11. Baumniederholer.....	38
B.11.1. Etwas Physik.....	38
B.11.2. Die klassische Kaskade.....	38
B.11.3. Der moderne Hebel.....	39
B.11.4. Der verschmähte Doppel-Whopper.....	39
B.11.5. Optimierungen.....	40
B.11.6. Trimm.....	40

Contender Einsteiger Guide

B.11.7. Grundeinstellung Niederholer.....	41
B.12. Unterliekstrecker.....	41
B.12.1. Konstruktion.....	41
B.12.2. Unterliek-Trimmm.....	42
B.13. Vorliekstrecker.....	42
B.13.1. Konstruktion.....	42
B.13.2. Vorliek-Trimmm.....	43
B.14. Schwert.....	43
B.14.1. Schwertfall als Niederholer.....	43
B.14.2. Schwertfall als Aufholer.....	44
B.14.3. Schwertfall als Auf-und-Niederholer.....	44
B.14.4. Schwert-Trimmm.....	44
B.14.5. Schwertlippen.....	45
B.14.6. Schwertkeil.....	45
B.15. Ruder.....	45
B.15.1. Pinnenausleger.....	46
B.15.2. Ruderbeschläge.....	46
B.16. Trinkflasche.....	46
B.17. Slipwagen.....	47
B.18. Wartung.....	47
B.18.1. Checkliste.....	47
B.18.2. Werkzeug & Ersatzteile.....	48
B.19. Kleidung & Sicherheit & Gesundheit.....	48
B.19.1. Kleidung.....	48
B.19.2. Trapezhose und Schwimmweste.....	48
B.19.3. Knieschoner.....	48
B.19.4. Schuhe.....	49
B.19.5. Handschuhe.....	49
B.19.6. UV-Schutz.....	49
B.19.7. Tipps für den Winter.....	49
C. Regelkunde.....	49
C.1. Reden hilft!.....	50
C.2. Kein Abschießen!.....	50
C.3. Zu dichtes Wenden (WR 13+15).....	50
C.4. Wenden in der Zone (WR 18.3).....	51
C.5. Gegenverkehr an der Luv-Marke.....	51
C.6. Rechts herum.....	52
C.7. Dirty Trick: Zudecken mit dem Segel.....	52
C.8. Pumpen, bzw. illegaler Vortrieb (WR 42).....	53
C.9. Proteste.....	54
C.10. Conti-Knigge.....	54
C.10.1. Kannst Du bitte helfen?.....	54
C.10.2. Ausländer.....	55
C.10.3. Mast stellen und legen.....	55
C.10.4. Abslippen.....	55
C.10.5. Faires Segeln.....	55
C.10.6. Aufslippen.....	55
C.10.7. Segel einrollen.....	55

C.10.8. Unterpersenning.....	56
C.10.9. Slippi auf den Trailer ziehen.....	56
C.10.10. Doppeltrailer beladen.....	56
C.10.11. Flagge zeigen!.....	56
C.10.12. Getränke.....	56
C.10.13. Freibier.....	56
D. Nachwort.....	56
D.1. Fotos.....	56
D.2. Web-Links.....	56
D.3. Historie.....	57
D.4. Danksagung.....	57
D.5. Haftungsausschuss.....	57

Vorwort

Dieses Handbuch ist entstanden aus dem Bedürfnis den Neueinsteigern im Contender die Besonderheiten dieses Bootstyps zu erklären. Ist die Erreichbarkeit auf dem Wasser schwierig, weil die Gruppe über kein Motorboot verfügt, macht es Sinn ein Nachschlagewerk zu erstellen. Die Contender-Wintertrainingsgruppe in Bremen hatte im Winter 2016/2017 dieses Bedürfnis.

Natürlich waren die Lehrer auch mal Schüler. Somit ist dieses Handbuch teilweise von anderen Ratgebern abgeschrieben, erweitert und aktualisiert. Weiterhin besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit. Vielmehr soll Bewährtes vermittelt werden, damit der Einstieg in den Contender möglichst schnell und erfolgreich erfolgt. Darauf aufbauend muss jeder seinen individuellen Weg finden - und darf diesen gerne weiter vermitteln.

A. Trimm, Kurse und Manöver

Beim Contender gibt es ein paar Grundregeln, Erfahrungswerte und Besonderheiten, deren Kenntnis beim Einstieg hilfreich ist. Das gilt natürlich für jeden Bootstyp. Doch die Kombination einhand im Trapez zu steuern und dabei Segeltrimm, Gewichtstrimm, Gleichgewicht in Kombination mit Wind und Welle sowie den Ausweichregeln in Einklang zu bringen verlangt viel Übung. Damit die Übung in die richtige Richtung geht, finden sich im Folgenden ein paar Ratschläge.

A.1. Standardeinstellungen

Irgendwo muss man anfangen. Dazu stellt man die Trimmeinrichtungen auf Standardeinstellungen ein. Ausgehend von diesen kann man dann variieren.

- Großfall: das Segel wird bis knapp unter die Messmarke am Masttop gesetzt.
- Schwert: ca. 30° aus der senkrechten Position nach achtern schwenken.
- Travellerband: fürs Segeln so eng einstellen, dass man das Schwert nicht mehr komplett hoch nehmen kann. Dazu dient der Karabiner im Travellerband. Alternativ kann es auch eine Klemme hinter dem Befestigungs-Ring des Travellerbandes geben.

Contender Einsteiger Guide

- Unterliek: der Bauch des Segels sollte ca. 20 cm Abstand zum Baum haben.
- Vorliek: mit losem Cunningham beginnen.
- Baumniederholer: bei viel Wind, viel Baumniederholer ziehen - bei wenig Wind, wenig.
- Sitzposition: man beginnt in Längsschiff-Richtung auf Höhe des Großschotturmes. In Querschiff-Richtung sollte man versuchen das Boot ohne Krängung zu segeln. Dabei ist es besser eher zu hoch im Trapez zu hängen als zu tief.

A.2. Längstrimm

Die Sitzposition in Längsschiffsrichtung ist extrem wichtig. Grundsätzlich gilt, dass man bei wenig Wind vorne sitzt und bei viel Wind weiter hinten. Vorm Wind extrem in beide Richtungen. Am Wind variiert das nur leicht im Bereich Großschotturm bis Schwert, bzw. in Sonderfällen (unter 2 Bft.) bis vorne ans Oberwant heran.

Bei wenig Wind will man sich nicht mit dem Heck festsaugen, weshalb man das Gewicht nach vorne bringt bis das Wasser achtern sauber abfließt. Das kann man zwar schlecht sehen, aber hören. Wenn Wind und Welle mehr werden, kann man fühlen wie sich die Kiste mit dem Bug fest bohrt und instabil wird. Also weiter nach achtern gehen bis zum Großschotturm oder gar aufs Achterdeck.

Längsschiffsposition und Baumniederholer werden gemeinsam geändert. Je weiter achtern man sich befindet, umso mehr wird das Heck belastet, desto stabiler liegt der Contender. Parallel dazu zieht man am Baumniederholer wegen des Windes. Abhängig vom Körpergewicht musst das jeder selber erfahren. Also: Training, Training, Training.

A.3. Quertrimm

Das Schwert hat im Wasser einen Widerstand, welcher bei Krängung bewirkt, dass der Contender eine Kurve fahren will. Beispielsweise erzeugt Leekrängung je nach Geschwindigkeit ein Maß an Luvgerigkeit. Das bedeutet, je schneller man fährt, umso stärker muss man gegensteuern, desto mehr bremst man mit dem Ruder. Die Profis krängen zur Unterstützung der Manöver entsprechend nach Lee oder Luv, so dass sie dabei kaum noch Ruder legen müssen.

Bei wenig Wind kann man mit Leekrängung die benetzte Oberfläche reduzieren, was einen größeren Effekt hat als die Bremswirkung des Ruders. Wird der Wind stärker, fährt man ohne Krängung, damit es besser fährt und man leichter ins Gleiten kommt.

Wenn die Wettfahrtleitung Regel 42 frei gibt, darf man auch mit Bootsbewegungen zusätzlichen Vortrieb erzeugen. Soll heißen, einige schaukeln ("rocking") auf dem Vorm-Wind-Kurs was das Zeug hält. Als Einsteiger sollte man das nicht nachahmen, weil man viel falsch machen und auch kentern kann. Zuerst sollte man lernen die Wellen richtig mitzunehmen.

A.4. Am Wind

Auf einem Am-Wind-Kurs liegt der Contender sehr stabil. Hier geht es um die optimale Kombination von Speed und Höhe. Die Regel 42 mag vielleicht freigegeben sein, aber das Pumpen oder ähnliches ist an der Kreuz dennoch nicht erlaubt.

A.4.1. Am Wind bei Schwachwind

Die Crew sitzt vorne und damit kurz vor dem Schwert oder sogar am Vorschott. Das Heck soll sich nicht fest saugen. Man sollte ein wenig Leekrängung herstellen, um die benetzte Oberfläche zu reduzieren. Das Schwert ist auf die Standardeinstellung oder tiefer eingestellt.

Die Großschot ist dicht genommen, aber nicht so dicht, dass bereits der Mast gebogen wird und das Achterliek komplett schließt. Der Baumniederholer ist lose, bzw. so locker angesetzt, dass er den Baum nicht herunter zieht, aber in der Wende ihn nicht komplett steigen lässt. Das Unterliek ist in der Standardeinstellung. Das Cunningham sollte komplett lose sein. Man benötigt einen Kompromiss, um möglichst viel Druck im Segel zu erzeugen aber nicht die Strömung abreißen zu lassen.

A.4.2. Am Wind bei Mittelwind

Auf dem Contender versucht man sich möglichst früh ins Trapez einzuhängen. Notfalls stellt man das Trapez sehr hoch ein. Die Crew befindet sich auf Höhe des Schwertkopfes und versucht den Rumpf permanent flach zu halten, denn bei höheren Geschwindigkeiten würde Krängung bremsen. Ohne Krängung liegt der Contender neutral auf dem Ruder. Man beginnt bereits die Wellen auszusteuern. Das Schwert ist auf die Standardeinstellung eingestellt.

Die Großschot ist dicht genommen und das Achterliek geschlossen. Die Baumnock sollte sich ungefähr neben der Scheuerkante befinden. Der Baumniederholer wird mehr und mehr angesetzt. Dadurch wird einerseits das Achterliek geschlossen, was die Arbeit mit der Schot erleichtert und verhindert dass Druck verloren geht. Andererseits wird das Segel im mittleren Bereich flacher, was dann doch ein wenig den Druck verringert. Das Unterliek ist in der Standardeinstellung. Das Cunningham wird nur benutzt, wenn man Druck abbauen will. In den Böen wird mit koordiniertem Anluven und Fieren der Schot der Rumpf weiterhin flach gehalten, um den Speed zu maximieren.

A.4.3. Am Wind bei Starkwind

Das Trapez wird so tief eingestellt wie es geht ohne dass man an den Wellenkämmen hängen bleibt. Bei sehr hohen Wellen macht es manchmal Sinn etwas höher zu hängen als bei Flachwasser. Die Crew befindet sich auf Höhe des Schwertkopfes oder des Großschotturmes und versucht weiterhin den Rumpf permanent flach zu halten. Bei Krängung wird man mit Luvgierigkeit bestraft. Die Wellen werden aktiv angesteuert. Dabei ist der Contender schneller, wenn er nicht den langen Weg über alle Wellenberge nimmt und dahinter ins Tal hämmert, sondern die größeren Wellen ein wenig Viertel unterschneidet. Das Wasser läuft ja wieder aus dem selbstlenzenden Cockpit heraus. Das Schwert ist auf die Standardeinstellung eingestellt. Leichtere Crews stellen das Schwert höher ein.

Der Baumniederholer wird komplett durchgesetzt und sorgt dafür, dass das Achterliek geschlossen und der Mittelbereich des Segels flach ist. Die Großschot wird fast durchgängig aktiv gefahren. Dabei wird die Schot ein Stück weit geöffnet, so dass der Baum sich 10-20 cm neben der Scheuerkante befindet. Das macht schnell! Der Verlust an Höhe wird weitgehend durch die Reduzierung der Abdrift bei gut umströmtem Schwert ausgeglichen. Das Unterliek kann man nun flacher trimmen. Das Cunningham wird benutzt, um den Druck abzubauen.

Die Profis hämmern los wie blöd, weil sie die Koordination hinbekommen zwischen Höhe, Speed, keine Krängung und Wellen aussteuern ohne dabei umzukippen.

A.4.4. Am Wind unter Überlebensbedingungen

Das Trapez darf nicht zu tief eingestellt werden, um nicht an den Wellenkämmen hängen zu bleiben. Die Crew befindet sich auf Höhe des Großschotturmes, bzw. mit dem hinteren Fuß dahinter. Das Schwert ist auf ca. 45°, also höher als die Standardeinstellung, eingestellt.

Der Baumniederholer ist komplett durchgesetzt, birgt aber die Gefahr nicht abfallen zu können um auszuweichen, bzw. bei der Wende in den Wellen stecken zu bleiben. Darum kann es ratsam sein den Niederholer minimal zu öffnen. Das Unterliek ist flach getrimmt, das Cunningham komplett gezogen. Damit ist das Segel flach wie ein Brett. Der Mast ist stark gebogen, das Leewant wird dabei etwas lose, der Contender springt durch die Wellen und der Segler hofft nicht abgeworfen zu werden. Ganz wichtig: Das Boot muss aufrecht gesegelt werden. Unter diesen Bedingungen macht dies den größten Geschwindigkeitsunterschied.

A.5. Halbwind

Halbwind gibt es eigentlich nicht auf der Regattabahn. Falls es doch mal geschieht, sollte man auf einem Halbwindkurs einen Kompromiss zwischen Am Wind und Raumschots herstellen. Jedoch Halbwind unter Überlebensbedingungen ist für die meisten Segler nicht machbar.

Manchmal wird eine Ablauf-Marke (Nr. "1b") neben die Luv-Marke gelegt, um unangenehme Wegerechtsituationen zu vermeiden. Je nach Abstand der Bahnmarken, der Windstärke und des Verkehrsaufkommens macht es situationsbedingt viel oder gar keinen Sinn den Trimm zu ändern. Eigentlich ist es die Entscheidung, ob man mit dem Trimm von der Kreuz noch ein Stück weiter fährt oder bereits den Trimm für den Raumgang einstellt.

A.6. Raumschots

Das Segel sollte so getrimmt sein, dass möglichst viel Druck im Segel ist ohne die Strömung abreißen zu lassen. Damit stellt sich permanent die Frage, ob das Achterliek zu stark geschlossen oder zu sehr geöffnet ist? Nebenbei will man den Rumpf bei jeder Gelegenheit weiter beschleunigen. Wenn das Pumpen freigegeben ist, dann sollte man es jetzt tun. Beim Pumpen sollte das Achterliek eher zu geschlossen als zu offen sein, da der Pumpeffekt sonst verloren geht.

Raumschots hängt man höher im Trapez als am Wind, auch bei größeren Windstärken, selbst wenn man bereits auf dem Achterdeck steht. Man hat mehr Kontrolle im Trapez, mehr Druck auf den

Füßen damit man nicht weg rutscht und wird auch nicht so schnell von den Wellen erfasst. Diese höhere Position im Trapez verlangt allerdings etwas Gewöhnung. Also: Training, Training, Training.

A.6.1. Raumschots bei Schwachwind

Die Sitzposition, besser man kniet, ist vor dem Schwert oder sogar am Vorschott. Der Quertrimm wird aktiv eingesetzt um das Steuern zu unterstützen, auf den Wellen zu beschleunigen und um Vortrieb ("rocking") zu erzeugen. Das Schwert ist auf die Standardeinstellung eingestellt oder höher.

Der Baumniederholer bestimmt die Kurve des Achterlieks und wird entsprechend eingestellt. Damit ist der Baumniederholer immer ein paar Zentimeter offener als unter gleichen Bedingungen Am Wind. Großschot? Pumpen, falls erlaubt! Das Unterliek kann man tiefer trimmen, wenn man sich was davon verspricht. Das Cunningham wird komplett losgeworfen.

A.6.2. Raumschots bei Mittelwind

Raumschots wird sich im Trapez hoch eingehängt. Die Crew befindet sich in Bewegung irgendwo auf Höhe des Großschotturms bis zum Achterdeck und arbeitet mit den Wellen und Böen. Wenn die Welle anschiebt oder die Böe einsetzt, sollte man abfallen zum Beschleunigen. Leekrängung oder anluven würde zur Kenterung führen. Das Schwert ist auf die Standardeinstellung eingestellt.

Der Baumniederholer bestimmt die Kurve des Achterlieks und wird entsprechend eingestellt. Damit kann unter Umständen die Baumnock den Wellenkämmen gefährlich nahe kommen. Großschot? Pumpen! ...oder zum Abfallen auffieren. Das Unterliek kann man tiefer trimmen, wenn man noch etwas Druck vertragen kann. Das Cunningham wird komplett losgeworfen.

A.6.3. Raumschots bei Starkwind

Raumschots wird sich im Trapez hoch eingehängt. Die Crew befindet sich auf dem Achterdeck und arbeitet mit den Wellen und Böen. Das Schwert ist auf die Standardeinstellung eingestellt. Leichtere Crews fahren das Schwert stärker angewinkelt.

Der Baumniederholer darf nicht zu dicht sein, damit die Baumnock nicht in den Wellenkämmen hängen bleibt. Andererseits führt ein zu loser Baumniederholer zu mehr Twist im Segel, bei dem man in den Böen den Druck nicht schnell genug los wird. In den Böen die Großschot fieren und abfallen. Dabei die Wellen herunter surfen - aber nicht in die nächste Welle einen Stecher fahren.

Das Unterliek bleibt auf der Einstellung wie zuvor an der Kreuz, weil man sowieso keine Chance hat es umzutrimmen. Das Cunningham bleibt auch wie es war. Die letzte Chance etwas umzutrimmen war vor der Rundung der Luv-Marke.

A.6.4. Raumschots unter Überlebensbedingungen

Das Schwert ist auf die Standardeinstellung oder 45° eingestellt. Gut möglich, dass man sich nicht mehr im Trapez da draußen halten kann. Also Druck ablassen, bzw. Schot auf und das Segel killen lassen, dabei immer noch im Trapez aber im Cockpit stehend sich am Großschotturm abstützen

oder, falls vorhanden, in den Fußgurten im Cockpit. Das Unterliek komplett anballern. Das Cunningham komplett anballern.

A.7. Vorm Wind

Für maximalen Vortrieb muss man möglichst viel Segelfläche platt vorm Laken bekommen. Wegen der nach achtern gefeilten Wanten kann man den Großbaum nicht komplett auffieren. Deshalb wird der Baumniederholer so weit geöffnet und der Großbaum steigen gelassen, bis die oberen Zweidrittel des Segels platt vorm Laken sind.

Dabei fährt der Contender etwas instabil. Jedoch: "the more unstable, the faster you are" wie ein Australier sagte und Weltmeister wurde. Die Instabilität kommt aus dem Twist im Großsegel, wenn der Topbereich bereits zur Luvseite wirkt - während der untere Bereich in die andere Richtung wirkt. Das kann man unterdrücken, indem man am Baumniederholer zieht. Die Rollbewegung kann man dämpfen, indem man das Schwert nicht hoch nimmt, sondern in der Standardstellung lässt.

A.7.1. Vorm Wind bei Schwachwind

Die Sitzposition ist am Vorschott. Wenn erlaubt, wird der Quertrimm aktiv eingesetzt, um das Steuern zu unterstützen, auf den Wellen zu beschleunigen und um Vortrieb ("rocking") zu erzeugen. Das Schwert ist auf die Standardeinstellung eingestellt oder höher.

Der Baumniederholer ist sehr lose eingestellt, damit der Großbaum steigen kann. Die Großschot ist komplett weg gefiert und der Baum scheuert am Want. Das Unterliek kann in Standardeinstellung bleiben. Das Cunningham wird komplett losgeworfen.

A.7.2. Vorm Wind bei Mittelwind

Die Crew befindet sich in Bewegung irgendwo auf Höhe des Großschotturms und arbeitet mit den Wellen und Böen. Quertrimm, Längstrimm und das Steuern werden für die Wellen koordiniert. Das Schwert ist auf die Standardeinstellung eingestellt.

Der Baumniederholer sollte möglichst offen eingestellt sein, jedoch ohne aufgrund zu viel Instabilität zu kentern. Mit der Großschot die Wellen anpumpen, falls erlaubt. Das Unterliek kann in Standardeinstellung bleiben. Das Cunningham wird komplett losgeworfen.

A.7.3. Vorm Wind bei Starkwind

Die Crew befindet sich am oder auf dem Achterdeck und hebt damit den Bug an, um keinen Stecker zu fahren. Das Schwert ist auf die Standardeinstellung eingestellt. Dabei die Wellen herunter surfen - aber nicht in die nächste Welle einen Stecker fahren. Um einen Stecker zu vermeiden, kann es helfen sich ins Trapez einzuhaken. Dabei stützt man als lebendes Backstag den Mast.

Der Baumniederholer wird stärker durchgesetzt, damit man nicht ins Geigen kommt. Wer will kann mit der Schot auf den Wellen pumpen - oder die Großschot so belegen, dass der Baum das Want gerade eben nicht berührt. Das Unterliek bleibt auf der Einstellung wie zuvor an der Kreuz, weil man sowieso keine Chance hat es umzutrimmen (will man dennoch umtrimmen, verleiht ein

offeneres Unterliek mehr Stabilität). Das Cunningham sollte man lösen. Spätestens zur Halse sollte es gelöst sein!

A.7.4. Vorm Wind unter Überlebensbedingungen

Die Crew befindet sich am oder auf dem Achterdeck und hebt damit den Bug an, um keinen Stecker zu fahren. Wer den Mast entlasten möchte, kann sich ins Trapez einhaken und als Backstag dienen. Kopf weg bei einer Patenthalse! Das Schwert ist auf die Standardeinstellung oder 45° eingestellt.

Je dichter jetzt der Baumniederholer ist, desto stabiler ist das Boot. Allerdings kann unter diesen Bedingungen die Baumnock den Wellenkämmen gefährlich nahe kommen. Spätestens bei der Halse könnte es eng werden, so dass man für das Manöver den Baumniederholer ein wenig öffnen muss.

Die Großschot sollte man so belegen, dass der Baum das Want gerade eben nicht berührt. Das Unterliek bleibt wie zuvor an der Kreuz komplett angeballert. Das Cunningham kann zwar Druck abbauen, macht den Contender aber instabil, so dass man nach Luv abzuschmieren droht. Spätestens zur Halse sollte es gelöst sein!

A.8. Wende

"Klar zur Wende?" Falls Ja, dann hast Du Dich vorher umgesehen und sicher gestellt, dass Du mit Deinem Manöver niemanden in die Karre fährst und auf dem neuen Bug nicht in eine ähnliche Situation gerätst. "Achtung", es gibt viele Varianten für die Wende, wovon hier nur ein paar erklärt werden. "Und Ree!"

A.8.1. Standard-Wende aus dem Trapez

Wenn Du im Trapez stehst und zur Wende ins Boot gehst, fehlt das aufrichtende Moment und Du kippst um. Deshalb zur Wende eine Armlänge weit die Schot öffnen, belegen und in die hintere Hand geben. Hierbei minimal abfallen. Der Contender nimmt noch mal Fahrt auf. Jetzt kannst Du Dich draußen im Trapez aushängen indem Du den Trapezgriff greifst, am langen Arm hängend die Hüfte hebst und den Trapezring aus den Trapezhaken heraus fallen lässt. Dann während des Reinkommens die Wende einlenken. Alternativ erst drinnen aushängen und dann in die Wende steuern.

Bei der Wende geht (krabbelt, kriecht, robbt?) man normalerweise hinter dem Großschotturm herum. Dabei wenden viele mit dem Kopf nach achtern (dann beißt man nicht in den Großschotturm), also mit dem Hintern nach vorne, schwenken dann den Pinnenausleger achtern übers Heck, wenn sie ihn (zusammen mit der Schot) in die neue Hand übergeben. Um unter dem Großbaum bei angeballertem Baumniederholer hindurch zu kommen, musst Du Dich richtig klein machen. Im Cockpit kauern und nicht den Kopf zwischen Achterdeck und Baumnock einklemmen.

Nach der Wende ins Trapez einhängen und beim Rausgehen die Schot wieder dicht nehmen. Alternativ den Tack-Stick greifen, raus gehen, sich draußen einhängen und dann die Schot dicht nehmen.

Vor und nach der eigentlichen Wende, wenn die Schot nicht ganz dicht ist, fehlt zwar etwas Höhe aber man beschleunigt gut. Das ist zu berücksichtigen, so dass man besser nicht zu knapp an die Kollegen heran fährt. Die Wende dauert 10 sec., wenn Du gut bist. Zu Anfang sind 15 sec. auch nicht schlecht.

A.8.2. Wende mit Tack-Sticks (von Christoph)

Die Wende mit Tack-Sticks ist deutlich schneller als eine „normale Wende“ - vorausgesetzt sie wurde auch gut gemacht. Doch bedenke, dass eine gute normale Wende meist besser ist als eine schlechte mit Tack-Sticks.

Bei der Tack-Stick-Wende fiers Du zuerst die Schot (zwischen 5 - 30 cm, abhängig von der Windstärke), belegst sie und übergibst sie in die hintere Pinnenhand. Dabei muss die Schot schön lose sein, damit Du darüber hinweg laufen kannst. Als nächstes greifst Du mit der vorderen, nun freien Hand an den oberen Griff des Tack-Sticks, hakst Dich aus (der Tack-Stick sollte von der Länge her so sein, dass Du mit einigermaßen gestrecktem Arm das Ganze machen kannst, sonst brauchst Du ganz schön dicke Oberarme). Schließlich luvst Du langsam an und drehst Deinen Körper nach hinten ins Boot. Ziel ist es mit dem Kopf die diagonal gegenüberliegende Ecke zu treffen (ohne anzustoßen). Mit Kopf nach hinten kommst Du auch deutlich einfach unter dem Baum durch.

Während das Boot mit dem Bug durch den Wind geht, übergibst Du Schot und Pinne in die neue hintere Hand. Dann drückst Du Dich mit den Beinen hoch - entweder greifst Du direkt den neuen Tack-Stick und gehst direkt raus oder setzt Dich kurz auf die Kante und gehst dann raus.

Draußen hängend musst Du nun schnell den Tack-Stick in den Trapezhaken einfädeln. Zuletzt übergibst Du wieder die Schot in die vordere Hand und nimmst sie (nach kurzer Beschleunigungsphase) wieder dicht.

Eine schnelle Tack-Stick Wende dauert ca. 5 Sekunden. Allerdings ist besonders schnell nicht immer besonders gut. Wenn das Boot nach der Wende komplett steht, war es dann doch etwas zu ruppig.

Insgesamt solltest Du Dir einige Stunden Übung auf dem Wasser geben, bevor Du die Wende auf einer Regatta ausprobierst. Ansonsten kann es sehr frustrierend sein, wenn die Bewegungsabläufe noch nicht drin sind und Du jede Wende vergeigst. Sobald alles passt, hast Du eine heftige Waffe für jedes Wendeduell! 😊 (Christoph)

A.8.3. Wende bei Starkwind

Man fährt bei Starkwind keine andere Wende als sonst. Man fährt die bewährte Wende aus dem Trapez wie immer. Man bereitet sich nur etwas anders vor. Dafür löst man vor der Wende den Baumniederholer ein wenig. Das verringert die Gefahr in der Welle stehen zu bleiben. Wie viel man den Baumniederholer löst, hängt ab von der Höhe der Wellen. Auf dem neuen Bug beschleunigt der Contender mit leicht gelöstem Baumniederholer sehr willig. Sobald man im Trapez ist, zieht man den Baumniederholer wieder dicht.

A.8.4. Missglückte Wende

Ist die Wende missglückt? Wahrscheinlich ist das Boot bei der Wende in der Welle im Wind stehen geblieben? Meist kann man mit Ruderlegen und Wriggen die Situation nicht mehr retten, und man beginnt achteraus zu treiben. Dann sollte man Schot und Baumniederholer loswerfen und mit dem Ruder achteraus steuern bis der Contender so weit abgefallen ist, dass er stehen bleibt und wieder neu beschleunigen will. Segel back halten und Ruder legen beschleunigt den Prozess.

A.9. Halse

Die Halse ist viel schneller als die Wende. Man sollte sie entsprechend schnell und aggressiv fahren, um nicht zu kentern. Allerdings sollte man sich bei viel Wind gerade zu Anfang den richtigen Zeitpunkt aussuchen.

A.9.1. Die normale Halse

Zu den Vorbereitungen gehört vor der Halse den Cunningham zu öffnen, sonst kann die Toplatte brechen. Der Baumniederholer sollte nicht zu dicht sein, um nicht mit der Baumnock in den Wellen hängen zu bleiben und zu kentern. Er sollte aber auch nicht zu offen sein, weil sonst das Boot ins Geigen kommt und man wiederum kentert. Leider musst Du die beste Einstellung für Dich durch Training selber heraus finden.

Falls der Baum nach der Halse bei 5-6 Bft. ins Leewant knallt, besteht die Gefahr, dass der Salingsbeschlag bricht und danach der Mast. Ich habe mir angewöhnt bei viel Wind vor der Halse die Großschot etwas anzuziehen und zu belegen, damit der Baum vom Want frei kommt.

Wenn man nicht gerade äußeren Zwängen unterliegt halsen zu müssen (z.B. Raumtonne, Landnähe, kein Wegerecht) dann sollte man es tun "wenn die Angst am größten ist". Also dann, wenn der Contender maximal schnell ist, weil er soeben von einer Böe beschleunigt wurde oder gerade eine Welle herunter surft. Denn dann ist auch der Fahrtwind am größten, bzw. der scheinbare Wind etwas geringer und somit nicht so viel Druck im Segel.

Wer bei Starkwind zu viel Angst hat, sollte nicht den Fehler begehen auf die Q-Wende zurückzugreifen. In der Regel kippt man auch dann um, wobei das Segel immer noch auf der falschen Seite liegen wird. Wer während der Halse kentert, hat es zumindest probiert und meistens liegt das Segel auf der neuen Seite.

Wenn man sich raumschots im Trapez befindet, wird zur Halse abgefallen. Dabei die Schot fieren, gerne mit etwas Luvkrängung abfallen, ins Boot kommen, sich aushaken und vorm Wind steuern. Ggf. jetzt den Baumniederholer etwas auffieren damit man unter durch passt.

Versuche als Einsteiger den Contender die ganze Zeit möglichst waagrecht zu halten. Für die Halse wird zuerst der Pinnenausleger achtern hinter die Baumnock herum auf die Leeseite geschwenkt bis an die Schot. Damit ist der Pinnenausleger schon mal auf der neuen Seite. Dann mit der vorderen Hand die Schot greifen, abfallen und die Schot herüber reißen, Stützruder (ganz wichtig!) geben

und dabei die Schot nicht loslassen sondern den Baum abfedern. Danach Handwechsel und den Körper in die neue Position drehen/ausrichten.

Für den Raumgang ggf. den Baumniederholer wieder dichter nehmen, ins Trapez einhaken, raus gehen und zeitgleich anluven und die Schot dicht nehmen. Das ist nicht ganz so einfach und verlangt Übung.

A.9.2. Halse mit Krängung unterstützen

Wer die Halse beherrscht kann sie unterstützen, indem er den Contender nicht mehr waagrecht hält, sondern mit seinem Körper etwas Krängung zur jeweiligen Luv-Seite während der Halse erzeugt. Das funktioniert, wenn man den Zeitpunkt trifft während des Herüber-Schlagens des Baumes das Boot zur anderen Seite zu krängen.

Für die Halse wird zuerst der Pinnenausleger auf die Leeseite geschwenkt bis an die Schot. Dann mit der vorderen Hand die Schot greifen, das Abfallen mit Luvkrängung unterstützen, kurz vor der Patenthalse die Schot herüber reißen, Stützruder geben und zeitgleich mit dem Körpergewicht das Boot zur anderen Seite krängen, dabei die Schot nicht loslassen sondern den Baum abfedern. Danach Handwechsel und den Körper in die neue Position drehen/ausrichten.

Mit dieser Halse beschleunigt das Boot noch mal zusätzlich. Ebenfalls unterstützt die Luvkrängung das Abfallen und minimiert die Bremswirkung des Ruders. Weiterhin hebt man mit der Luvkrängung die Baumnock höher über die Wellenkämme.

A.10. Kentern

Das Kentern sollte man tunlichst vermeiden. Wenn man dann doch den Tatsachen ins Auge sehen muss und realisiert, dass man gleich umkippen wird, dann sollte man sich nicht dem Schicksal ergeben, sondern versuchen das Beste daraus zu machen. Insbesondere gilt:

!!! Verliere nie den Kontakt zum Boot !!!

A.10.1. Schaden minimieren

Vermeide es ins Segel zu springen. Wenn es nicht anders geht, dann bitte nicht mit gestreckten und geschlossenen Beinen wie vom 10-Meter-Brett mit den Füßen voran durchs Segel hindurch stechen. Versuche die Kraft in mehreren kleinen Portionen auf das Segel zu übertragen. Einen Fuß zuerst aufs Segel, danach den zweiten an einer anderen Stelle, Knie einknicken lassen, ein Knie aufsetzen, Hand, Hüfte, Ellenbogen, Schulter und mit dem restlichen Schwung noch ein wenig auf der Seite rutschen. Nicht auf dem Bauch rutschen, weil dort der Trapezhaken sein Unwesen treiben wird.

Den Pinnenausleger rechtzeitig loslassen und nicht abbrechen. Allerdings nicht den Kontakt zum Boot verlieren. Also möglichst die Schot, einen Strecker oder das Trapez festhalten, damit man sich wieder heran ziehen kann und das Boot nicht abhaut.

Hast Du Dich vertüddelt? Schot oder Strecker um einen Fuß? Kläre das als erstes - und zwar in aller Ruhe. Auch der Trapezhaken ist nun nicht mehr Dein Freund. Selten, aber eben nicht unmöglich,

vertüddelt sich eine Leine oder ein Gummi am Trapezhaken. Keine Panik! Der Trapezhaken ist nach unten offen, so dass man das Problem nach unten raus schieben kann. Falls zu viel Zug drauf ist, nützt auch Gewalt nichts, sondern nur den Zug irgendwie zu verringern. Bleibe cool und konzentriere Dich, das spart Sauerstoff.

A.10.2. Aufs Schwert

Je schneller Du ans Schwert gelangst, desto eher verhinderst Du das Durchkentern. Falls Du auf dem Segel liegst, kannst Du auf dem Segel schnell(!) zum Rumpf krabbeln (aber meide das fragile Fenster!), kurz auf den Baum treten (das Segel bremst das Einsinken des Baumes), auf den Schotturm steigen und blitzschnell über die Scheuerkante steigen hinüber auf die andere Seite zum Schwert. Falls Du es aber nicht gleich über die Scheuerkante schaffst und wie ein nasser Sack dort hängen bleibst, wirst Du Dein Boot beim Durchkentern aktiv beschleunigen.

Doch der übliche Weg zum Schwert geht um das Heck. Wer jetzt schwimmt, der ist langsam. Nutze alles was Du greifen kannst, um Dich dorthin zu ziehen. Ziehe Dich mit der Schot ans Boot. Greife die Scheuerleiste unter Wasser und hangel Dich voran. Du kannst Dich auch an Pinne und Ruder herum ziehen, aber bitte vorsichtig dabei. Keinesfalls am Ruderblatt hochziehen!

Am Schwert angekommen steigst Du über die runde Vorderseite aufs Schwert, denn sie ist unempfindlicher. Nicht mit dem Trapezhaken ans Schwert kommen. Vorsicht, die Achterkante kann scharf sein! Deshalb die Finger nur mit Segelhandschuh um die Achterkante legen. Man kann mit einem Fuß unter Wasser in die Scheuerkante treten und damit das Hinaufklettern unterstützen.

A.10.3. Durchgekentert

Vorweg: don't panic! Der Contender schwimmt im durchgekenterten Zustand so hoch auf, dass man zur Not im Cockpit Luft zum Atmen findet. Dazu gibt es Beweis-Aufnahmen. Das gilt natürlich nur, solange der Rumpf nicht voll Wasser gelaufen ist.

Wenn Du den Contender am Durchkentern hindern willst, greifst Du das Schwert möglichst weit weg vom Rumpf, setzt die Füße in die Scheuerkante unter Wasser und hebst Deinen Oberkörper samt Hintern aus dem Wasser. Alternativ kann man einen Klimmzug an der Schwertspitze versuchen - viel Erfolg. Wer aber nur mit langen Armen schlapp an der Schwertspitze hängt und sich freut wie das Wasser an seinem Hintern Auftrieb erzeugt, wird ein Durchkentern nicht verhindern können.

Wenn man doch mal durchgekentert ist, dann sollte man die Angelegenheit in Ruhe angehen. Zuerst Schot und Baumniederholer(!) lösen, sonst dauert das Aufrichten ewig. Falls man die Großschot nicht in der Hand hat, muss man abtauchen und unters Boot greifen. Dabei bleibt die andere Hand an der Scheuerkante und sichert den Rückweg.

Um einen durchgekenterten Contender von der 180°-Lage erst mal in die 90°-Lage zu bringen, sollte der Wind mithelfen. Gegen den Wind wird es nicht funktionieren. Man krabbeln auf den Rumpf, hält sich am Schwert fest, stellt sich auf der Lee-Seite vom Schwert mit den Füßen in die Scheuerkante, versucht sein Gewicht weit nach Lee über die Scheuerkante zu bringen und wartet

geduldig. Je nach Gewicht bei ca. 120° sollte man zusehen, dass man um das Schwert herum nach oben kommt. Dabei weiterhin das Gewicht möglichst weit außen, bzw. weg vom Rumpf halten. Wenn man bei 90° angelangt ist, sollte man auf dem Schwert stehen und sich Gedanken machen was passiert, wenn gleich der Wind unter das Segel greift und beim Aufrichten mithelfen will.

A.10.4. Aufrichten

Inzwischen sollte man auf dem Schwert stehen. Der Contender lässt sich besser aufrichten, wenn nicht nur die Großschot gelöst ist, sondern auch der Baumniederholer. Wenn Du Dich dafür herunter ins Cockpit beugen musst, sollte das schnell gehen, damit Du nicht durchkenterst.

Nun wird der Contender aufgerichtet. Mit den Händen die Scheuerleiste packen und den Hintern in Richtung Schwertspitze strecken. Schwere Segler haben manchmal Angst, dass sie das Schwert abbrechen könnten. Sie können ihre Füße an der Schwertwurzel am Rumpf positionieren. Dabei hat man zusätzlich einen besseren Halt. Langsam aber stetig sollte der Contender sich nun aufrichten. Irgendwann kommt der Punkt an dem man "trockenen Fußes" über die Scheuerkante ins Cockpit steigen kann, während sich das Boot komplett aufrichtet.

Die Mutigen hechten unter den Baum hindurch, sobald der Wind das Boot von alleine aufrichtet und Segel mit Baum herüber schlagen lässt. Vorsicht, denn der Baum ist härter als Dein Kopf! Alternativ kann man versuchen das Boot vom Wind drehen zu lassen, indem man kontrolliert die Mastspitze ca. einen halben Meter aus dem Wasser hebt und wartet wie der Wind das Rigg nach Lee schiebt. Ab einer gewissen Windstärke funktioniert nur noch die Eskimo-Rolle.

A.10.5. Eskimo-Rolle oder San-Francisco-Rolle

Bei stärkerem Wind schafft man es nicht mehr den Contender aufzurichten bevor der Rumpf um den Treibanker namens Segel herum nach Lee getrieben ist. Nun hilft der Wind mit das Boot aufzurichten. Sobald der Mast aus dem Wasser kommt, fasst der Wind unters Segel und lässt den Contender umschlagen, so dass man nun auf die andere Seite gekentert ist. Besonders unangenehm ist dabei, dass man dem Baum ausweichen muss und womöglich zwischen Baum und Rumpf schwimmt während der Contender langsam über einem durchkentert.

Sobald man also merkt, dass der Wind den Contender gleich aufrichten und umschlagen wird, lässt man sich dicht(!) am Rumpf um die Vorderkante des Schwertes unter das Schwert rutschen. Man wird mit dem Bauch am Schwert sein und muss aufpassen, dass man mit dem Trapezhaken nichts beschädigt. Beine etwas anziehen, Arme ums Schwert, gut festhalten, Luft anhalten und Mütze zwischen die Zähne. Während der Wind den Contender aufrichtet und zur anderen Seite wieder umwirft, dient man selber unter Wasser als Bremse. Bei genug Wind liegt der Contender wiederum gekentert auf der anderen Seite. Doch man befindet sich nun oben auf dem Schwert und kann ihn ohne Zeitverlust aufrichten.

Falls der Contender nicht wieder 90° auf der Seite liegt, droht man vom Schwert herunter zu rutschen. Schnell mit der Hand an die Scheuerleiste greifen und zusehen, dass man an Bord kommt bevor das Boot sich ganz aufrichtet und man zwar in Luv aber daneben schwimmt. Wenn allerdings

der Contender aufgerichtet stehen bleiben sollte während man noch unter Wasser am Schwert hängt, dann war wohl doch nicht so viel Wind. Jetzt abzuwarten zahlt sich nicht aus. Da man sich zwar unter Wasser aber zumindest auf der Luv-Seite befindet, kann man die Scheuerkante an der Luv-Seite greifen und sich an die Wasseroberfläche ziehen. Sobald man neben dem Boot schwimmt, muss man sehen wie man sich an Bord zieht. Z.B. kann man versuchen sich das Travellerband zu greifen. Aber egal was Du machst:

!!! Verliere nie den Kontakt zum Boot !!!

A.10.6. Losfahren

Wer nach dem Aufrichten richtig Chaos an Bord hat, weiß dass er sein Layout der Strecker und Klemmen überdenken sollte. Alle anderen fahren los und freuen sich, dass der Contender ein selbstlenzendes Cockpit hat. Dreht man jedoch sofort in den Wind und bleibt hilflos stehen, dann konnte vermutlich der Baumniederholer nicht weit genug öffnen.

Einige gönnen sich eine Pause, wenn sie nach dem Aufrichten außer Atem sind. Damit verlieren sie während einer Wettfahrt noch mehr Plätze. Wie wäre es die Pause zu verschieben? Also sofort losfahren, Boot durchtrimmen aber dann mit 80% Leistung weiter segeln bis man wieder zu Kräften gekommen ist. Zurück an Land kann man behaupten, man hätte sofort wieder Vollgas gegeben.

Wie man nach dem Aufrichten losfährt sollte jedem klar sein. Aber manchmal ist einfach zu viel Wind, und man kippt um bevor man Fahrt aufgenommen hat. Wenn es so richtig ballert, zuerst das Trapez greifen, einhängen und zumindest den Hintern über die Kante nach Luv bringen. Auch mit flatterndem Segel nimmt der Contender Fahrt auf, wird dadurch stabiler, luvt bei etwas Leekrängung an, so dass man wieder zurück ins Boot kommen kann. Als nächstes den Pinnenausleger holen und wenn die Zeit nicht reicht, noch mal kurz ins Trapez bevor man sich die Großschot greift. Dann kann es weiter gehen. Man wird zwar eine Weile ohne Kontrolle durch die Gegend kurven, aber zumindest geht man nicht gleich wieder baden. Für die anderen heißt das, dass man bei viel Wind nicht zu dicht an einen gerade aufgerichteten Contender heran fahren sollte.

A.10.7. Kenterball & Co.

Ein paar Segler haben Befürchtungen durchzukentern und fahren im Masttop/Segelkopf einen Kenterball. Die einfachste Version ist ein Paar Schwimmflügel. Man befestigt sie am Fallschäkel oder Segelkopf und zieht sie mit dem Segel hoch. Das ist zwar nicht schön aber alles was man benötigt.

Andere packen einen Ball in ein Netz. Simple Sache, jedoch dengelt der Ball die ganze Zeit im Masttop herum. Auch wiegt das ein paar hundert Gramm und erhöht das Nick-Moment. Gerade dort oben will man unnötiges Gewicht vermeiden, denn ein höheres Topgewicht lässt einen nicht nur langsamer fahren, sondern auch schneller kentern - und langsamer aufrichten.

Alternativ kann man eine Schaumstoff-Wurst vorne ans Masttop kleben. Natürlich sollte der Schaumstoff kein Wasser aufsaugen. Ob man die gesamten 2m runter bis zum Vorstag benötigt,

muss man ausprobieren. Falls dies nicht zu 100% ein Durchkenten verhindert, so verzögert es zumindest, bzw. hilft beim Aufrichten. Gewicht und Luftwiderstand halten sich in Grenzen.

Etwas teurer ist die Version mit den beiden aufblasbaren Würsten, welche über ein dünnes Gewebe miteinander verbunden sind. Dieses Gewebe wird beim Segelkopf um das Vorliek gelegt und zum Segelsetzen mit in die Mastnut eingeführt (wenn es denn passt). Im gesetzten Zustand hat das Segel oben an den Seiten die aufgeblasenen Würste. Das sieht professionell aus, wiegt kaum etwas aber zerstört komplett die Wirkung des Segels oberhalb der Topplatte, was nicht so tragisch ist, weil da oben relativ wenig Vortrieb erzeugt wird. Viel problematischer ist der Luftwiderstand auf 6,5m Höhe über Deck. Gerade bei viel Wind will man dort oben keinen zusätzlichen Luftwiderstand haben, der einen schneller umkippen lässt.

Deswegen mag ich keine Kenterbälle. Sie erhöhen das Topgewicht und lassen einen wegen des Luftwiderstandes schneller, bzw. öfter kentern. Ein Argument dennoch einen Kenterball zu setzen kann durch das Revier gegeben sein. Hat man eine ungünstige Wassertiefe, so dass man im bösen Winkel seinen Mast in den Grund steckt, und ist dieser Grund auch noch schlammig, dann kommt man ohne fremde Hilfe nicht mehr frei. Zusätzlich läuft man Gefahr den Mast beim Abbergen zu brechen. Berüchtigt dafür sind z.B. die Außen-Alster und das Zwischenahner Meer. Auch wenn die Wassertiefe unter 7m ist, kann bei Welle der Mast unsanften Kontakt mit dem Grund bekommen.

Die gute Nachricht: man kann seinen Mast ein wenig präparieren, damit man es leichter hat, falls es einen umhaut. Einige Masten führen das Großfall außen. Man könnte also das Masttop verschließen, so dass kein Wasser hinein läuft. (Keinen Bauschaum nehmen, der zieht Wasser.)

Wenn das Fall innerhalb des Mastes läuft, kann man versuchen die Öffnung im Masttop so klein wie möglich zu gestalten. Denn je langsamer das Wasser in den Mast läuft, umso langsamer kentert man durch. Auch kann man die Öffnungen am Ansatzpunkt der Ober-Wanten und des Vorstages abdichten. Jedoch sollte man sicher stellen, dass das Wasser nach dem Aufrichten zügig aus dem Mast heraus läuft. Insbesondere verlangt unsere Klassenvorschrift, dass das Loch unter dem Mastfuß offen bleibt.

Als Anfänger sollte man das Aufrichten bis zur Perfektion üben! Das gibt Sicherheit, und bald kann man auf den Kenterball verzichten. Wer die Möglichkeit hat besorgt sich einen Mast, der Minimum-Gewicht besitzt. Je weniger Gewicht dort oben ist, desto leichter lässt sich das Boot handhaben und umso schneller kann man es wieder aufrichten, bzw. kippt erst gar nicht um. Und wer nicht umkippt, der ist zu beneiden.

A.11. Pumpen wie Christoph (von Christoph)

Weltweit gehört Christoph Homeier (GER 551) zu denjenigen mit einem sehr ausgeprägten und erfolgreichen Stil beim Pumpen. Dazu schrieb er Ende 2016 diesen Artikel: "Raumschots & Vormwind - Wie krieg ich die Kiste schnell?"

A.11.1. Wie krieg ich die Kiste schnell?

Seit einigen Jahren gibt es die Regel im Contender, dass ab einer durchschnittlichen Windgeschwindigkeit von 10 Knoten die Wettfahrtleitung entscheiden kann, ob frei gepumpt werden darf (Außerkraftsetzung von RRS 42; Anzeige durch Flagge "Oscar"). Mit dieser Regel hat sich das Downwindsegeln signifikant verändert und das Segeln ist deutlich physischer geworden.

Auch unabhängig vom Fitnesslevel lässt sich mit etwas Übung die Geschwindigkeit auf den raumen Kursen deutlich steigern. Und nicht nur die, sondern vor allem der Spaß. Mit einem Contender hohe Wellen absurfen hat für mich einen gewissen Suchtfaktor.

Die Geschwindigkeitsunterschiede auf diesen Kursen sind immens groß. Folglich lässt sich hier durch gezieltes Training auch viel rausholen.

A.11.2. Techniken

Ein Contender lässt sich Downwind mit folgenden Techniken schnell segeln:

- Sauberes Aussteuern der Wellen und Böen,
- Pumpen: mit der Hand an der Schot ziehen,
- Gewichtsverlagerung: sowohl seitlich als auch in Längsrichtung (Rocking, Ooching...).

Dadurch, dass wir alle drei Techniken unbeschränkt einsetzen dürfen (sobald die Wettfahrtleitung ihr OK gibt), ist unser Ziel diese sinnvoll miteinander zu verbinden. Abhängig von der Windstärke und der Wellenhöhe/-länge ist mal die eine und mal die andere Technik im Vordergrund. Wichtig ist allerdings, dass nur die Kombination den universellen kinetischen Kick auslöst, den wir haben wollen um deutlich schneller zu segeln oder auch noch den Adrenalinspiegel im Training nach oben zu treiben.

Bei der Betrachtung der Wellen stell dir vorab folgende Fragen:

- Ist die Welle schneller als ich oder langsamer - hilft sie mir oder stört sie eher?
- Kommen die Wellensets genau aus Windrichtung oder versetzt - komme ich auf dem einen Bug viel leichter ins Surfen als auf dem anderen?

Die Fragen sind wichtig darauf bezogen, ob du mit den Wellen überhaupt etwas anfangen kannst. Langsame Wellen und Wellen aus der falschen Richtung willst du nicht haben.

Wellen sind normalerweise in Gruppen unterwegs. Eine Wellengruppe besteht immer aus drei bis fünf größeren Wellen – dazwischen gibt es immer Pausen, in denen das Wasser flacher (nicht ganz so hügelig) ist (Setpause). Die großen Wellen willst du zum Surfen nutzen, die kleinen sind gut für Richtungsänderungen oder um vor dem nächsten großen Set ordentlich Fahrt aufzunehmen.

A.11.3. Vorgehensweise

Egal ob du auf einem Raumschotskurs oder Vormwind unterwegs bist, die grundsätzliche Vorgehensweise ist immer die gleiche:

1. Hinter dir siehst du ein hohes Set an Wellen ranrauschen.
2. Durch Anluven und Segeldichtnehmen (noch besser pumpen) beschleunigst du; du brauchst mindestens die Geschwindigkeit der Welle, damit sie dich mitnehmen will.

Contender Einsteiger Guide

3. Sobald die Welle hinter dir ist und das Heck schon leicht anhebt pumpst du das Segel hart an; oftmals sorgt die Kombination aus Boot nach Luv reißen und gleich darauf Segel mehrmals anpumpen (denke an einen Kolibri) für den nötigen explosiven Kick.
4. Sobald du spürst, dass das Boot von der Welle erfasst wurde, fällst du brutal ab (Luvkrängung und Ruderbewegung; Raumschots mit dem vorderen Fuß das Boot wegdrücken); Tipp: wenn du spürst, dass das Boot Vormwind auf der Welle nach hinten rutscht, bringt es manchmal was, nach vorne zu springen, dadurch wird der Bug nach unten gedrückt und die Welle nach hinten rausgepresst.
5. Anschließend genießt du den Ritt auf der Welle und verlagerst das Gewicht so, dass du keinen Stecker fährst, also weit nach hinten lehnen; bei sehr viel Wind und hohen Wellen, die dicht beisammen liegen, heißt das oft, dass du dich mit dem hinteren Fuß auf den Spiegel stellen musst.
6. Lange bevor das Boot langsamer wird, suchst du dir bereits die nächste Welle aus und platzierst dich so, dass du auch diese erreichst: entweder luvst du wieder an oder manchmal kannst du auch durch Abfallen und übergeigt fahren die nächste surfbare Welle erreichen.

A.11.4. Settings

Der Baumniederholer sollte dabei so eingestellt sein, dass das Achterliek nicht „krallt“ (zu dicht) ist, aber auch nicht zu viel Twist hat. Wenn das Boot zu wenig Fahrt aufnimmt, wenig „lebendig“ ist, öffne den Baumniederholer, wenn das Boot zu rollen anfängt und du das Gefühl hast, dass du den zur Verfügung stehenden Druck nicht in Vortrieb umgesetzt bekommst, nimm den Kicker dichter.

Grundsätzlich gilt: Je mehr Wind, desto dichter der Baumniederholer. Dadurch kannst du nicht nur effizienter pumpen, sondern bekommst auch Ruhe ins Schiff.

Das Cunningham sollte komplett auf sein. Ausnahme ist ein spitzer Raumschotskurs bei Überlebensbedingungen.

Raumschots bringt es bei Bedingungen, bei denen das Surfen noch schwierig ist, etwas, das Unterliek aufzumachen. Vormwind ist das egal (zumindest ist das meine Erfahrung).

Am Schwert stelle ich nur rum, wenn ich Zeit dafür hab (also bei eher weniger Wind). Ansonsten lasse ich das so wie auf dem Amwindkurs. Bei den bereits genannten Überlebensbedingungen bringt ein senkrechteres Schwert auf dem Vormwinder mehr Ruhe ins Schiff.

Raumschots hoch hängen erleichtert die Bewegung im Schiff und gibt zudem einen besseren Überblick – neue Wellen werden schneller gefunden, Böen leichter gesehen.

Achte darauf, dass die Schot nicht zu dicht ist.

A.11.5. Training

Bislang klang das alles ganz einfach. Ist in der Praxis nicht ganz so.

Raumschots und Vormwindsegeln kannst du gut auch alleine trainieren. Am besten suchst du dir immer eine Lee- oder Halsentonne, sonst weißt du nicht ob du nur schnell segelst und alle Wellen

Contender Einsteiger Guide

immer bekommst, weil du vielleicht viel zu hoch unterwegs bist. Am Ende musst du dann im Boot mit langsamer Fahrt wieder runter fahren und Boote in Lee fahren dir mit deutlich höherer Geschwindigkeit durch. Raumschots macht es Sinn verschiedene Winkel zu trainieren. Manchmal sind die Schenkel sehr stumpf, sodass du selbst bei richtig Druck in der Luft im Boot sitzt. Andere Male sind die Schenkel so spitz, dass du völlig überpowert mit teils flatterndem Vorliek zur nächsten Tonne donnerst (hier darfst du auch bloß nicht zu weit abfallen, sonst fährst du hinterher Amwind wieder hoch und das ist dann richtig langsam).

Vormwind ist es immer wichtig, die Wellenrichtung zu kennen. Auf welchem Bug ist es einfacher die Wellen abzusurfen? Auf diesem Bug würde ich dann auch hauptsächlich unterwegs sein wollen außer der Wind gibt mir was extrem anderes vor. Auch die Frage, ob du dich vor oder hinter dem Großschotturm aufhältst ist wichtig. Es gibt einen Punkt bis zu dem die Position vorne deutlich besser ist und du dadurch gut die Wellen nach hinten rausgedrückt bekommst. Über den Punkt hinaus musst du aufpassen, dass die Nase nicht zu tief eintaucht und die Gleitfahrt wird durch weiter hinten sitzen unterstützt.

Meist kniee ich vor dem Wind im Boot. Dadurch bin ich viel agiler, sodass ich das Boot extrem segeln kann. Manchmal fällt das Boot dann so stark ab, dass ich es nur noch eingefangen bekomme, indem ich mich in Lee extrem weit raus lehne.

Nach einiger Zeit, bekommst du ein Gefühl dafür, wann das Boot surft und wann es sich festgefahren hat. Das heißt leider nicht immer, dass das Erkennen langsamen Segelns automatisch zum schnelleren Segeln führt. Ich hatte Raumschenkel, auf denen ich den Groove einfach nicht gefunden habe. Zwar spürte ich, wenn das Boot sich fest fuhr, hatte aber nicht gleich eine Lösung parat. Mir hilft es dann, wenn ich das Boot extrem segle – also bisschen zu viel von allem mache (Vorsicht nicht kentern – passiert dann leicht). Das ist dann erst einmal frustrierend, weil du viel investierst und wenig bei rumkommt. Normalerweise bekomme ich dann aber nach einer Weile ein besseres Gefühl und kann dann meine Bewegungen wieder um die überflüssigen reduzieren. Es gibt auch Segler, die durch viel Ruhe das Boot schnell machen. Backe bekommt das phänomenal gut hin und ist gefühlt auch ohne bzw. mit wenig Pumpen wahnsinnig schnell. Das hilft dann natürlich auch, wenn "Oscar" mal nicht gezogen wird. Andere wie Sören pumpen immer extrem viel. Das geht natürlich nur, wenn die Fitness stimmt. Sich auf einem Schenkel tot machen um den Rest der Wettfahrt unkonzentriert im Schiff zu sitzen ist auch nicht schnell.

Grundsätzlich musst du bei kleineren und unregelmäßigen Wellen/Kabbelwasser immer mehr pumpen, als wenn die großen blauen Riesen durchrauschen. Bei letzteren musst du dich nur einmal anstrengen und sobald du drauf bist, fährst du erst einmal.

Hoffe ich konnte durch den Artikel die Kunst des Raumschots- und Vormwindsegelns etwas entzaubern und wir haben schön enge Rennen nächstes Jahr auf der Bahn! Viel Spaß bis dahin beim Trainieren!

A.12. Segeln ohne Ruder

Das Segeln ohne Ruder ist nicht einfach, macht aber insbesondere beim An- und Ablegen Sinn. Weiterhin bietet es den Vorteil, dass man mit weniger Ruderausschlägen auch weniger bremst. Wichtig dabei ist, dass die Lateralfäche angeströmt wird, man also immer Fahrt im Boot behält. Ansonsten dreht der Contender in den Wind. Solange man Fahrt hat, kann man mit Hilfe der Krängung steuern. Hierbei bietet das Schwert einen Widerstand, hält also den Contender ein wenig fest und dreht ihn. Krängt man nach Lee, so luvt man an. Krängt man nach Luv, so fällt man ab. Allgemein wird man immer ein wenig Luvkrängung haben müssen.

Die Trimmeinstellungen sollen der Luvgierigkeit entgegen wirken sowie das Steuern über die Krängung ermöglichen. Somit Cunningham ziehen, Baumniederholer lösen, Großschot nicht zu dicht nehmen, Sitzposition am Vorschott, etwas Luvkrängung, Schwert auf ca. 45° einstellen. Mit Übung schafft man sogar ein Wende oder Halse.

A.13. Ablegen

Gute Seemannschaft beginnt bereits an Land. Vor dem Abslippen sollte man wirklich alles(!) vorbereitet haben. Allerdings hisse ich das Segel erst, wenn der Slippi weg ist und ich neben dem Conti im knietiefen Wasser stehe. Doch dann geht es schnell: Das Segel ist bereits ausgerollt, der Segelkopf in die Mastnut eingeführt, das Großfall angeschlagen und das beigebundene Segel lässt sich schnell fürs Setzen lösen. Und wie immer: keine Regel ohne Ausnahmen. Bei ablandigem Wind und Gedränge am Slip setzte auch ich das Segel an Land. In allen anderen Fällen nehme ich mir die Zeit, die ich benötige. Notfalls slippe ich etwas früher, bevor die Leute hektisch werden.

Der Feind des Ablegemanövers ist die Luvgierigkeit. Deshalb sollte man sich in eine gute Startposition verholen und ausreichend Platz nach Luv haben. Unterliek dicht nehmen, was die Böen entschärft. Baumniederholer lose (außer vorm Wind bei viel Wind) was ebenfalls die Böen entschärft und die Luvgierigkeit verringert. Auch das Cunningham anzuballern wirkt der Luvgierigkeit entgegen. Damit das Boot nicht seitlich "wegschmiert", muss das Schwert zumindest eine Handbreit im Wasser sein.

Möglichst viel Fahrt ins Boot zu bekommen ist beim Losfahren wichtig. Ansonsten fehlt die Anströmung an der Lateralfäche und man dreht in den Wind. Wer bereits das Segeln ohne Ruder trainiert hat, ist im Vorteil. Sobald man Platz hat, kann man sich wieder um Ruder und Schwert kümmern, das Traveller-Band kurz nehmen, Großfall sortieren und den Trimm einstellen.

A.14. Anlegen

Einige Dinge erleichtern es den Conti heile an Land zu bringen. Beispielsweise sollte man nicht vergessen das Traveller-Band auf lang zu stellen, damit beim Aufslippen die Achterkante des Schwertes nicht leidet. Bevor ich das vergesse, leite ich damit frühzeitig mein Anlegemanöver ein.

Nicht zu knapp bevor man ans Land kommt und in Hektik gerät sollte man ggf. einen Aufschießer fahren, um das Traveller-Band zu öffnen und Schwert & Ruder vorzubereiten, bzw. ein wenig hoch

zu nehmen, damit man sicher ist, dass nichts klemmt. Zusätzlich: ein geöffneter Baumniederholer lässt uns besser auf Böen und Winddreher reagieren. Ein flaches Unterliek ist unempfindlicher bei Böen. Das Cunningham muss später sowieso lose sein, um das Großfall lösen zu können.

Je weniger Fläche von Ruder und Schwert sich im Wasser befindet, umso wichtiger ist es ausreichend Fahrt zu behalten. Dennoch, bei mehr Wind benötigt man mehr Tiefgang zum Stabilisieren. Mit einem Klappuder ist es natürlich am einfachsten. Hoch geklappt treten jedoch große Kräfte im Ruderkopf auf. Wer ein feststehendes Ruder besitzt, muss üben ohne Ruder segeln zu können. Bis man das kann, lässt sich das Ruder heraus nehmen und achtern in Lee an der seitlichen Scheuerkante eintauchen, um zu lenken wie ein Indianer im Kanu.

Mit etwas Übung lässt sich ein Effekt nutzen, mit dem man einen Aufschießer fahren und driften kann. Man löst spätestens jetzt das Cunningham, nimmt das Ruder komplett heraus, das Schwert komplett hoch, holt die Schot dicht und hält den Rumpf waagrecht. Der Conti driftet weiter und dreht dabei in den Wind. So gelangt man die letzten Meter mit Null Tiefgang an Land.

Wer beim Setzen des Segels das Fall so vorbereitet hat, dass man es ohne viel zu fummeln wieder loswerfen kann, spart nicht nur Zeit. Bei Wind, Welle und Gedränge vermeidet man wahrscheinlich auch Beschädigungen am Boot.

A.15. Schleppen lassen

Eigentlich ist es schöner zu segeln. Leider funktioniert das nicht immer.

A.15.1. Schleppleine

Das Mitführen einer Schleppleine ist laut Klassenvorschrift vorgeschrieben. Es muss eine Schwimmleine sein von mindestens 15 m Länge und 8 mm Dicke. Eine Schwimmleine hat den Vorteil, dass sie einen Ruck abfedern kann. Solange man sie nicht benötigt, bindet man sie an den Mastfuß, ans Vorschott oder irgendwo im Vorschiff trocken unter Deck.

A.15.2. Grundregeln

Wer zum ersten mal geschleppt wird, sollte folgendes beachten:

- Ein Ende der Schleppleine mit einem Palsteg um den Mastfuß binden, so dass sich der Mast frei in dem Auge des Palstegs bewegen kann.
- Die Schleppleine des Hintermanns knotet man in den Palsteg der eigenen Schleppleine beim Mastfuß, so dass der Mast sich weiterhin frei im eigenen Palsteg bewegen kann.
- Unterliek durchsetzen, damit der Baum nicht vom Lümmel fällt. Das Vorliek ist egal.
- Großschot und Baumniederholer lösen.
- Schwert auf 45° anstellen oder höher - aber nicht komplett hoch nehmen.
- Das Steckeruder unten lassen, aber vielleicht den Sicherungssplint heraus nehmen, falls das Motorboot spontan über eine Sandbank fährt und man schnell reagieren muss.
- Die Sitzposition ist achtern im Cockpit, was den Contender stabilisiert.
- Nicht im unruhigen Kielwasser des Vordermanns fahren, sondern seitlich versetzt. Dabei nicht den Vordermann mit der Schleppleine erwürgen.

- Der Letzte im Schlepp muss darauf achten die Schleppleine stramm zu halten, bzw. sie nicht zu überfahren. Also notfalls stärker seitlich fahren, wenn der Schlepp langsamer wird.
- ...und natürlich nicht kentern.

A.15.3. Details

Noch ein paar Worte dazu auf welcher Seite die Schleppleine(n) sein sollte(n). Wenn man sich z.B. auf der Steuerbord-Seite des Schleppers befindet, dann sollte die eigene Schleppleine an Backbord vom Vorstag sein. Eigentlich unnötig darauf hinzuweisen, wenn es nicht noch weiter ginge: Denn die Schleppleine des nächsten Bootes sollte in Verlängerung der eigenen Schleppleine verlaufen, also z.B. nach Steuerbord achteraus. Dadurch hat man kaum Ruderdruck, weil man sein eigenes Boot nicht aus der Zug-Linie der Schleppleinen heraus steuern muss.

Aufgrund diverser Erlebnisse möchte ich darauf eingehen wie man eine Leine wirft. In der Eile schaffen es die meisten noch einen Palstek um den Mast zu knoten und werfen dann das Gewusel über Bord. Auf halben Weg zum nächsten Boot kommt die Leine stramm und der Wurf endet im Wasser. Chance verpasst, der Schleppverband zieht weiter. Und selbst wenn so ein Gordischer Knoten es bis zum Nächsten schafft, was soll man damit?

Gute Seemannschaft sieht folgendermaßen aus: Die sauber aufgeschossene Leine in zwei Hälften teilen. Die lose Hälfte in die Wurfhand nehmen (z.B. rechts), die andere Hälfte der Leine auf Seite des Mastes in die andere Hand (links) nehmen und diese zur Wurfhand (rechts) führen. Nun befinden sich beide Hände an der Hüfte (rechts). Dann den Wurf (rechts + links) mit einer Körperdrehung (von rechts nach links) unterstützen. Dabei gibt die andere Hand (links) ihre Hälfte der Leine hinterher. So wickelt die Leine sich ab und fliegt so weit sie kann, während die zweite (linke) Hälfte sich ebenfalls abwickelt und dabei verhindert, dass die Leine zu früh stramm kommt. Wenn man jetzt noch die Schleppleine auf der richtigen Seite außen um das Außenwant herum geführt hatte und sie sich frei übers Vorschiff bewegen kann, ist es perfekt.

Falls man als erster am Schlepper ist, kann man einen Palstek an das lose Ende der Schleppleine knoten. Ein Knoten fliegt weiter und erleichtert die Arbeit des ggf. ungeschulten Hilfspersonals. Während des Schleppens ist man den Fehlern des Schleppers ausgeliefert, weshalb ich darauf achte meine Knoten schnell lösen zu können. Den Palstek um meinen Mast lege ich auf Slip, indem ich das lose Ende des Palsteks zurück führe. Beim Lösen verbleibt noch ein Halber Schlag am Mast, der bald durchrutscht. Den Hintermann befestige ich mit einem Halben Schlag auf Slip an dem Palstek meiner Schleppleine. Das sieht gewagt aus, hielt aber bisher und lässt sich mit einem kräftigen Ruck lösen. Zur Sicherheit knote ich mit dem (extra langen) Auge des Slip-Knotens einen weiteren Halben Schlag. Dies ebenso zu machen muss aber jeder für sich entscheiden.

A.15.4. Im Pulk

Wenn es darum geht, dass man geschleppt werden will, dann sollte man sich nicht zu weit von den Kollegen entfernen. Zu leicht könnte man übersehen werden. Vielleicht hat der Schleppverband auch keine Motivation den einen Segler weit ab vom Kurs auch noch einzusammeln: „Soll ihn doch das nächste Motorboot mitnehmen...“. Dann kommt man nicht mit dem Pulk an. Nicht im Pulk zu

sein kann bedeuten, dass man im Hafen spät eintrifft und alleine slippen muss. Oder man befindet sich auf dem Weg zur Regatta-Bahn, wird vom Schleppverband übersehen und kommt zu spät zum Start. Die Wettfahrtleitung wird sicherlich auf einen ganzen Schleppverband warten, insbesondere wenn sie im Funkkontakt stehen. Aber wer wartet schon auf den letzten Nachzügler? Somit sollte man sich bei Flaute nicht zu weit vom Rudel entfernen.

B. Technik und Trimmeinrichtungen

Die Technik an Bord muss reibungslos funktionieren und in jeder Situation gut zu bedienen sein. Das Layout an Bord hängt von den individuellen Bedürfnissen ab. Die Trimmeinrichtungen beschränken sich auf das Nötigste. Für mehr hat man weder Zeit noch genug Hände. Somit kann man sich auf das Wesentliche konzentrieren: den Segelspaß. In diesem Kapitel werden Technik und Trimmeinrichtungen beim Contender beschrieben und was sie bewirken.

B.1. Rumpf

Der Rumpf sollte dicht sein und kein Wasser aufnehmen. Das Minimalgewicht des Rumpfes beträgt 83 kg. Dazu muss alles, auch alle Leinen (außer Travellerband) und Gummis, sowie Mast, Ruder und Schwert, entfernt werden. Die Lukendeckel werden mitgewogen. Alle Beschläge, die fest angebracht oder verschraubt sind, werden mitgewogen. Jedoch gehören die Locheisen oberhalb der Püttinge zum Mast.

B.1.1. Ausgleichsgewichte (Blei)

Normalerweise besitzt ein Contender zwei Stücke Blei. Beide werden für alle sichtbar im Cockpit angeschraubt: eines am Vorschott, das andere am Achterschott - am besten möglichst tief über dem Cockpitboden. Ausgleichsgewichte dürfen in der Summe die 6 kg nicht überschreiten. Wenn das nicht reicht, muss das Boot irgendwie schwerer gemacht werden. Es ist egal wie das Blei geformt ist. Man kann Taucherblei nehmen, Dachdeckerblei aufrollen oder Blei selber gießen (Vorsicht, Bleidämpfe sind giftig!).

B.1.2. Inspektionsluken und -Deckel

Durch die Inspektionsluken kann man nicht nur in den Rumpf greifen um z.B. ein Spraytop hervor zu holen, auch kann man in die Deckel Löcher bohren um etwas zu befestigen. Außen am Deckel lassen sich Vorrichtungen anbringen für Getränke und Snacks, innen für die Schleppeleine oder einen Beutel. Und falls man einen Deckel ruiniert hat, kauft man einfach einen neuen. Generell gibt es zwei Sorten von Inspektionsdeckeln, die ähnlich aufgebaut sind mit Deckel, Montagering und einem Dichtungsring, aber gegensätzliche Eigenschaften besitzen.

Die Firma Allen (ehem. Holt-Allen) hat einen Deckel, den man gut greifen und somit gut öffnen kann. Den Montagering schraubt man ans Schott und legt den Dichtungsring außen herum. Sobald man den Deckel aufschraubt, drückt dieser auf den Dichtungsring, welcher aufs Schott drückt, und die gesamte Konstruktion wird wasserdicht - wenn man es beim Einbau nicht zu gut gemeint hat. Falls man meint, den Montagering wasserdicht auf das Schott kleben zu müssen, wird der Ring

wegen des Klebers ca. 0,5 mm abstehen. Damit drückt der Deckel nicht mehr ausreichend auf den Dichtungsring, was einen minimalen Spalt entstehen lässt. Das reicht aus um ca. 0,5 l Wasser zu bunkern während man bei Hack 4 Wettfahrten lang das Deck spült. Wenn bedeutend mehr Wasser im Schiff sein sollte, und der Deckel nicht schief aufgeschraubt war, sollte man auf Lecksuche gehen. Mit der Zeit kann der Dichtungsring in der Sonne Risse bekommen. Bevor man einen neuen kauft, kann man ihn um 180° drehen und/oder wenden. Als i-Tüpfelchen kann man den Montagerring so anschrauben, dass das (offene) Ende des Gewindes nicht genau nach unten zeigt.

Die andere Sorte von Inspektionsdeckeln kommen von Firmen wie RWO oder Ronstan. Sie haben den Dichtungsring beim Gewinde und nicht außen. Allerdings ist das Gewinde viel feiner, weshalb man es frei von Schmutz halten sollte. Leider kann man den Deckel schlecht greifen, so dass man Schwierigkeiten haben kann ihn zu öffnen. Bei der Montage des Ringes sollte man ihn wasserdicht an das Schott kleben. Dieses System ist also das Gegenteil von dem von Allen.

B.1.3. Druckausgleich

Damit der Rumpf dicht bleibt und unter Temperaturwechsel der Luftdruck im geschlossenen Rumpf keine Haarrisse erzeugt, kann man für den Druckausgleich in einem der Lukendeckel ein 3 mm großes Loch bohren. Wenn das Boot bei 20°C im Schatten in der prallen Sonne steht und man es dann ins kühle Nass schiebt, sollte man für den Druckausgleich kurz einen Lukendeckel öffnen. An Land ist es üblich mindestens einen Lukendeckel offen zu lassen, um den Rumpf zu lüften.

B.1.4. Progrid

Für einen sicheren Stand im Trapez hat sich "Progrid" bewährt. Man erhält es bei unseren Bootsbauern. Empfehlenswert ist es folgende Bereiche mit Progrid auszukleiden:

- Cockpitboden,
- evtl. die Seitenwände des Cockpits (eher achtern als vorne),
- Scheuerleisten und mindestens die hintere Hälfte des Seitendecks,
- Achterdeck fast komplett.

Als gute Beispiele dienen die Boote der Mitsegler. Mit 3 Platten Progrid sollte man auskommen. Diverse Farben ermöglichen Individualität. Das Progrid lässt sich recht gut mit Pattex ankleben. Die Kanten kann man mit Sikaflex anfüllen, bzw. schützen.

B.1.5. Lenzunnel

Die Lenzunnel in Verbindung mit dem doppelten Cockpit-Boden sichern den Segelspaß, wenn es richtig nass wird. Die Klassenvorschrift schreibt Lenzunnel vor, welche zusammen nicht 0,015 m² Durchflussöffnung überschreiten dürfen. Dafür sorgt der Bootsbauer. Der Rest ist Design. In der Tat kann das geübte Auge anhand der Lenzunnel-Öffnungen im Spiegel erkennen um welchen Bootsbauer es sich handelt. Oder auch nicht, denn manche Boote haben Klappen (z.B. aus Segeltuch) am Spiegel, damit bei Flaute und Leekrängung das Wasser nicht zurück läuft.

B.2. Pütting & Co.

Die verbindenden Elemente von Rumpf und dem Stehenden Gut nehmen zum Teil sehr starke Kräfte auf und leiten diese weiter. Damit unterliegen auch sie dem Verschleiß; meist in Form von plastischer Verformung.

B.2.1. Püttinge

Es treten zwei Sorten Püttinge auf. Dabei gilt das Hauptaugenmerk der Kraftableitung von den Unterwanten, weil dort die größeren Kräfte auftreten sobald der Baumniederholer angeballert ist.

Die Püttinge aus VA-Blech arbeiten über Scherkräfte. Sie werden durch die Scheuerleiste hindurch geschoben und an den Rumpf geschraubt. Dafür sollte der Rumpf an dieser Stelle eine einlamierte Verstärkung besitzen. Die Befestigungsschrauben sind zusätzlich mit Epoxy eingesetzt (siehe "Ruderbeschläge"). Früher waren die Püttinge ca. 1,2 mm dick, was manchmal zu Langlöchern führen konnte. Inzwischen werden ca. 2,0 mm dicke Püttinge verwendet. Das Pütting hat zwei Flanken. Die nach oben weisende Flanke ist für das Oberwant. Das Unterwant allerdings zieht in schräger Richtung, weshalb die zweite Flanke in genau diese Richtung weist. Damit dem Unterwant kein Hebel geboten wird, müssen die Püttinge exakt an der Knick-Kante (der Flanke fürs Unterwant) am Rumpf/Deck anliegen und dort ein stabiles Widerlager haben. Sollte allerdings an dieser Stelle der Bereich vergammelt oder abgerundet sein, entsteht ein kleiner Hebelarm für das Unterwant. Damit werden die Befestigungsschrauben des Püttings zusätzlich mit Zugkräften belastet, so dass sie bald heraus reißen werden.

Die Püttinge in Form von U-Bügeln, wie man sie von Dickschiffen und Katamaranen kennt, werden durch die Rumpf-Deck-Verbindung sowie eine dortige Verstärkung gesteckt und verschraubt. Die Lastverteilung an dieser Stelle ist extrem wichtig, weil die Befestigung auf Zug arbeitet. Meist gibt es zwei U-förmige Bügel pro Seite. Der parallel zur Scheuerkante ausgerichtete Bügel ist für das Oberwant. Das Unterwant allerdings zieht in schräger Richtung, weshalb der zweite Bügel in diese Richtung weist. Vertauscht man sie, wird das Unterwant den Bügel des Oberwants verbiegen oder aus der Rumpf-Deck-Verbindung heraus hebeln.

B.2.2. Locheisen (Wantenhänger) und Bolzen

Die Locheisen unterscheiden sich je nach Hersteller in den Lochabständen und der Dicke der Bolzen (Zoll oder Meter). Meist sind die Bolzen 4,8 - 5,0 mm dick oder sogar 6 mm. Die Löcher in den Püttingen sind für 5 mm vorgesehen, was normalerweise passt. Wenn man sie für 6 mm aufbohren will, sollte man zum Schutz ein Blech aufs Deck legen.

Eines haben alle Locheisen gemein: Sie öffnen am Pütting weiter als notwendig. Das belastet den Bolzen unnötig. Man kann die Locheisen im Schraubstock ein wenig zusammen drücken - aber nicht zu weit, denn sonst passt das Terminal vom Want nicht mehr hinein.

Der normale Bolzen besitzt eine Bohrung für den Sicherungsring. Dort sitzt die Schwachstelle, denn direkt innen vom Loch greift das Locheisen an. Die mitgelieferten Bolzen sind meist

passgenau. Falls man das Locheisen zusammen drückt oder längere Bolzen kauft, kann man mit 1-2 Unterlegscheiben das Loch mit dem Sicherungsring auf Abstand zum Locheisen bringen.

Manche benutzen einen Fast-Pin statt des Bolzens. Ein Fast-Pin ist auf das Locheisen abgestimmt, so dass man sich überlegen sollte, ob man an diesem System etwas manipuliert.

B.2.3. Stamaster

Statt der Locheisen am Unterwant benutzen viele die feiner justierbaren "Stamaster". Laut Klassenvorschrift dürfen während der Wettfahrt die Wanten nicht verstellt werden können. Jedoch zwischen den Wettfahrten ist es erlaubt, so dass man manchmal beobachten kann wie jemand auf sein Vorschiff steigt, den Klappspanner löst und die Spannung der Unterwanten ändert. Der Schwachpunkt der "Stamaster" ist die untere Schraube beim Locheisen und sollte gelegentlich kontrolliert werden.

B.2.4. Klappspanner

Den Klappspanner sollte man zum Spannen des Riggs vorsichtig umlegen, damit man ihn nicht verkantet. Auf Dauer könnte eine der beiden unteren Laschen aufbrechen, welche mit dem Vorstagsbeschlag am Bug verbunden werden. Noch wichtiger ist es den kleinen Bolzen zu kontrollieren, welcher die Drehachse des Klappspanners darstellt.

Den gängigen Klappspanner erhält man bei unseren Bootsbauern oder im Fachhandel (Best.-Nr. bei RWO: R 4550). Der besagte Bolzen muss genau passen: 5mm dick; 10mm lang, bzw. 6mm bis Loch (Best.-Nr. bei RWO: R 6611).

B.3. Mast

Der Mast ist ca. 6,5 m lang, muss laut Klassenvorschrift mindestens 7 kg wiegen und ein "tip-weight" von mindestens 2,3 kg besitzen. Die exakte Messmethode steht in den Klassenvorschriften.

Für den Einstieg sollte man mit dem bereits vorhandenen Masttrimm segeln gehen. Schließlich hat sich der Vorgänger/Bootsbauer etwas dabei gedacht. Änderungen sollten mit Unterstützung eines erfahrenen Contender-Seglers unternommen und dokumentiert werden. Mit zunehmender Erfahrung wird man eigenständig Anpassungen vornehmen wollen. Ein guter Masttrimm erzeugt nicht nur die Voraussetzung für maximalen Speed, sondern hilft auch beim Handling des Contenders. Zum Masttrimm existiert bereits ein Artikel von Graham Scott ("D.2 Web-Links").

B.3.1. Mastposition

Beim Stellen des Mastes muss man die Klassenvorschriften berücksichtigen. Der Abstand der Achterkante des Mastes zum Spiegel am Heck muss 3.050 bis 3.250 mm betragen. Hierbei zählt zu dem Mast auch die Nut für das Segel, welche gedanklich bis unten verlängert wird. Die Nut wird somit rechnerisch berücksichtigt. Überhänge am Heck über den Spiegel hinaus werden rechnerisch neutralisiert. Der Mast muss im Segel-Zustand stehen, also mit gespanntem Rigg, bzw. umgelegtem Klappspanner.

Als Mastposition wird eine maximal achtern stehende Position angestrebt. Das ist zwar mehr ein Erfahrungswert als kalkulierte Physik, hat sich aber bewährt. Die Mastfußschiene lässt nur eine schrittweise Einstellung zu.

B.3.2. Mast stellen

Eigentlich ist es nicht schwierig den Mast zu stellen. Man bekommt nur nicht die Oberwanten eingehängt, wenn man etwas mehr Riggspannung haben möchte. Im Prinzip muss das Vorstag verlängert, bzw. vorübergehend ersetzt werden. Es gibt mehrere Lösungs-Methoden. Eine davon wird hier vorgestellt.

Zur Vorbereitung werden die Unterwanten an die Püttinge befestigt und aufs Vordeck gelegt. Ein Trapez wird auf "ganz lang" eingestellt, um das Außenwant herum geführt und mit einer Verlängerungs-Leine an der Deichsel befestigt. (Alternativ kann man das Vorstag mit offenem Klappspaner am Vorstags-Pütting um ca. 5 cm verlängern.) Danach sollte man den Mast senkrecht neben den Rumpf stellen. Nun lässt sich der Mast in den Mastfuß stellen und nach achtern kippen bis das Trapez-Ersatz-Vorstag stramm ist. Vorsicht: wenn die Verlängerung zu lang ist, kann der Mastfuß aus der Schiene springen! Indem man den Mast ein wenig zur Seite neigt, lassen sich die Unterwanten einhängen. Nun sollte der Mast bereits von alleine stehen bleiben. Jetzt die Oberwanten befestigen. Danach wird mit der Trapez-Talje der Mast nach vorne gezerrt bis sich das Vorstag befestigen lässt. Fertig.

B.3.3. Mastfuß-Schienen-Klotz

Damit der Mastfuß nicht nach vorne aus der Schiene springen kann, haben einige Boote in der Schiene vorm Mastfuß einen Klotz platziert. Diesen befestigt man am einfachsten mit einer Schraube, welche durch die Locheinstellung der Mastfuß-Schiene geht. Insbesondere bei älteren Booten macht dies Sinn, weil früher weniger Mastfall gefahren wurde und deshalb die Schiene noch mit einem flachen Keil unterfüttert wurde.

B.3.4. Vorbiegung, Salinge, Wantenspannung

Die Vorbiegung des Mastes sollte primär abgestimmt sein auf die Vorliekskurve des Segels, sodann auf das aufrichtende Moment der Crew. Erstere wird beim Kauf entschieden und ist damit vorgegeben. Letzteres ist direkt abhängig von Gewicht und Größe des Steuermanns, bzw. indirekt vom Können und Segelstil. Hierbei muss man zusätzlich berücksichtigen, dass die Vorbiegung des Mastes an Land ohne Segel (statische Grundeinstellung) anders ist als auf dem Wasser bei unterschiedlichen Segelbedingungen (dynamisches Verhalten). Und genau darin liegt die hohe Kunst des Mast-Trimms! Wie man ein gutes dynamisches Verhalten des Mastes beim Segeln erkennt und es anpassen kann, das kriegen leider nur diejenigen hin, denen man Chancen auf einen Meisterschaftstitel einräumt. Für den Anfang reicht es aber, wenn man nicht die letzten 5% aus dem Rigg heraus holt, sondern ohne zu stolpern über den Parcours gelangt.

Wer nicht auf die Hilfe erfahrener Contender-Segler zurück greifen kann, sollte als statische Grundeinstellung dem Mast ca. 10 - 25 mm Vorbiegung geben. Dies misst man bei gespanntem

Rigg auf Höhe der Salinge indem man z.B. das Großfall vom Top zum Lümmel spannt und den Abstand zwischen Fall und Mastnut misst. Grundsätzlich gilt, je mehr Mastbiegung, desto weniger Druck wird im Boot sein - und umgekehrt. Je weniger aufrichtendes Moment und unerfahrener man ist, umso schneller sollte bereits der Mast biegen um den Druck abzubauen, denn desto besser kann man das Boot beherrschen. Bei einem tief geschnittenen Segel wird man ebenfalls mehr Mastbiegung haben wollen.

Die Mastbiegung wird natürlich über den Salingswinkel und die Länge der Salinge in Verbindung mit der Wantenspannung erzielt. Die sogenannten Unterwanten, die nur bis kurz über die Höhe des Lümmels reichen, biegen den Mast wieder zurück und nehmen damit etwas Vorbiegung wieder heraus. Die Unterwanten sollten nicht zu stramm sein, bzw. erst stramm kommen, nachdem man den Klappspanner im Vorstag mindestens halb umgelegt hat. Macht Euch zu Anfang nicht verrückt wegen eines mehr oder weniger exakten Wertes für die Spannung der Oberwanten. Messwerte von 150 - 200 kg sind normal. Sollte das Boot bereits in die Jahre gekommen und der Rumpf weich sein, dann legt lieber etwas weniger Spannung auf. Große, schwere Segler dagegen haben meist Werte am oberen Ende. Ebenfalls haben sich bei ihnen Salinge ab 450 mm Länge bewährt, bzw. bei kleinen, leichten Seglern kurze Salinge von 435 mm oder kürzer. Auch bei einem zu harten Mast kann man dies mit kürzeren Salingen und mehr Salingswinkel versuchen zu kompensieren.

Die Dynamik beim Segeln zeigt was noch zu justieren ist. Nun wird es schwierig, weil man an Bord einen ungünstigen Blickwinkel hat. Außerdem ist der Mast im Bereich der Salinge nicht durch gewöhnliche Unterwanten gestützt, welche normalerweise bis zum Anschlagpunkt unter den Salingen gehen. Jedoch ist das ein Vorteil, weil es den Mast je nach Segeldruck mitarbeiten lässt - wenn man denn einen guten Trimm besitzt. Hat man den Eindruck, dass zu früh Druck verloren geht, dann kann man um die Mastbiegung zu verringern den Salingswinkel vorlicher einstellen, ggf. die Salinge länger machen, mehr Wantenspannung einstellen oder auch die Unterwanten strammer einstellen. Nützt das alles nichts und hat man den Eindruck, dass das Masttop zu früh öffnet und dadurch Druck verloren geht, dann braucht man ein härteres Masttop, bzw. einen anderen Mast.

B.3.5. Mastfall

Gerne wird der Contender mit möglichst viel Mastfall gesegelt. Auch das ist so ein Erfahrungswert. Insbesondere gilt er für die Kreuz. Aber man kann auch zu viel einstellen. Spätestens wenn man nicht mehr durch die Wende kommt ohne umzukippen, sollte man etwas ändern. Für eine Grundeinstellung an Land kann man das Segel setzen, die Schot dicht nehmen, ebenso das Unterliek und dann den Baumniederholer maximal anballern. Wenn jetzt zwischen dem Achterdeck und der Baumnock Deine beiden geballten Fäuste hochkant übereinander noch Platz finden, dann könntest Du die Wende mit etwas Übung schaffen. Zu Anfang wäre es gut, wenn zusätzlich die Daumen hoch noch Platz finden würden.

Man kann das Mastfall auch exakt messen, wobei man mögliche Längenunterschiede der Segel im Achterliek berücksichtigen sollte. Zum Messen des Mastfalls justiert man das Fall so, dass es genau auf die Messmarke beim Lümmel trifft. Dann schwenkt man das Fall zum Heck und misst den

Abstand zum Spiegel. Werte von 600 mm oder mehr sind normal. Eine andere Methode ist ein Maßband am Fall zu befestigen, das Fall zu setzen wie beim Segel und nun den Abstand vom Masttop zum Spiegel zu messen. Diese Methode sollte Werte ergeben, die um die Distanz von Messmarke Nr. 1 am Mast zu Nr. 4 (600 + 5.842 mm) größer sind.

Sollte man zu viel Mastfall haben und den Mast aufrechter stellen wollen, muss man das Vorstag tiefer einhängen. Ebenfalls müssen die Ober- und Unterwanten höher eingehängt werden, um die Wantenspannung beizubehalten.

B.3.6. Messmarken

Sobald der Mast so steht wie man ihn haben will, kann man sich um die exakten(!) Positionen der Messmarken kümmern. Die Messmarken müssen mindestens 10 mm dick, während des Segelns sichtbar und von der Farbe des Mastes unterscheidbar sein. Somit hat man früher bei den Alu-Masten schwarzes Tape benutzt, bzw. heutzutage bei den schwarzen Karbon-Masten weißes Tape. Andere Farben sind möglich, können aber zu Diskussionen führen.

Zuerst wird die Messmarke Nr. 1 angebracht, welche die unterste ist und als Referenz für die nächsten drei Messmarken dient. Dafür muss der Mast im Segel-Zustand stehen, also mit geschlossenem Klappspanner. Die obere Kante der Messmarke Nr. 1 darf nicht höher als 585 mm über dem Deck sein, was beim Lümmel sein wird. Hierbei zählt zu dem Mast auch die Nut für das Segel, welche gedanklich bis zum Mastfuß verlängert wird. Aufgrund des nicht unerheblichen Mastfalls beim Contender wird achtern bei der Nut gemessen. Diese Messmarke beschränkt in Verbindung mit Messmarke Nr. 4 wie hoch man das Segel setzen darf. Des weiteren darf man das Segel nicht unterhalb der Messmarke Nr. 1 herunter ziehen. Indirekt wird dadurch auch die Länge des Vorlieks beschränkt.

Sobald die Messmarke Nr. 1 angebracht ist, kann man den Mast wieder legen und die nächsten drei Messmarken anbringen. Hierbei sind die Messmarken Nr. 2 und 3 eher für die Mastenbauer ausschlaggebend, weil Oberwanten und Trapeze zwischen diesen Messmarken angebracht sein müssen. Die obere Kante von Messmarke Nr. 2 darf nicht niedriger als 3.350 mm oberhalb von Messmarke Nr. 1 sein. Die untere Kante von Messmarke Nr. 3 darf nicht höher als 3.760 mm oberhalb von Messmarke Nr. 1 sein.

Die Messmarke Nr. 4 ist diejenige, auf welche die Jury auf der Regattabahn schauen wird, weil der Segelkopf unterhalb dieser Marke bleiben muss. Die untere Kante von Messmarke Nr. 4 darf nicht höher als 5.842 mm oberhalb von Messmarke Nr. 1 sein. Messmarke Nr. 4 ist auch diejenige, die gerne mal verloren geht, nachdem man bei einer Kenterung das Masttop wieder aus den Dreck gezogen hat.

B.3.7. Mast-Durchführungen und Löcher

Ein Mast besitzt mehrere Durchführungen für die Wanten, Vorstag und Großfall. Während einer Kenterung läuft dort Wasser hinein und sorgt für ein schnelleres Durchkentern. Die Durchführungen

für die Ober-Wanten und das Vorstag kann man von außen zukleben. Beim Großfall wird es schwierig. Keinesfalls mit PU-Schaum ausschäumen, weil der auf Dauer Wasser zieht.

Das Loch im Mastfuß muss laut Klassenvorschrift offen bleiben, damit das Wasser nach dem Aufrichten wieder heraus laufen kann. Die Durchführungen der Unterwanten sollte man ebenfalls offen lassen, weil dort zusätzlich Wasser heraus laufen wird.

B.4. Großfall

Beim Großfall gibt es mehrere Varianten. Egal welche man besitzt, man sollte das Setzen des Segels so vornehmen können, dass man immer exakt dieselbe Position erhält. Hierbei darf das Großsegel nur bis unter(!), bzw. an die oberste Messmarke am Mast hoch gezogen werden.

Das Großfall sollte so gut wie kein Reck aufweisen. Das ist extrem wichtig bei Starkwind. Wenn das Großfall zu viel Reck hat, lässt sich nicht genug Spannung aufs Cunningham bringen und folglich bleibt der gewünschte Effekt aus oder wird stark abgeschwächt.

Wenn man das untere Ende vom Vorläufer des Großfalls am Mastfuß befestigt, minimiert man Anzahl und Komplexität ungewollter Knoten, nachdem das Segel gesetzt wurde. Jetzt noch aufschließen und z.B. mit einem Gummi am Mastfuß fixieren. Dann herrscht Ordnung und man braucht nicht lange, wenn das Segel wieder runter soll.

B.5. Trapez

Beim Trapez unterscheidet man, ob man mit oder ohne "Tack-Sticks" fährt. Der besondere Ablauf der Tack-Sticks besteht darin, dass man nach der Wende beim Rausgehen sich den Stock greift, raus geht, sich erst draußen(!) einhängt und dann die Großschot dicht nimmt. Wenn man das gut kann, hat man den Vorteil, dass man nach der Wende schneller wieder beschleunigt. Es verlangt aber viel Übung. Vielleicht sollte man sich zu Anfang damit besser nicht belasten?

Egal welche Sorte Trapez man fährt, es sollte alle Windbereiche abdecken können. Einerseits muss man die Trapez-Talje so weit fieren können, bis man im Trapez waagrecht über den Wellen hängt. An Land kann man das grob überprüfen, indem das Trapez maximal bis zum Sicherungs-Knoten(!) gefiert wird und man überprüft, ob der Trapez-Ring auf Höhe des Püttings das Deck berührt. Andererseits möchte man bei wenig Wind mit dem Hintern frei über das Seitendeck schwingen, bzw. sich unter Umständen noch höher ziehen können. Das sind ca. 80 cm Höhenunterschied.

Die Trapez-Talje sollte gut und weich in der Kamm-Klemme fixiert werden können. Insbesondere sollte sich der Tampen im Trapez hängend wieder problemlos heraus ziehen lassen. Es ist schon vorgekommen, dass die Klemme so gut festgehalten hat, dass der Trapezring aus dem Trapezhaken fiel, als man sich mit dem Arm hochzog. Nachdem man nicht mehr eingehakt war, löste sich der Tampen aus der Klemme und man ging auf Tauchstation. Aufgrund der anderen Kraftuntersetzung beim Tack-Stick (s.u.) beißt die Klemme stärker in den Tampen, weshalb die beiden besonders gut aufeinander abgestimmt sein sollten.

Bei dem Trapezring gibt es ein Problem: Je größer der Durchmesser des Trapezringes, desto besser trifft man zwar den Trapezhaken, allerdings wird die Statik anfälliger. Mit dem Trapezhaken walzt man den Trapezring unten auf der Innenseite mit der Zeit flach, während sich auf der Rückseite ein Haarriss bildet. Irgendwann ist der Trapezring so geschwächt, dass er aufbricht und man ein Bad nimmt. Besser den Ring rechtzeitig austauschen.

Eine Anmerkung zur Ästhetik. Den Griff im Trapez fassen wir nur an, wenn wir uns draußen stehend aushaken wollen - oder uns mit dem Tack-Stick draußen wieder einhaken. Wer sich dennoch ängstlich am Griff festhält wird gnadenlos ausgelacht! Auf dem Contender hat man sowieso keine Hand frei. Und zum Üben von einarmigen Klimmzügen ist es der falsche Ort.

Für die Knie ist es besser, wenn sie auf Druck belastet werden (wie im Trapez), als wenn sie auf Zug belastet werden (z.B. Hängegurte). Dennoch vertragen sie auf Dauer keine Belastungen, wenn sie über 90° eingeknickt sind. Deshalb sollte man beim Segeln das Trapez nicht zu tief einstellen.

B.5.1. Der Münchhausen-Effekt

Wie viel Kraft wird benötigt? Bei der klassischen Trapeztalje funktioniert die Untersetzung der Kraft wie mit einem kleinen Flaschenzug mit einer Untersetzung von 2:1. Die obere Rolle am Trapezdraht bewegt sich nicht und ist somit nur eine Umlenkrolle. Die Rolle unten am Trapezring bewegt sich mit dem Gewicht und halbiert somit die Kraft. Alternativ zählt man wie oft die Leine hinter der Umlenkrolle rauf und runter geht. Wir können die Kraftuntersetzung sogar messen - mit dem Zollstock. Möchte man die Crew am Trapezring z.B. 10 cm hoch ziehen, muss man 2x 10 cm Seil durch die obere Rolle ziehen. Bei einer Halbierung der Kraft ändert sich nicht die zu verrichtende Arbeit, sondern der Weg wird länger:

$$\text{Arbeit} = \text{Kraft} \times \text{Weg} = \text{halbe Kraft} \times \text{doppelter Weg.}$$

Übertragen wir dies auf den Tack-Stick mit nur einer Rolle, wie er meistens konstruiert ist, dann erhält man lediglich eine Umlenkung. Dass die Leine am Tack-Stick noch unten durch die Klemme gezogen wird, ist nicht relevant. Zieht man die Crew um 10 cm hoch, so zieht man nur 10 cm Seil durch die Rolle. Es ergibt sich mit 1:1 keine Kraftuntersetzung und auch keine Verlängerung des Weges.

Doch irgendetwas stimmt noch nicht, denn dies käme einem einarmigen Klimmzug gleich, den aber nicht jeder leisten kann. Außerdem steht ja niemand an Deck, der die Crew hoch zieht. Vielmehr machen wir es wie Baron Münchhausen, der sich am eigenen Kragen aus dem Dreck zog - nur dass über dem Baron keine Rolle befestigt war. Weil wir uns selber hoch ziehen, hängt unser Gewicht an beiden Seiten. Letztendlich bedeutet das: wenn wir uns hoch ziehen, so verlagern wir Gewicht weg vom Trapezring hin zum Arm.

Für die Konstruktion des Tack-Sticks bedeutet dies: Hängen 50% des Gewichts am Tack-Stick und 50% am Arm, ist das System im Gleichgewicht. Verlagern wir etwas Gewicht (und überwinden die Reibung der Rolle und insb. der Klemme), beginnt das Seil sich zu bewegen. Soll sich die Crew 10 cm hinauf ziehen, muss sie 10 cm vom Seil am Tack-Stick durch die Umlenkrolle ziehen, sowie

Contender Einsteiger Guide

zusätzlich sich mit dem Arm 10 cm am anderen Ende hoch hangeln. Damit werden 2x 10 cm Seil eingeholt. Das ist gleichbedeutend mit: doppelter Weg entspricht halber Kraft.

Wenn man bei der klassischen Talje mit der Untersetzung 2:1 sich selber um 10 cm hoch zieht, muss man 3x 10 cm Seil einholen. Das ist gleichbedeutend mit: dreifacher Weg entspricht einem Drittel der Kraft. Anders ausgedrückt benötigen 2 Kg am Trapezring-mit-Rolle als Gegengewicht 1 Kg am losen Endes des Seils, was zusammen 3 Kg sind. Wenn man sich selber hoch zieht, wird aus 2-zu-1 dann 2-plus-1. Leider kommt noch Reibung hinzu, weil die Umlenkrolle an der Kammklemme nicht kugelgelagert ist.

Aber es wird noch besser. Ein halber einarmiger Klimmzug am Tack-Stick wäre immer noch so schwer wie ein normaler Klimmzug - nur fühlt es sich nicht so an. Damit stellt sich die Frage: Wie viel Gewicht hängt wirklich im Trapez? Betrachtet man wie die Crew mit den Füßen den Kontakt zur Boots-kante hält, kann man zwei Effekte erkennen. Erstens, wie beim Pendel drückt eine Kraft die Crew ans Boot, weil sie seitlich vom Mast im Trapez hängt. Aber das interessiert uns jetzt nicht. Zweitens befindet sich der Trapezhaken nicht am Massenschwerpunkt der Crew, sondern in Richtung Oberkörper verschoben. Dieser Effekt ist so groß, dass man einen Arm über den Kopf strecken kann ohne eine Rolle rückwärts zu machen. Damit man auch keinen Purzelbaum vorwärts macht, übertragen die Füße einen Teil des Gewichts auf die Boots-kante. Man hängt also nicht mit dem gesamten Gewicht im Trapez, sondern mit einem (immer noch erheblichen) Rest-Gewicht.

Ein dritter Effekt tritt ein, wenn die Crew höher/steiler als parallel zur Wasseroberfläche hängt. Denn je höher die Crew hängt, umso weniger hängt sie am Draht, bzw. desto mehr steht sie auch an Deck - bis sie komplett senkrecht auf Deck steht. Kleiner Nebeneffekt: je höher man hängt, umso sicherer steht man auf der Kante, aber desto weniger aufrichtendes Moment erzeugt man.

Nun ist klar, warum es deutlich schwerer ist sich im Trapez hochzuziehen, wenn man nahezu waagrecht über dem Wasser hängt. Deshalb "schummelt" man gerne beim Hochziehen. Statt des Muskels im Oberarm setzt man besser die größere Rückenmuskulatur ein und hält mit den Schultermuskeln dagegen. Also vorbeugen, die Leine mit ausgestrecktem Arm weit oben greifen und dann die Hüfte anheben. So "schaukelt" man sich nach oben. Hängt man höher, reichen die Schultermuskeln aus und später auch der Armmuskel. Um den Arm ganz auszustrecken, darf der Tack-Stick nicht zu kurz sein - oder wahlweise die Trapez-Talje nicht zu kurz - sonst bekommt man Probleme mit der Ergonomie.

Fazit: Wer am Tack-Stick nur eine Rolle und damit nur eine Umlenkung hat, der benötigt theoretisch $1/6$ ($1/2 - 1/3 = 3/6 - 2/6$) mehr Kraft als bei der klassischen Trapez-talje. Jedoch wirkt der Tack-Stick wie ein Abstandshalter, so dass man immer mit gestrecktem Arm arbeiten kann. Und wer mehr Kraft aufwenden muss, der braucht weniger Leine zu ziehen, die dann vor der Nase baumelt.

B.6. Lümmel

Am Lümmel treten große Kräfte auf, weil der Contender bei Starkwind mit viel Baumniederholer gefahren wird. Bei den alten Masten aus Aluminium gab es diverse Sorten Lümmel, sogar eckige. Aufgrund der verwendeten Materialien kam es nicht selten zum Bruch. Es ist ratsam bei alten Modellen den kompletten Lümmel regelmäßig auf Defekte zu untersuchen.

Mit der Einführung von Masten und Großbäumen aus Karbon-Faser haben sich Lümmel aus VA-Stahl durchgesetzt. Sie bestehen aus Mastplatte, Mittelgelenk, Endstück und ein paar Schrauben oder anderen drehenden Achsen. Das Endstück ist rund und kann einen Durchmesser von 13 mm (z.B. Harpprecht) oder 10 mm (z.B. Kraus, CST) haben. Die Gefahr eines Bruches ist weitgehend behoben. Dennoch ist es ratsam die drehenden Achsen des Lümmels regelmäßig zu kontrollieren.

B.7. Großbaum

Der Großbaum sollte ohne viel Spiel auf den Lümmel passen. Die Messmarke an der Nock liegt bei max. 2.700 mm Entfernung von der Mastnut, die das Vorliek führt. Auch wenn die Mastnut nicht bis zum Lümmel reicht, so wird sie doch bei der Vermessung gedanklich verlängert. Der Durchmesser des Baumes ist beschränkt auf 120 mm (ohne Anbauteile). Ein Mindestgewicht gibt es für den Baum nicht. Deshalb ist man versucht den Baum möglichst leicht herzustellen, damit er bei Schwachwind vorm Wind leichter steigt und das Segel twisten kann. Allerdings sollte der Baum bei Starkwind nicht zerbrechen. Der Contender besitzt keine Dirk. Damit die Baumnock das Achterdeck nicht verschrammt, sollte man sie ummanteln: z.B. mit Progrid oder selbstklebendem Vlies aus dem Baumarkt. anD!RKen

B.8. Großschot

Die Großschot wird fast mittig am Baum angeschlagen. Der Großschotturm mit Drehbasis ist hinter dem Schwertkopf positioniert. Somit muss der Pinnenausleger übers Achterdeck zur anderen Seite geschwenkt werden. Eine Schotführung übers Achterdeck wie beim Laser hat sich nicht durchgesetzt.

Die Großschot wird entweder 1:3 oder 1:4 untersetzt. Für 1:3 braucht man schon etwas Kraft, hat aber den Vorteil weniger Tüddel an Bord zu haben. Bei 1:4 bekommt man nach der Leetonnen-Rundung das Segel auch ohne Baumniederholer dicht und kann gleich Höhe segeln.

Das lose Ende der Großschot, welches man für gewöhnlich mit einem Achtknoten sichert, wird manchmal mit einem Gummi verlängert und wieder an Bord am Großschotturm oder Achterschott fixiert. Damit verknotet sich die Großschot seltener und wird auch nicht so oft im Wasser hinterher gezogen.

Gerne wird das hintere Ende der Großschot in der Steuerhand gehalten. Dann kann man mit der anderen Hand immer wieder Trimmeinstellungen vornehmen und danach die Großschot von der Steuerhand her wieder aufnehmen.

B.9. Travellerband

Das Travellerband sollte ausreichend stark dimensioniert sein, so dass man den Contender daran aufhängen kann. Das gleiche gilt für die Befestigungsringe im Cockpit. Weiterhin sollte das Travellerband möglichst wenig Reck besitzen.

B.9.1. Konstruktion

Ein eng eingestelltes Travellerband bewirkt, dass man bereits mit der Großschot viel Zug auf das Achterliek bekommen kann. Ebenfalls fährt der Traveller (bzw. die Rolle) fast vollständig nach Lee. Das ist z.B. wünschenswert an der Kreuz ab Mittelwind, bzw. bei viel Wind während des Manövers an der Lee-Marke. Das Travellerband ist dann so eng eingestellt, dass man das Schwert nicht mehr komplett hoch nehmen kann (oder die Achterkante des Schwertes wird leiden).

Zum Aufslippen muss also das Travellerband verlängert werden - bzw. wird zum Segeln verkürzt. Dafür befestigt man das (lange) Travellerband an die beiden Befestigungsringe an Backbord und Steuerbord. Ebenfalls knotet man an Steuerbord (weil dann Baum an Backbord = Wegerecht) einen stabilen Karabiner ins Travellerband, den man in den Befestigungsring einhaken kann. Im eingehakten Zustand sollte das Travellerband so stark verkürzt sein, wie man es fürs Segeln haben möchte. Der Karabiner muss so stabil sein wie Travellerband oder Befestigungsringe.

Alternativ zum Karabiner kann man auch eine Klemme beim Befestigungsring einbauen. Zur Zugentlastung sollte das Travellerband den Befestigungsring einmal umwickeln bevor es in die Klemme geführt wird oder eine Untersetzung haben.

B.9.2. Travellerband bei Schwachwind

Bei Schwachwind kann man das Travellerband verlängern, bzw. aushaken, um mehr Twist ins Segel zu bekommen. Dann rutscht der Traveller (bzw. die Rolle) nicht so weit nach Lee, und man bringt mit der Großschot etwas weniger Zug aufs Achterliek.

B.10. Trimmleinenführung

Egal welcher Strecker für was zuständig ist, man will sie aus dem Trapez erreichen können. Dazu führt man die Strecker an beide Seitendecks, so dass man im Trapez nur kurz anhocken muss, um sie zu greifen. Im Eifer des Gefechts müssen die Strecker gut zu greifen und zu bedienen sein. Und das bei jeder Windstärke und in allen Positionen, welche die Crew einnehmen kann. Somit wird man auf der Suche nach dem persönlich(!) besten Kompromiss sein. Deswegen sind die Contender auch nicht identisch im Layout.

Jeder muss sich selbst folgende Fragen beantworten:

- Wo soll sich der Strecker befinden, so dass man ihn erreichen kann?
- Soll er auf Spannung gehalten werden, damit er gleich "auf-dem-Punkt" ist? Oder akzeptiert man, dass man ein- oder mehrmals nachfassen muss?
- Wohin mit der vielen Leine? Lose im Cockpit liegen lassen oder umlenken und mit einem Gummi weg führen?

- Wie lang muss ein Strecker sein inkl. Extra-Länge um ihn aus dem Trapez zu bedienen?

Am besten man guckt sich bei den Mitseglern ein paar Lösungsmöglichkeiten ab. Hierbei gibt es im Wesentlichen zwei Varianten, die man unter den verschiedenen Streckern beliebig kombinieren kann. Ausschlaggebend ist wie die Strecker an die Seitendecks geführt werden.

B.10.1. Variante mit 2-Klemmen

Man kann jeden Strecker so aufbauen, dass seine beiden Enden zu beiden Seiten durch jeweils eine Curry-Klemme (über dem Vorschott) geführt werden bis zum Seitendeck.

Diese Variante bietet Möglichkeiten die Strecker "auf-den-Punkt" zu bringen. Man führt die Enden der Strecker durch einen Ring oder eine Rolle am Seitendeck. Dann führt man den Strecker entweder weiter nach vorne um den Mast herum und spannt ihn auf dem Vorschiff mit einem Gummi, oder der Strecker führt quer durchs Cockpit und man wirft ihn beim Loslassen achtern vom Trapezgummi, so dass man ihn am Trapez "auf-dem-Punkt" wiederfindet. Wenn man die beiden Enden des Streckers miteinander vernäht, hat man ein Endlos-System.

B.10.2. Variante mit Dreh-Basis

Ein Ende des Streckers wird als stehende Part genommen und beim Mastfuß festgeknotet. Die laufende Part wird durch eine mittig angeordnete, drehbare Curry-Klemme (über dem Vorschott) geführt und dann mit einem Hahnepot verzweigt zu den Seitendecks.

Die Enden des Hahnepots werden gerne am Trapezgummi befestigt, wo sie gut erreichbar sind. Dabei sind die Strecker aber nicht "auf-dem-Punkt". Bei Unterliek und Cunningham ist das nicht dramatisch, weil die Strecker nicht so lang sind. Beim Baumniederholer sieht das schon anders aus. Das bringt uns zurück zur endlosen 2-Klemmen-Variante.

B.10.3. Entscheidungshilfen

Im Folgenden ein paar Überlegungen zur Entscheidungsfindung zwischen den Varianten. Mehr Details zur Funktionsweise der Strecker finden sich in den jeweiligen Kapiteln zu den Streckern.

Wie viel Arbeitsweg steckt in jedem Strecker? Unterliek und Vorliek haben jeweils einen Arbeitsbereich von ca. 20 cm. Bei einer Untersetzung von 1:4 erhält man 80 cm Arbeitsweg am Strecker. Der Baumniederholer hat einen Arbeitsbereich von ca. 13 cm. Bei einer Untersetzung von 1:16 bis 1:24 erhält man 208 - 312 cm Arbeitsweg am Strecker. Das ist eine ganze Menge Leine, die es zu bändigen gilt.

Auf einer Wettfahrt löst man an der Luv-Marke diverse Strecker und zieht sie an der Lee-Marke wieder an. Dazwischen liegt eine Halse. Deshalb wandern die Strecker bei jeder Runde von Steuerbord nach Backbord. Die Variante mit Drehbasis umgeht dieses Problem. Bei der 2-Klemmen-Variante ist ein Strecker im Endlos-System sinnvoll.

Es gibt noch einen weiteren Grund den Strecker endlos zu führen: An der Luv-Marke wirft man meist das Cunningham und manchmal das Unterliek komplett los, so dass sie sich nicht mehr in den Klemmen befinden. Nach der Halse befindet man sich auf der anderen Seite und kommt an die

Klemmen nicht mehr heran. Bei dem Endlos-System kann man an der Lee-Seite des Streckers ziehen und ihn damit in der Curry-Klemme wieder belegen. Bei der Variante mit drehbarer Klemme und Hahnepot löst sich das Problem von selbst.

Der Weg zur persönlichen Lösungsfindung führt auf die Regatten. Dort trifft man andere Contender-Segler, die ihren Lösungsweg erklären können und zeigen warum dieser Weg der beste für sie ist. Wenn man ihnen das eigene Problem schildert, geben sie sicherlich Tipps zur Lösung.

B.11. Baumniederholer

Mit dem Baumniederholer bringt man Zug auf das Achterliek und Druck auf den Lümmel. Damit biegt man insbesondere das Masttop, aber auch die gesamte Mastkurve. Das Segel wird im Mittelbereich flacher. Es verlangt viel Übung unter allen Bedingungen den Baumniederholer optimal einzustellen. Olli Booth schrieb mal: "Der Baumniederholer ist beim Contender das Gaspedal - aber auch die Bremse."

B.11.1. Etwas Physik

Wenn der Mensch für seine Arbeit nicht genug Kraft besitzt, benutzt er Flaschenzug und/oder Hebel. Hierbei gehorchen Flaschenzug und Hebel der Physik:

$$\text{Arbeit} = \text{Kraft} \times \text{Weg} (+ \text{Reibung})$$

wobei für die Untersetzung der Kraft beim Hebel gilt:

$$\text{Last} \times \text{Lastarm} = \text{Kraft} \times \text{Kraftarm}$$

und man beim Flaschenzug die Rollen, bzw. die belasteten Stränge der Talje zählt:

$$\text{Last} = \text{Kraft} \times \text{Anzahl Rollen (bzw. Stränge der Talje)}$$

Natürlich sollten wir auch die Reibung berücksichtigen - doch bitte nur qualitativ.

Verringern wir die Kraft, so verlängert sich der Weg entsprechend. Aber ein langer Weg ist unerwünscht, weil dann viel Leine im Cockpit herum schwimmt. Damit stellt sich die Frage, wie viel Kraft wirklich benötigt? Es haben sich Untersetzungen von 1:16 und 1:20 sowie 1:24 bewährt. Ein ordinärer Flaschenzug für 1:16 hätte bereits 8 Rollen am Baum und 8 Rollen am Mastfuß. Das wäre etwas unhandlich, zumal sich so eine Konstruktion leicht verkanten könnte.

Jedoch benötigen wir nicht die gesamte Distanz zwischen dem Anschlagpunkt am Baum und Mastfuß, sondern ca. 13 cm verstellbare Länge für maximalen Segelspaß. Dabei kann die gesamte Länge des Baumniederholers bis zu 100 cm betragen. Man hat also genug Platz für eine bessere Konstruktion als den ordinären Flaschenzug. Und schon haben wir die Qual der Wahl.

B.11.2. Die klassische Kaskade

Mit einer 3er-Kaskade (3-fache Spanische Talje) können wir die benötigte Länge variieren, allerdings nicht genug Kraft ($2 \times 2 \times 2 = 8:1$) aufwenden. Also wird die unterste einzelne Rolle durch mehrere Rollen eines kleinen Flaschenzuges ersetzt (z.B. $2 \times 2 \times 4 = 16:1$). Das sieht schlau aus und funktioniert super!

Und das funktioniert so: Am Baum wird ein High-Load-Block befestigt. Nun führt vom Mastfuß eine Leine (mit möglichst wenig Reck) durch diesen Block und endet in einem zweiten Block. Dieser zweite Block sollte ebenfalls etwas Last vertragen können. Wiederum führt vom Mastfuß eine Leine (mit möglichst wenig Reck) durch diesen zweiten Block und endet in einem 2er- oder 3er-Block für den kleinen Flaschenzug. Die Gegenseite dieses Flaschenzuges wird am Mastfuß und/oder Mastfußschiene befestigt. Hier ist die Kraft bereits so weit untersetzt, dass man eine Leine verwenden kann, welche sich gut greifen lässt. Man kann mit der Anzahl der Rollen im kleinen Flaschenzug variieren für Untersetzungen von 1:16 (2x2x4) oder 1:20 (2x2x5) oder 1:24 (2x2x6). Dabei ist die Variante 1:20 aber nur möglich, wenn man den Baumniederholer durch eine drehbare, zentrale Klemme fährt und der Doppelblock in der Kaskade ein Hundsfott besitzt.

B.11.3. Der moderne Hebel

Mit einem Hebel ersetzt man quasi die beiden oberen High-Load-Blöcke der Kaskade. Der Hebel hat 3 Punkte für die Befestigung von Drehpunkt, Last und Kraft. An einem Ende des Hebels führt eine Leine (mit möglichst wenig Reck) zum Mastfuß. Das ist der Drehpunkt des Hebels. Nach einem Viertel des Hebels (ca. 9 cm = Lastarm) kommt der Befestigungspunkt für die Last. Von dort führt eine Leine (mit möglichst wenig Reck) zum Baum. Am anderen Ende des Hebels (ca. 36 cm = Kraftarm) ist der Befestigungspunkt für die Kraft. Von hier führt ein kleiner Flaschenzug (mit einer gut zu greifenden Leine) wieder zum Mastfuß.

Damit erhält man einen "einseitigen Hebel" (wie bei einer Stange, die man unter eine Kiste schiebt um sie hochzuhebeln), denn der Drehpunkt ist an einem Ende des Hebels, und Lastarm sowie Kraftarm sind auf derselben Seite vom Drehpunkt.

Der Lastarm ist mit ca. 9 cm so lang, dass er die variable Länge von ca. 13 cm in vernünftiger Winkelauslenkung (ca. +/- 45°) beschreiben kann. Mit dem 4x längeren Kraftarm als Lastarm erhält man eine Untersetzung der Last von 1:4. Am Kraftpunkt des Hebels ist ein kleiner Flaschenzug befestigt (z.B. 1:4). Damit erhält man eine Gesamt-Untersetzung von z.B. 1:16 (4x4). Man kann auch die anderen Untersetzungen erhalten mit 1:20 (4x5) oder 1:24 (4x6). Die 3 Befestigungspunkte liegen nicht genau auf einer Geraden. Der Lastpunkt wird ca. 2 cm oberhalb der Längsachse im Hebel gewählt, damit der Hebel sich nicht verdreht und vertüddelt.

Weil man weniger Rollen verwendet als bei der Kaskade und die Befestigungspunkte des Hebels nicht so stark berücksichtigt werden müssen, hat man die Reibung weiter reduziert. Nachteilig ist, dass der Hebel mehr Platz einnimmt und im Weg ist, wenn man vor dem Schwert herum turnt. Auch kann man schlechter in den Baumniederholer greifen, wenn man das mal will (z.B. Toplatte umklappen lassen). Insgesamt aber ein super System!

B.11.4. Der verschmähte Doppel-Whopper

Diese Konfiguration des Baumniederholers ist kaum verbreitet. Interessant ist sie, weil man die Möglichkeit hat eine Untersetzung von 1:20 zu erhalten ohne dass man über eine zentrale Dreh-

Klemme mit Hahnepot arbeiten muss und dabei zwei Trimmleinen nach Backbord und Steuerbord zu den Seitendecks führen kann.

In Abwandlung der Kaskade werden zwei komplette kleine Flaschenzüge hintereinander angeordnet. Der obere Flaschenzug wird am Baum befestigt und sollte 1:4 untersetzt sein damit der benötigte Weg für den Baum ausreicht. Es folgt ein weiterer Flaschenzug zwischen loser Part des oberen Flaschenzuges und Mastfuß. Mit einer Untersetzung von 1:4 folgt eine Gesamtuntersetzung von 1:16 (4x4) oder 1:5 für 1:20 (4x5) oder 1:6 für 1:24 (4x6).

Für die spezielle Untersetzung von 1:20 nach zwei Seiten dreht man das System, indem der obere Flaschenzug am Baum die Untersetzung von 1:5 erhält. Der nachfolgende Flaschenzug unten am Mastfuß mit der Untersetzung 1:4 wird dann zu beiden Seitendecks umgelenkt.

Zu beachten ist, dass bei dieser Konfiguration die beiden Flaschenzüge sich nicht behindern dürfen. Somit ist die Befestigung an einer Mastfußplatte eher von Nachteil. Wenn der obere Flaschenzug von einem U-Bolzen am Mastfuß zum Baum führt und der untere Flaschenzug von der Mastfußschiene zum oberen Flaschenzug, dann haben die beiden Flaschenzüge bereits etwas Abstand. Die Rollen im oberen Flaschenzug teilen sich die Last, so dass hier keine High-Load-Blöcke notwendig sind. Ausreichend Last sollten sie dennoch vertragen. Jedoch werden mehr Rollen benötigt als bei den anderen Konfigurationen, womit sich die Reibung etwas erhöhen wird.

B.11.5. Optimierungen

Nachdem wir uns Gedanken über ein gutes System für den Baumniederholer gemacht haben, besteht noch die Frage, wo der optimale Ansatzpunkt wäre? Rein rechnerisch gilt: je weiter der Ansatzpunkt des Niederholers am Baum vom Lümmel entfernt ist, umso besser wird der Hebelarm, welcher den schlechter werdenden Zugwinkel des Baumniederholers mehr als kompensiert (doch der Weg wird länger). Die Verschlechterung des Zugwinkels verläuft nicht gleichmäßig, so dass ein Winkel von 60° ein guter Kompromiss ist. Dieser Winkel wird erreicht, wenn der Ansatzpunkt am Baum ca. 75 cm vom Lümmel entfernt liegt. Dies ist bei unseren Bootsbauern Standard.

Bei der Betrachtung der unteren Seite des Baumniederholers, welche man auf Höhe des Mastfußes befestigt, gibt es keine Überraschungen: Je dichter/tiefer man am Mastfuß ist, desto besser. Die meisten Masten haben zur Befestigung des Baumniederholers einen U-Bolzen durch den Mast, der sich kurz über dem Mastfuß befindet. Etwas besser ist das System mit der Bodenplatte am Mastfuß. Alternativ kann man ein paar der Rollen an der Mastfußschiene befestigen. Dort sind sie maximal unten und reißen auch nicht raus (z.B. aus dem Deck) - und wenn man das System mit dem Hebel benutzt, bleibt er senkrecht.

B.11.6. Trimm

Der Trimm des Baumniederholers ist im Wesentlichen abhängig von der Windstärke und vom Kurs. Am Wind hilft der Baumniederholer das Achterliek zu schließen, bzw. hält es geschlossen, wenn man in einer Böe die Schot auffiert. Ebenfalls wird mit mehr Baumniederholer das Segel zusehens flacher getrimmt, was bei stärkerem Wind erwünscht ist. Für den Baumniederholer gilt vorm Wind,

dass man mehr Stabilität erhält, wenn er gezogen ist, was aber meist langsam ist. Andererseits kann man mit einem zu offenen Baumniederholer vorm Wind gefährlich ins Geigen geraten. Einige Grundregeln beim Contender lauten:

- viel Wind - viel Baumniederholer ziehen
- wenig Wind - wenig Baumniederholer ziehen
- kein Wind - kein Baumniederholer
- auf Am-Wind-Kursen mehr Baumniederholer als raumschots oder gar vorm Wind

Mehr Informationen finden sich in den Kapiteln zu den verschiedenen Kursen.

B.11.7. Grundeinstellung Niederholer

Die genaue Länge des Baumniederholers muss man während des Segels heraus finden, bzw. danach an Land korrigieren. Doch mit irgendeiner Grundeinstellung sollte man anfangen. Angenommen das Mastfall stimmt bereits, welches wiederum von der Länge des Achterlieks des Segels abhängt. Dann kann man an Land ohne Segel eine Grundeinstellung finden, bei welcher die Baumnock in der Wende noch knapp über Pinne und Ausleger passen wird während der Niederholer maximal angezogen ist.

Der Klappspanner im Vorstag wird gespannt, der Baum wird an den Lümmel geführt und die Baumnock auf das Achterdeck aufs Pro-Grip gelegt. Die Länge des Niederholers wird jetzt so eingestellt, dass, wenn man den Niederholer ein klein wenig auf Spannung bringt, sich die Blöcke der Flaschenzuges fast berühren. Bitte nicht übertreiben, weil sonst die Baumnock das Achterdeck beschädigt.

Ein guter Grund es doch zu übertreiben ist, um am Ende des Mast-Stellens das Vorstag zu befestigen. Dafür wird die Baumnock auf dem Achterdeck zur Seite nach außen gelegt, denn dort ist das Deck stabiler. Schwimmweste unter die Nock, das schützt das Deck. Großschot dicht, damit die Nock nicht von Deck rutscht!!! Nun wird der Niederholer komplett dicht genommen. Dadurch wird der Baum nach vorne gezogen und damit über den Lümmel der Mast nach vorne gedrückt, so dass man nun das Vorstag mit gelöstem Klappspanner befestigen kann.

B.12. Unterliekstrecker

Mit dem Unterliekstrecker darf man das Segel bis zur Messmarke an der Baumnock ziehen. Diese liegt bei max. 2.700 mm Entfernung von der Mastnut, die das Vorliek führt. Auch wenn die Mastnut nicht bis zum Lümmel reicht, so wird sie doch bei der Vermessung gedanklich verlängert. Beim Auffieren sollte das Unterliek ca. 20 cm am Baum nach vorne rutschen können. Das ist die Bandbreite mit der man auf dem Contender arbeitet.

B.12.1. Konstruktion

Der Unterliekstrecker wird vom Segel an der Baumnock herum durch den Baum geführt, kommt in der Nähe des Lümmels wieder heraus und endet mit einem Block. Nun führt eine Leine vom Deck oder Mastfuß durch diesen Block und wieder zurück. Beide Enden werden umgelenkt und durch Curry-Klemmen bis zum Seitendeck geführt. Sie sind der eigentliche Unterliekstrecker, den man

bedient. Alternativ kann auch ein Ende fixiert sein, wenn das andere durch eine Drehbasis führt und dann über einem Hahnpot an beide Seitendecks geführt wird. Jedenfalls hat man unterhalb des Lümmels eine Untersetzung von 1:2.

Unterhalb des Lümmels sind ca. 40 cm Platz bis zum Deck. Die Bandbreite des Unterlieks beträgt aber nur 20 cm. Somit kann man eine weitere Untersetzung einfügen. Bei genauerem Hinsehen wird man entweder innerhalb des Baumes eine Rolle finden oder achtern am Segel. Statt der Rolle am Segel wird manchmal der Unterliekstrecker unter Missachtung von Reibungsverlusten direkt durch die Kausch am Schothorn geführt. Damit wird der Unterliekstrecker insgesamt 1:4 untersetzt sein.

Vom Schothorn bis zum Lümmel sollte der Unterliekstrecker möglichst wenig Reck haben (Draht, Dynema). Bei dem Tampen, der durch die Curryklemmen geht, will man, dass man ihn gut greifen kann und er in den Klemmen hält.

Falls der Unterliekstrecker reißen sollte, würde das Achterliek bis in die Baummitte rutschen. Darum ist es gut ein "Angstbändsel" zu haben. Dieses wird achtern am Segel sowie an der Baumnock befestigt und verhindert, dass das Segel mehr als 20 cm nach vorne rutschen kann.

Beim Thema Reibung ist der Haupt-Schuldige das Band, bzw. der Gurt oder Rutscher, welcher das Schothorn am Baum hält. Verständlicherweise lässt sich das Unterliek leichter trimmen, wenn der Baumniederholer noch nicht gezogen ist.

B.12.2. Unterliek-Trimm

Das Unterliek wirkt hauptsächlich im unteren Bereich des Segels. Der Trimm des Unterlieks unterscheidet sich nicht wesentlich zu anderen Booten oder gar Dickschiffen. Bei wenig Wind, viel Welle oder raumschots etwas tiefer trimmen als normal. Unter Überlebensbedingungen flach trimmen. Die normale (Standard-) Einstellung muss sich jeder selber er-fahren. Für den Einstieg kann sie bei ca. 20 cm Segeltiefe an der Baummitte liegen.

B.13. Vorliekstrecker

Mit dem Vorliekstrecker darf man das Segel bis zur Messmarke beim Lümmel herunter ziehen. Je nach Segel sind das ca. 20 cm Weg. Das ist die Bandbreite mit der man auf dem Contender arbeitet.

B.13.1. Konstruktion

Der Vorliekstrecker wird am Mastfuß, Deck oder Lümmel befestigt, dann nach oben am Segel durch einen Block (oder eine Kausch) ca. 20 cm oberhalb des Segelhalses geführt und endet mit einem Block (oder Ring). Nun führt eine Leine vom Deck oder Mastfuß durch diesen Block (oder Ring) und wieder zurück. Beide Enden werden umgelenkt und durch Curry-Klemmen bis zum Seitendeck geführt. Sie sind der eigentliche Vorliekstrecker, den man bedient. Alternativ kann auch ein Ende fixiert sein, wenn das andere durch eine Drehbasis führt und dann über einem Hahnpot an beide Seitendecks geführt wird.

Mit der Durchführung am Segelhals und dem Block (oder Ring) erhält man eine Untersetzung von 1:2x2, also 1:4. Beim Thema Reibung ist der Haupt-Schuldige das Vorliek in der Mastnut.

B.13.2. Vorliek-Trim

Das Cunningham (Vorliekstrecker) setzt am Vorliek nahe am Segelhals an, wirkt aber hauptsächlich im oberen Bereich des Segels. Es wird benutzt um Druck abzubauen. Hierbei werden nicht nur die Falten aus dem Vorliek nach unten heraus gezogen. Viel wichtiger ist, dass man mit dem Cunningham das Achterliek im oberen Bereich öffnet. Damit wird der Topbereich des Segels flach. Als Nebenwirkung wird der Bauch des Segels weiter nach vorne gezogen. Für die Halse sollte das Cunningham gelöst sein, weil sonst die Topplatte brechen kann.

B.14. Schwert

Ein Merkmal des Contenders ist sein langes und schmales Schwert. Das Gewicht des Schwertes muss mindestens 3,5 kg betragen. Maximal darf das Schwert 1.214 mm aus dem Schwertkasten unter dem Rumpf heraus ragen. Es gibt verschiedene Lösungen zur Führung des Schwertfalls.

B.14.1. Schwertfall als Niederholer

Weit verbreitet ist es einen Schwertfall-Niederholer mit Klemme zum Belegen zu fahren in Kombination mit einem Gummi als Aufholer. Dazu wird am oberen, hinteren Ende des Schwertkopfes ein Umlenckblock befestigt, welcher eine Untersetzung von 1:2 erzeugt. Ebenfalls befestigt man jeweils einen Umlenckblock an Steuerbord und Backbord am unteren Bereich des Großschotturms. Man führt den Schwert-Niederholer von einer Seite durch den Umlenckblock am Großschotturm nach vorne durch den Umlenckblock am Schwertkopf und zurück zu dem Umlenckblock an der anderen Seite des Großschotturms. Nun gibt es im Wesentlichen zwei Möglichkeiten wie man das Schwertfall auf beiden Seiten des Großschotturms weiter führt:

Einerseits kann man das Schwertfall an jeder Seite hinauf zu den Seitendecks führen und dort jeweils eine Curry-Klemme anbringen. Bei viel Wind wird man ungefähr dort im Trapez stehen und kann das Schwertfall erreichen. Allerdings führt das Schwertfall parallel zum Travellerband quer durchs Cockpit und stellt eine zusätzliche Stolperfalle dar. Auch kann man sich an den Klemmen verletzen. Nachteilig ist weiterhin, dass man bei Schwachwind vor dem Schwertfall sitzen wird, so dass man mit der freien, vorderen Hand schlecht ans Schwertfall gelangt.

Alternativ kann man das Schwertfall entlang des Schwertkastens bis zum Vorschott führen und dort nach oben umlenken zu einer drehbaren Klemme. Nach der Klemme wird das Schwertfall über ein Hahnepot vorne zu beiden Seitendecks geführt. Die andere Seite des Schwertfalls kann man am Schwertkasten entlang bis zur Vorderkante des Schwertkastens führen und dort einhaken oder belegen. Damit reduziert man die zu bedienende Länge des Schwertfalls beim Segeln und hat zusätzlich eine obere Einstellung für das Schwert. Falls man einen "Keil" im hinteren Bereich des Schwertkastens mitführt, kann man die obere Einstellung des Schwertes darauf abstimmen. Zum Aufklappen müssen beide Seiten des Schwertfalls gelöst werden.

Als Aufholer dient ein dickes Gummi, wobei das Schwert kaum Reibung im Schwertkasten besitzen darf. Das Gummi wird ebenfalls am Schwertkopf befestigt. Es kann zum Vorschott gespannt werden, was aber den Durchgang vor dem Schwert behindert. Alternativ kann das Gummi vom

Schwertkopf aus an beiden Seiten herunter zur Vorderkante des Schwertkastens geführt, dort jeweils umgelenkt werden zum Großschotturm, dort wiederum umgelenkt werden zurück zur Vorderkante des Schwertkastens, wo es schließlich befestigt wird.

B.14.2. Schwertfall als Aufholer

Das Schwertfall als Aufholer zu verwenden ist eher in Tidenrevieren verbreitet. Die Grundidee ist, dass das Gummi das Schwert herunter schwenkt und das Schwertfall es wieder herauf holt. Der Vorteil besteht darin, dass bei einer Grundberührung das Schwert automatisch hoch schwenkt. Allerdings muss dann ebenfalls am Ruder eine Auflaufsicherung eingebaut sein. Die Konstruktion ist ähnlich wie beim Schwertfall als Niederholer, nur dass Gummi und Schwertfall vertauscht sind.

Von Nachteil ist, dass bei einer Kenterung der Schwert-Aufholer erst gelöst werden muss, wenn man zum Aufrichten das Schwert weiter heraus schwenken will. Ebenfalls muss das Gummi sehr stark sein, um auch bei hohen Geschwindigkeiten raumschots nicht ungewollt hochzuschwenken.

B.14.3. Schwertfall als Auf-und-Niederholer

Wer das Spiel vom Schwert minimieren will, kann es so stramm einbauen, dass es die Position hält (wichtig!) ohne belegt zu sein. Zur Bedienung benötigt man dabei zwei (Paar) Schwertfallen - eines zum Aufholen und eines zum Niederholen - und kein Gummi mehr. Auf Klemmen zum Belegen der Schwertfallen wird verzichtet. Es wäre zu umständlich z.B. erst den Niederholer zu lösen, dann am Aufholer zu ziehen und belegen, sowie wiederum den Niederholer zu belegen.

B.14.4. Schwert-Trim

Es gibt gute und erfahrene Contender-Segler, die das Schwert genau zwei mal pro Tag anfassen: beim Abslippen und wieder beim Aufslippen. Man kann durchaus mehr machen mit dem Schwert, hat aber meist keine Gelegenheit dazu während einer Wettfahrt. Zu Anfang soll eine Standardeinstellung reichen.

Die Standardeinstellung für das Schwert ist ca. 30° aus der Senkrechten nach achtern. Dann ist die Unterkante des Schwertes parallel zum Rumpf. Am besten man legt das Boot an Land auf die Seite und macht sich im Cockpit oben am Schwertkopf eine Markierung. Wenn man will, kann man auch noch andere Markierungen machen, z.B. bei 45° oder wenn die Achterkante des Schwertes senkrecht steht, bzw. die Vorderkante.

Für den Druckabbau unter Überlebensbedingungen sind ca. 45° zu empfehlen. Im Schlepp kann man das Schwert sogar bis zu 60° hoch nehmen. Aber Vorsicht, denn je höher das Schwert, desto wackeliger wird der Contender. Insofern ist man schlecht beraten bei Starkwind das Schwert auf einem Vorm-Wind-Kurs höher zu nehmen als auf dem Am-Wind-Kurs.

Der Grund warum man das Schwert so stark anstellt ist, dass der Contender bei stärkerem Wind und höheren Geschwindigkeiten sich lebendiger steuern lässt, bzw. mit zu tiefem Schwert "ins Stolpern" kommt. Insofern ist gerade raumschots bei Hack und Welle ein stark angestelltes Schwert vorteilhaft. Auch wird man unter diesen Bedingungen keine Gelegenheit haben das Schwert an der

Luv-Marke umzutrimmen, so dass man ohne Bedenken gleich mit dieser Schwerteinstellung starten sollte.

Natürlich wirkt man mit einem stark angestellten Schwert der Luvgierigkeit entgegen, was raumschots in den Böen wichtig ist. Dagegen ist aufgrund der langen, schlanken Form des Schwertes der Verlust von Lateralfläche gering.

B.14.5. Schwertlippen

Das Schwert des Contenders ist profiliert und somit recht dick. Ebenfalls ist es ziemlich lang. Deshalb ist der Schwertkasten groß und benötigt Schwertlippen. Einige Bootsbauer favorisieren Befestigungsleisten für die Schwertlippen und versehen den Rumpf mit passenden Aussparungen dafür. Die Schwertlippen sind dann meist aus Segeltuch. Andere Bootsbauer favorisieren ein Unterwasserschiff ohne Aussparungen. Die Schwertlippen bestehen dann aus Kunststoffstreifen und werden z.B. mit Pattex angeklebt.

Der lange Schwertkasten kann für die Schwertlippen problematisch werden. Im hinteren Bereich trifft das Schwert in einem flachen Winkel auf die Schwertlippen und droht sie umzuknicken, wenn die Achterkante des Schwertes Beschädigungen aufweist an denen die Schwertlippen sich verhaken können. Eine Möglichkeit dieses Problem zu umgehen ist, kurz hinter dem Großschotturm auf Schwertlippen zu verzichten und den Schwertkasten mit einem "Schwertkeil" auszufüllen.

B.14.6. Schwertkeil

Der Schwertkeil ist ein maßgefertigter, länglicher Klotz, der den Schwertkasten hinter dem Großschotturm ausfüllt. Er sollte unterm Rumpf passgenau abschließen, so dass er die Schwertlippen in der hinteren Hälfte des Schwertkastens ersetzen kann. Damit er sich im Wellengang nicht bewegen kann, sollte er stramm und mit viel Reibung eingesetzt werden oder eine Fixierung besitzen. Ein Nebeneffekt ist, dass der Schwertkeil das Wasser im Schwertkasten verdrängt - und wenn er leichter ist als die Menge Wasser, ist auch das gesamte Boot etwas leichter.

Notwendig ist der Schwertkeil aber nicht, wenn die Schwertlippen ihren Dienst verrichten. Ein Leitspruch auf dem Contender lautet: "Keep it simple!". Zudem kann der Schwertkasten beim Lenzen helfen. Sollte trotz guter Schwertlippen doch Wasser durch den Schwertkasten ins Cockpit gedrückt werden, so ist dies ein deutliches Zeichen, dass sich die Crew zu weit achtern befindet.

B.15. Ruder

Das Ruder muss ein Mindestgewicht von 3,0 kg besitzen. Hierbei gehört zum Ruder das Ruderblatt, der Ruderkopf mit Pinne, aber nicht der Pinnenausleger. Das Ruder muss 805 - 905 mm unter dem Rumpf hinaus ragen.

Es gibt diverse Möglichkeiten den Ruderkopf an den Ruderbeschlügen am Rumpf zu sichern, z.B.:

- Befestigungs-Clip, der auf dem unteren Ruderbeschlag am Ruderkopf aufliegt.
- Sicherungsring durch den Pin eines Ruderbeschlages.
- Seil oder Gummiband.

Die Krönung der Ruderanlagen ist eine Deggerbox mit steckbarem Ruderblatt aus Karbon. Damit das Ruderblatt nicht zu tief in die Deggerbox geschoben werden kann, benötigt man einen Anschlag. Mit einem Splint durch Deggerbox und Ruderkopf wird das Ruderblatt fürs Segeln fixiert. Zum Auf- oder Abklippen und bei zu wenig Wassertiefe kann man das Ruder auf halber Höhe fixieren, indem man ein dickes Gummi oberhalb der Deggerbox um die Achterkante des Ruderblattes herum bis unterhalb der Pinne führt.

B.15.1. Pinnenausleger

Wegen des langen Pinnenauslegers mit entsprechendem Hebelarm merkt man nicht mit wie viel Kraft man das Gummigelenk in alle Richtungen biegt. Das ist kein Problem solange das Gummigelenk geschmeidig ist. Aber irgendwann wird das Gummi alt: die Weichmacher entweichen und das Gummi wird hart. Spätestens wenn sich Risse bilden, sollte der Geiz ein Ende haben!

Einige Hersteller nehmen milchig-durchsichtiges Gummi, welches mit der Zeit vergilbt und somit anzeigt Ersatz zu besorgen. Mit Glück ist ein Tampen im Gelenk eingegossen - doch wie lange das Glück hält, kann ich nicht beurteilen. Metallscharniere haben sich nicht durchgesetzt.

Hat man den Pinnenausleger bei einer Kenterung abgebrochen, will man ihn auf dem Wasser schnell und ohne Werkzeug tauschen. Ein 2 m langer Ersatz-Pinnenausleger mit Gummigelenk passt unter Deck ins Vorschiff. Manchmal wird er auch im(!) Großbaum mitgefahren.

B.15.2. Ruderbeschläge

Die Ruderbeschläge sind hohen Kräften ausgesetzt, weswegen sie regelmäßig kontrolliert werden sollten. Der untere Ruderbeschlag am Rumpf ist oft unter Wasser, so dass hier kein Wasser eindringen darf. Die Ruderbeschläge von "SeaShore" mit 4 Schrauben haben sich bewährt (Durchmesser Pin/Buchse 6 mm). Ruderbeschläge mit nur zwei Schrauben reißen auch mal ab.

Kleine Winkelfehler beim Befestigen der Ruderbeschläge sind kaum zu vermeiden. Kein Spiegel ist perfekt gerade, so dass ggf. ein Ruderbeschlag minimal unterfüttert werden muss. Den Unterschied zwischen "mühsam" und "einfach" beim Einsetzen des Ruders kann bereits die Dicke von 1-2 Blatt Papier ausmachen. Der Fehler lässt sich leichter finden, wenn man sich 2 kleine Röhrchen aus Alu absägt. Das erste sollte über den Ruderbeschlag mit dem Pin passen. Das zweite wird durch den Ruderbeschlag mit der Buchse und in das erste Röhrchen hinein geführt. Wenn es nicht klappt, sieht man warum.

Es ist üblich die Ruderbeschläge mit Holzschrauben in Epoxy anzuschrauben. Wenn man mit einem LötKolben die Schrauben erhitzt, wird das Epoxy weich, so dass man die Schrauben wieder lösen kann. Beim Anschrauben der Ruderbeschläge sollte wiederum Epoxy verwendet werden, damit nichts gammeln kann.

B.16. Trinkflasche

Es heißt: "Durst ist schlimmer als Heimweh". Die Trinkflasche(n) befestigt man dort, wo sie gut erreichbar aber nicht im Weg ist. Auf jeden Fall sollte man sie im Eifer des Gefechts nicht so

schnell lostreten können. Wer für den Flaschenhalter keine Löcher ins Cockpit bohren möchte, kann die Trinkflasche am (Inspektions-) Lukendeckel befestigen - oder dahinter unter Deck verstauen. Manch einer bindet die Flasche mit einem Gummi vorne an den Mast.

B.17. Slipwagen

Die „Slippis“ sind ebenso vielseitig wie unsere Boote. Hierbei gibt es diverse Philosophien:

- Ein Gurtband als Auflage passt sich dem Rumpf an. Allerdings sorgt es kaum für Stabilität, insbesondere beim Transport.
- Holz an die Rumpfform angepasst mit Gummiauflage sieht man oft bei Slippis von Habeck. Doch das Gummi erschwert das Herauf-Ziehen auf den Slippi.
- Holz (besser Siebdruckplatte) mit laminiertes GFK-Auflage lässt sich perfekt am Rumpf anpassen und kann am Rand gerne höher stehen. Damit lässt es sich auch bei Welle gut slippen. Teppich / Kunstrasen erleichtert das Herauf-Ziehen auf den Slippi.
- Unterstützungen unter der Scheuerkante wie bei den 505ern üblich, sieht man selten. Damit liegt der Rumpf nicht in den nassen Auflagen. Doch es lässt sich kaum bei Welle slippen.
- Einigen ist es wichtig, dass der Slippi nicht aufschwimmt. Andere versuchen den Slippi so leicht wie möglich zu konstruieren.
- Zu viel Achslast und man müht sich zu sehr. Zu wenig, dann kippt das Boot ständig auf den Spiegel. Aber meistens gibt die Konstruktion von Trailer mit Slippi die Achslast bereits vor.
- Den Slippi polstern, wo man bei Wind, Welle und Chaos den Rumpf beschädigen könnte.
- Und schließlich sollte man Segelnummer / Namen drauf schreiben. Das hilft beim Helfen.

B.18. Wartung

Bevor man ein Ersatzteillager an Bord mitschleppt, sollte man lieber den gesamten Contender einer kontinuierlichen Wartung unterziehen. Ist man erst mal auf See, muss man sich auf das Material verlassen können.

B.18.1. Checkliste

Jedes Boot hat seine "Üblichen Verdächtigen". So auch der Contender:

- Die Ruderbeschläge am besten nach dem Segeln kontrollieren. Sollten sie z.B. Spiel aufweisen, dann kann man reparieren bevor es wieder aufs Wasser gehen soll.
- Das Gummigelenk am Pinnenausleger ist immer einen Blick wert! Zeigt das Gummigelenk Risse, wenn man es biegt, dann sofort tauschen!
- Der Lümmel bekommt die ganze Wucht des Baumniederholers zu spüren. Zu viel Spiel, weil etwas ausgeschlagen ist? Gleich neu bestellen und zeitnah tauschen.
- Sitzen die Püttinge noch fest am Rumpf? Falls nicht, riskiert man den Mast. Auch hier gilt: nach dem Segeln kontrollieren, damit man Zeit für eine Reparatur hat.
- Meist halten die Püttinge durch. Aber wie sehen die Bolzen in den Locheisen aus? Hin & wieder kontrollieren. Eine Auswahl von Bolzen gehört in die Werkzeugkiste.

- Beim Klappspanner ist der kurze Bolzen, um den sich die Konstruktion dreht, hin & wieder zu kontrollieren (siehe Kapitel "Klappspanner").
- Sind die Trapezringe innen bereits flach gewalzt? Spätestens vor einer Regatta tauschen.
- Auf defekte Drähte, Rost an Terminals, Verschleiß am Tauwerk, klapprige Blöcke usw. sollte man wie bei jeder Yacht achten.

B.18.2. Werkzeug & Ersatzteile

Ein paar Leute haben einen Schäkel-Öffner an Bord. Messer oder Zangen sind die große Ausnahme. Man kann auch einen Schäkel mitführen, wenn es beruhigt. Jedoch ein "Tüddelband" oder "Bastelbändsel" von 30-50 cm Länge gehört an Bord. Damit kann man bei Bedarf z.B. das Unterliek am Baum oder das Segel am Masttop fixieren und vieles mehr.

B.19. Kleidung & Sicherheit & Gesundheit

Die Sicherheit fängt bei der Kleidung an. Fangen wir also damit an.

B.19.1. Kleidung

Sätze wie „Wer friert ist arm oder dumm!“ oder „Ausziehen ist leichter als anziehen!“ oder „Schicht um Schicht wie eine Zwiebel!“ gibt es nicht ohne Grund. Gegen zu viel Wärme kann man was machen, aber gegen Kälte hilft nur mehr Kleidung. Ein Spray-Top oder ein gefüttertes Aqua-Top sind eine zusätzliche Schicht, welche das Wasser (Verdunstungskälte) von der körpernahen Kleidung fern hält. So ein Top lässt sich leicht durchs Inspektionsluk im Vorschiff verstauen. Meistens beginnt man zu frieren zwischen den Wettfahrten und wird es dann nicht mehr los.

Eng anliegende Kleidung bringt Sicherheit an Bord. Ideal ist ein Neoprenanzug (Neo). Bei einem Trockenanzug (Troko) sollte man über die Halsmanschette die Luft heraus lassen, indem man in die Hocke geht. Es wäre tödlich, wenn man ins Wasser fällt und die Luft im Troko die Beine oben hält und den Kopf unten. Doch primär geht es darum sich mit der Kleidung nirgends zu verheddern.

B.19.2. Trapezhose und Schwimmweste

Beide sollten keine hervorstehenden Dinge wie Schnallen und Schlaufen besitzen mit denen man an Leinen und Trapezgummi hängen bleibt. Bereits länger im Gespräch ist bei der Trapezhose ein Haken mit „Quick-Release“. Dabei ist zu beachten, dass nach einem „Release“ der Haken weg ist. Aber ohne Haken kann man das Trapez nicht mehr nutzen, was bei mehr Wind bedeuten kann, dass man den Contender nicht mehr segeln kann. Ein Ersatzteil an Bord wäre super.

B.19.3. Knieschoner

Sie sind keine Schande, sondern eine Notwendigkeit. Es ist egal ob sie aus Neopren sind oder vom Volleyball kommen. Hauptsache die Knie sind gepolstert, so dass man keine Schmerzen hat und der Neo/Troko nicht verschleißt.

B.19.4. Schuhe

Neopren-Stiefel oder ähnliches erhöhen die Sicherheit. Neben mehr Standfestigkeit im Trapez schützen sie die Füße und insbesondere die Zehen vor Verletzungen. Außerdem kühlt man nicht so schnell aus und verletzt sich nicht so schnell an Steinen und Scherben bei der Slipanlage.

B.19.5. Handschuhe

Sie schonen nicht nur die Hände, man kann auch kräftiger zupacken. Manche bevorzugen geschlossene Finger, andere offene Fingerkuppen. Wenn man gummierte Gewebhandschuhe aus dem Baumarkt nimmt, kann man die Fingerkuppen von Daumen, Zeige- & Mittelfinger abschneiden. Die Modelle aus dem Baumarkt verschleifen zwar schnell, was aber sowieso passiert, wenn man den Contender hart ran nimmt.

B.19.6. UV-Schutz

Der ist immer angesagt, auch bei Bewölkung, und es gibt keinen Sonnenschutzfaktor der zu hoch sein könnte. Tatsächlich verliert auch wasserfeste Sonnenmilch nach 1 Jahr an Wirkung. Die Australier segeln im Sommer mit dünnem Long-John und einem langärmeligen Shirt aus Lycra. Doch selbst Lycra hat nur einen begrenzten Sonnenschutzfaktor. Mütze und Sonnenbrille sollten möglichst cool aussehen.

B.19.7. Tipps für den Winter

Um das Wasser von den Fingern fern zu halten, kann man Abwasch-Gummi-Handschuhe anziehen und darüber die Segelhandschuhe. Nähert man sich jedoch den 0°C, werden die Finger empfindlich. Selbst leichte Stöße an den Fingern können zu kleinen Verletzungen führen. Damit die Curry-Klemmen nicht einfrieren, kann man Frostschutz-Scheiben-Wasser in die Klemmen gießen. Eine gefrorene Persenning nicht knicken, denn das Gewebe könnte reißen.

C. Regelkunde

Jede Bootsklasse interpretiert die Wettfahrtregeln auf ihre Weise. Dabei wird weniger eine Wettfahrtregel anders ausgelegt, vielmehr werden Begriffe wie „Raum“ im Sinne von „rechtzeitig“ und „ausreichend Platz“ der Bootsklasse angepasst. Die Unterschiede der Klassen sind begründet in Manövrierfähigkeit, Geschwindigkeit, Komplexität (z.B. Trapez, Genacker) und Mentalität der Segler. Worauf sollte man im Contender achten?

Sobald wir ins Trapez können, sind wir schneller - aber die Manöver werden komplexer, bzw. dauern länger. Dann wird vorausschauender gefahren und mehr Abstand gehalten. Z.B. verlangt die Wende aus dem Trapez ein Auffieren und Abfallen, was den Contender nochmals beschleunigt bevor man durch den Wind geht. Also ungünstige Voraussetzungen für ein Ausweichmanöver.

Die Wettfahrtregeln regeln den Verkehr an den Ballungspunkten (Bahnmarken), so dass die Flotte geordnet und ohne Schaden diese runden kann. Waghalsige Manöver werden bestraft und das

rechtzeitige Einsortieren in den Verkehrsfluss wird belohnt. Dennoch kann man an den Bahnmarken Plätze gewinnen und sich in eine gute Position manövrieren.

C.1. Reden hilft!

Ein frühzeitiger Zuruf sorgt in den meisten Fällen für Klärung und auf beiden Seiten für koordinierte Manöver. Selbst bei Uneinigkeit erkennt man zumindest die Absicht des Anderen, erweckt die Aufmerksamkeit des Umfeldes und kann im schlimmsten Falle leichter Zeugen finden.

Ein Zuruf hat aber auch Konsequenzen. Beim Ruf „Protest“ wird erwartet, dass die Yacht ihre Kringel ausführt. Man sollte dies nicht leichtfertig rufen, da man sein (vermeintliches) Recht ggf. in einer Protestverhandlung durchsetzen muss. Jedenfalls ist für mehr als den Protest-Ruf in der Wettfahrt kaum Zeit. Diskutieren kann man besser zwischen den Wettfahrten oder an Land. Und wenn man später berichtet seine Kringel gefahren zu haben, zeugt dies von Sportsgeist. Auch lassen sich Bagatellen und Unklarheiten schnell klären. „Alles OK“ oder „segel weiter“ („sail ahead“) beenden die Situation, so dass man sich wieder aufs Segeln konzentrieren kann.

Vor dem Eintritt in den 3-Längenkreis einer Bahnmarke kann man die Situation klären, indem man „Überlappung“, bzw. „Innenraum“ („inside overlap“) oder gar „mehr Raum“ („more water“) ruft. Eigentlich weiß es jeder, aber dennoch benötigt man immer mehr Platz als ursprünglich geplant. Insbesondere im Pulk voraus werden die Boote sich gegenseitig einbremsen, so dass man unter Garantie auffahren wird.

C.2. Kein Abschießen!

Schnell mal anluven, eine leichte Berührung herstellen und den anderen kringeln lassen? Dieses „Abschießen“ macht man nicht! Das ist eine Unart von Bootsklassen, die kein Trapez besitzen und entbehrt jeglicher Seemannschaft. Außerdem verstößt es gegen WR 14+16.1, so dass in der Protestverhandlung die Yacht mit Wegerecht ebenfalls mit DSQ bestraft werden kann.

Steht man im Trapez, hat man genug mit dem Boots-Handling zu tun. Andererseits bedeutet es auch, dass man mehr Abstand halten sollte, weil die Reaktionszeit länger ist.

C.3. Zu dichtes Wenden (WR 13+15)

Kreuzen sich die Kurse zweier Contender und der vordere wendet vor dem anderen, so braucht er Zeit zum Beschleunigen. Insbesondere bei Trapezwind und Welle benötigt man Zeit ins Trapez zu kommen und verlorene Geschwindigkeit wieder aufzubauen. Im Gegensatz zu anderen Bootsklassen ist es egal, ob der Baum auf dem neuen Bug und das Segel bereits gefüllt ist, weil noch der Speed fehlt. Auch die Performance der Wende spielt eine Rolle. Eine perfekt ausgeführte Tack-Stick-Wende kommt mit weniger Sicherheitsabstand aus - aber wenn man sie im Eifer des Manövers vergeigt, parkt man komplett ein.

Der hintere Contender wird kaum ausweichen oder bremsen können. Wenn er dann noch einen Verfolger hat, wird es richtig knifflig. Bei zu dichtem Wenden ist der Platz schnell aufgebraucht.

Tipp: Im Zweifel ist es sicherer derart vor jemanden zu wenden, dass das andere Boot klar höher oder tiefer liegt.

C.4. Wenden in der Zone (WR 18.3)

Grundsätzlich ist es ein Problem an der linken Lay-Line auf Steuerbord-Bug zur Luv-Marke zu fahren und im 3-Längen-Bereich (Zone) zu wenden. Dort ist man quasi ohne Rechte und wird mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit jede Protestverhandlung verlieren. In WR 18.3 heißt es, dass man mit einer Wende in der Zone das andere Boot auf Backbordbug nicht derart behindern darf, dass es höher als Am Wind segeln muss. Wenn das Boot auf Backbordbug bereits Höhe abbaut und nur ein wenig anluven müsste, wäre es legal. Aber das ist selten der Fall. Das Boot auf Backbordbug ist nicht in der Beweisspflicht, was mit einem DSQ für den Vordrängler enden wird.

In den meisten Fällen ist die beste Lösung noch ein Stückchen weiter und an der Bahnmarke vorbei zu fahren, um erst dann zu wenden. Das Boot von rechts auf Backbordbug wird ohne Protest weiter segeln - also am unserem Heck vorbei, bzw. unter einem hindurch während man wendet. Je mehr Boote von rechts kommen, desto weiter wird man segeln müssen, um wenden zu können.

Knifflig wird es, wenn von rechts ein ganzes Pulk kommt. Dann wird es schwierig eine Lücke zu finden, durch die man hindurch passt, um später oberhalb der Boote wenden zu können. Hier gilt es Stress zu vermeiden, weil ansonsten das gesamte Pulk als Zeuge gegen einen aussagen wird. Besser ist es frühzeitig nach einer Lücke Ausschau zu halten und rechtzeitig dorthin abzufallen - oder notfalls komplett hinter dem Pulk zu passieren. Pech!

Noch kniffliger wird es, wenn in Luv jemand mitfährt. Falls die Lücke groß genug ist, muss man nach WR 19.2 (Raum am Hindernis / room to pass) dem Boot in Luv ebenfalls ausreichend Platz gewähren. Und wenn die Lücke nicht groß genug ist? Dann müsste man sogar noch weiter abfallen bis das Pulk vorbei ist. Katastrophe! Durch rechtzeitiges Abfallen hat man die Chance die Situation zu klären, indem man das Boot in Luv abhängt. Das klappt nicht, wenn das Boot in Luv etwas voraus ist - dann bremsen und ihm den Vortritt lassen. Sollte man selber das Boot in Luv sein, gilt es rechtzeitig auf sich aufmerksam zu machen, damit das Lee-Boot ausreichend Platz lässt.

Tipp: Vermeide die linke Lay-Line!

Bereits 5 Bootslängen unterhalb der linken Lay-Line sorgen für Entspannung. Je nach Verkehrsaufkommen und Windstärke gerne mehr. Es schafft Sicherheitsabstand zum Gegenverkehr, welcher gerade die Luv-Marke gerundet hat und auf den Vorm-Wind-Kurs abfällt (s.u.).

C.5. Gegenverkehr an der Luv-Marke

Hat man es um die Luv-Marke geschafft und möchte auf den Vorm-Wind-Kurs abfallen, wird der Contender noch mal beschleunigen. Das ist eigentlich super aber auch gefährlich, wenn Boote auf Steuerbordbug die linke Lay-Line hoch kreuzen - oder einem sogar mit Überhöhe begegnen. Man selber befindet sich auf Backbordbug, doch es gibt eine „Kurshaltepflicht (WR 16.2)“. Eigentlich könnte das hoch-kreuzende Boot auf Steuerbordbug vorausahnen, dass die Boote nach dem Runden

der Luv-Marke abfallen werden, was aber von den Wettfahrtregeln nicht verlangt wird. Andererseits kann das Boot nach dem Runden der Luv-Marke leichter ausweichen.

Um diese Situation zu entschärfen kann die Wettfahrtleitung eine „Ablauf-Marke 1b“ auslegen. Das schafft Abstand und hilft ungemein solange kein größerer Winddreher es wieder zunichte macht.

Tipp: Augen auf beim Runden der Bahn-Marke! Oder laut um Hilfe flehen, wenn man derjenige ist, der noch hochkreuzt.

C.6. Rechts herum

Ein Runden der Luv-Marke rechts herum sollte eigentlich nicht vorkommen, ansonsten entsteht Chaos pur! Denn Boote, welche auf der rechten Lay-Line mit Backbordbug ankommen, müssen Booten mit Überlappung in Luv Innenraum gewähren (WR 18.2) und können solange nicht um die Luv-Marke wenden. Selbst ein klar achteraus liegendes Boot kann verhindern, dass das vordere Boot um die Luv-Marke wendet, wenn mit der Wende das achteraus liegende Boot behindert würde (WR 13). Dann fährt man an der Luv-Marke vorbei und muss wieder zurück.

Boote, die auf der linken Lay-Line auf Steuerbordbug zur Luv-Marke fahren, müssen den Booten von rechts auf Backbordbug ausweichen (WR 18.1a + 10). Fährt man zu oft hinterm Heck der anderen Boote hindurch, kann man bald nicht mehr die Luv-Marke anliegen und wird auch keinen Raum für eine Wende finden. Katastrophe! Alternativ unterwendet man das andere Boot und wird so lange mitgeschleppt, bis das Boot in Luv wegwendet. Spätestens wenn man an der Luv-Marke ankommt, besteht die Gefahr, dass ein Boot von rechts kommend auf Backbordbug dem von links (auf Steuerbordbug) kommenden Boot/Pulk eine Wende erzwingt. Chaos!

Tipp: Checken, ob man seine Versicherung bezahlt hat.

In Kempen hat Utz Müller das Problem gelöst. Beim „Drahtseilakt“ gibt es einen Kurs, der rechts herum führt aber keine Probleme an der Luv-Marke bereitet. Dafür fährt man an der Luv-Marke doch links herum zur Ablauf-Marke 1b und lässt diese ebenfalls links. Danach biegt man scharf links ab zur Raum-Marke an der rechten Seite der Bahn, rundet sie rechts herum, fährt weiter zur Lee-Marke, rundet sie rechts herum und geht wieder auf die Kreuz. Insgesamt fährt man rechts herum, macht aber an der Luv-Marke einen Links-Schlenker.

C.7. Dirty Trick: Zudecken mit dem Segel

Eigentlich sollte es ganz einfach sein: Wir segeln „links herum“ um die Luv-Marke und das innere Boot fällt zuerst ab auf den neuen Kurs. Laut Regelbuch darf es sich Zeit nehmen beim Abfallen und Boote in Luv so lange und so weit mitnehmen wie es möchte (im Gegensatz zur Bahn-Marke mit Halse: WR 18.4). Insbesondere wenn der neue Kurs zur Raum-Marke führt, kann es sich auszahlen das Abfallen mit einer weiten Kurve auszuführen, weil das Luv-Boot aufgrund des längeren Weges danach raumschots achteraus platziert sein wird und das innere Boot nicht abdeckt.

Natürlich wird das Luv-Boot versuchen bis zum Runden der Luv-Marke so weit abzufallen, dass es mit Hilfe seines Geschwindigkeitszuwachses das innere Boot überholen, abdecken und damit

abbremsen kann. Das ist noch legitim. Leider kommt es vor, dass das Luv-Boot mit seinem Segel die Crew des innen liegenden Lee-Boots berührt. Was wie eine Lappalie aussieht hat zur Folge, dass mit dem zu geringen Abstand die Abdeckung hergestellt wird, das Lee-Boot langsamer wird und meist zusätzlich das Luv-Boot noch weiter abfällt und dem Lee-Boot vor den Bug fährt. Natürlich wird das Lee-Boot eine Kollision vermeiden (WR 14) - und findet sich raumschots in der Abdeckung des Luv-Bootes wieder. Das Lee-Boot darf dann nicht mehr anluven wegen „Proper Course (WR 17)“.

Die angebliche „Lappalie“ der leichten Berührung war billigend in Kauf genommen und hat eine umgekehrte Reihenfolge der Boote nach der Bahn-Marken-Rundung zur Folge. Dieser „Dirty Trick“ ist sportlich unfair und gehört bestraft!

Tipp: Umgehend „Protest“ rufen und Zeugen suchen. Das andere Boot muss 2x kringeln.

C.8. Pumpen, bzw. illegaler Vortrieb (WR 42)

Unsere Klassenregeln weisen die Wettfahrtleitung an ab 10 kn Windgeschwindigkeit das „Pumpen“ (WR 42) zu erlauben. Gemeint ist das Pumpen (pumping), Schaukeln (rocking) und Schubsen (ooching) auf raumen Kursen, aber nicht „auf einem Schlag gegen den Wind“. Somit bleibt der „illegale Vortrieb“ auf Kursen höher als Halbwind weiterhin illegal - insbesondere beim Kreuzen. Theoretisch könnte der Weg von der Luv-Marke zur Ablauf-Marke 1a zur regeltechnischen Grauzone werden: also Vorsicht!

Beim Pumpen & Co. gibt es große Unterschiede zwischen den Bootsklassen. Es gibt Klassen, die erlauben das Pumpen sogar an der Kreuz, andere verbieten es komplett. Jede Klasse hat ihre eigene Philosophie. Beim Contender wird es raumschots langweilig, wenn man keinen Trapezwind hat. Andererseits kann man mit dem Pumpen einen hohen Geschwindigkeitszuwachs erzielen. Auch Vorm Wind. Man muss allerdings über die entsprechende Bootsbeherrschung verfügen: Üben! Sogar bei Trapezwind kann man arbeiten. Je mehr Welle, desto mehr tanzt man sogar im Trapez. Deshalb findet man kaum Boote mit Fußschlaufen auf dem Achterdeck.

Die Wettfahrtleitung gibt das „Pumpen“ frei mit der Flagge „Oscar“ - und zwar ab der Bahnmarke, an der Oscar gezeigt wird. Also auch am Startschiff (so dass man sich die gesamte Kreuz darauf freuen kann ab der Luv-Marke endlich loslegen zu dürfen). Übrigens, nicht umsonst steht in der Seemannschaft die Flagge Oscar für „Mann über Bord“. Also bitte nicht übertreiben. Ein Nebeneffekt das Pumpen zu erlauben war, dass sich in der gesamten Klasse die Bootsbeherrschung steigerte und die Kenterungen seltener wurden.

Tipp: Für Anfänger ist es ratsam zuerst die Wellen auszusteuern. Bereits das Abfallen wirkt wie eine Pump-Bewegung, was in Verbindung mit der Welle super beschleunigt.

Jedoch unter 10 kn Wind würde es nicht mehr um die Bootsbeherrschung, sondern nur noch um Kraft und Kondition gehen. Sollte vorher Oscar gesetzt worden sein, kann die Wettfahrtleitung an jeder Bahnmarke mit Flagge „Romeo“ das Pumpen wieder verbieten. Ab dort heißt es: still sitzen und nicht ins Visier der Jury geraten. Einzige Ausnahme bildet das Umklappen der Toplatte (WR

42.3e), was sich mit Zug am Baumniederholer unterstützen lässt. Doch auch dabei könnte man „angepfiffen“ werden, darf nicht mal darüber diskutieren, sondern muss sich frei segeln, um dann 2 Kringel zu fahren (Zumindest darf man das Kringeln mit Pumpen unterstützen: WR 42.3b). Wird man ein zweites mal erwischt, muss man die Wettfahrt unverzüglich beenden und erhält ein DSQ. Beim dritten mal muss man die Serie/Regatta beenden und kann nach Hause fahren.

C.9. Proteste

Wir sollten uns einig sein, dass Proteste nicht in unsere Bootsklasse gehören. Das heißt nicht, dass man kein Recht hat zu protestieren - im Gegenteil! Es heißt, dass alle fair segeln sollen, damit es gar nicht erst zu Protesten kommt. Bevor es zur Protestverhandlung kommt ist es ein weiter Weg: „Protest“ rufen (WR 61.1), den Protest am Ziel-/Start-Schiff oder beim Jury-Boot anmelden, den Gegner informieren, Zeugen suchen, Formular ausfüllen usw.

Tipp: Das Gespräch auf dem Wasser oder später (z.B. beim Aufslippen) an Land suchen.

Man kann alles diskutieren, sei es mit kompetenten Kollegen oder einer Kiste Bier. Dabei nicht vergessen, den Protest wieder zurückzuziehen, denn auch die Jury möchte Feierabend machen. Wenn das alles nicht zur Einsicht führt, dann sollte man nicht davor zurückschrecken den Protest durchzuziehen. Manchmal ist eine Erziehungsmaßnahme notwendig, damit auf dem Wasser wieder fair gesegelt wird.

Der Sinn eines Protestes in unserer Bootsklasse ist nicht sich in der Platzierung zu verbessern. Vielmehr geht es darum, dass ein Fehlverhalten sich nicht wiederholt und man sich nach dem Gespräch (bzw. Protest) einig in der Regelkunde ist und dabei Freunde bleibt.

C.10. Conti-Knigge

Dem Contender-Segler wurde die Hilfsbereitschaft in die Wiege gelegt. Aber er drängt sich nicht auf, bzw. weiß wann unkoordiniertes Helfen zu Schäden führt. Als Einhand-Segler hat man (fast) alles so eingerichtet, dass man alleine zurecht kommt. Wenn aber jemand ungefragt zupackt, sind die eingeübten Kräfte-Gleichgewichte und Kipp-Punkte verschoben, so dass es zu ungewollten Resultaten kommt. Deshalb fragt man vorher ob, bzw. wie man helfen kann. Nebenbei ist man darauf bedacht, dass die Hilfe gleich verteilt bleibt. Nicht immer revanchiert man sich direkt, sondern kann die Hilfe auch weiter geben. Oft geht es reihum.

C.10.1. Kannst Du bitte helfen?

Klar, wenn jemand um Hilfe bittet, dann wird geholfen. Dennoch fragt man nach dem "Wo" und "Wie", damit man nicht aus blinder Hilfs-Wut etwas beschädigt. Das "Danke" danach gehört zum guten Ton. Doch eigentlich kümmert man sich um sein Boot alleine, denn jeder hat sein eigenes System und ist für sein Boot verantwortlich. So fällt man den anderen nicht zur Last und kann nebenbei sein Material kontrollieren. Sobald man fertig ist, steht es einem frei etwas für das Gemeinwohl zu tun.

C.10.2. Ausländer

Hat man die Ehre, dass die Regatta von anderen Nationen besucht wird, so ist es selbstverständlich sich gastfreundlich zu verhalten. Denn wer schon im Ausland und somit selber Ausländer war, der weiß es zu schätzen, wenn man Hinweise zu den örtlichen Gegebenheiten erhält: Wohin mit dem Boot, Trailer und Auto? Wo sind Regattabüro, Toiletten? Werden nach langer, holpriger Fahrt Werkzeug oder Ersatzteile benötigt?

C.10.3. Mast stellen und legen

Finger weg! Man sollte nur im Notfall eingreifen um größeren Schaden abzuwenden. Der Mast ist zu lang dafür, dass zwei Leute ihn koordiniert stellen können. Somit ist es z.B. bei einem Anfänger sinnvoller ihm zu helfen, indem man die Technik erklärt, bzw. vorführt. Ausnahme: Der Kavalier darf dem schönen Geschlecht mit höflichem Respekt seine Hilfe anbieten - insbesondere bei Alu-Masten. Ansonsten gilt: selbst ist der Mann.

C.10.4. Abslippen

Als Einhandsegler kann man nicht gleichzeitig das Boot halten und den Slippi weg räumen. Also lässt man den Slippi stehen. Der nächste am Slip räumt ihn dann weg. Ist der nächste schon vor Ort während man noch abslippt, dann kann er den Slippi vorsichtig(!) unterm Boot heraus ziehen ohne dem Segler die Schienbeine zu rampunieren. Üblicherweise erklingt ein "Danke". Manchmal folgt als Antwort, wohin der Slippi abgestellt wird.

C.10.5. Faires Segeln

Wer sich auf dem Wasser fair verhält, dem wird an Land gerne geholt. Im Zweifelsfall macht Vorfahrt geben seliger als zu nehmen. Und wenn es doch mal etwas knapp war, kann man fragen, ob verlangt wird zu kringeln. Solange wir keinen Anlass dazu geben, sind Proteste nicht notwendig. Wer will schon im Neo vor Gericht sitzen während die anderen mit einem Bier in der Hand am Gill klönen? Auf jeden Fall sollte man das Gespräch suchen, selbst wenn sich der Protest nicht vermeiden lässt. Keiner will sich während des Hobbys Feinde schaffen. Besser fair segeln!

C.10.6. Aufslippen

Just do it! Falls man weiß welchen Slippi der Segler benötigt, ist es ideal (oder auch nur tröstlich für den Letzten) ihm seinen Slippi zu bringen. Wenn man noch im Neo steckt, ist es einfacher das Boot im Wasser zu halten und den Segler selber seinen Slippi suchen zu lassen. Es gehört zur Kameradschaft in der Bootsklasse bei mindestens einem Boot zu helfen es die Rampe herauf zu ziehen. Standard sind zwei. Mehr geht immer. Auch ist es nicht verboten anderen (Einhand-) Bootsklassen zu helfen: das schafft Platz für die Kollegen und hinterlässt einen guten Eindruck.

C.10.7. Segel einrollen

Just do it! Zu zweit geht es besser. Es ist die ideale Situation zur Pflege von Sozialkontakten. Insbesondere eignet sie sich zur Entschuldigung für kleinere Regelverletzungen auf dem Wasser.

Derjenige am Achterliek übernimmt das Rollen, weil es an den Segellatten besser funktioniert. Der andere am Vorliek zieht das Segel glatt.

C.10.8. Unterpersenning

Hier bietet sich neben dem Einrollen des Segels die zweite Standard-Gelegenheit Freundschaften zu pflegen. Man sollte allerdings vorher die Aufgabenverteilung klären.

C.10.9. Slippi auf den Trailer ziehen

Finger weg! Wer sieht wie sich jemand abmüht den Slippi mit Boot auf den Trailer zu zerren, der sollte keinesfalls ungefragt zugreifen. Denn man verschiebt die Kippunkte und Gleichgewichte mit dem Resultat, dass der Segler sich die Finger quetscht. Immer vorher fragen.

C.10.10. Doppeltrailer beladen

Kleiner Tipp vorweg: nicht zu früh um Hilfe bitten. Denn wenn es nicht gleich losgehen kann, gehen die Leute wieder weg. Je mehr helfen, desto besser für alle.

C.10.11. Flagge zeigen!

Mancher Masttop schmückt sich mit unserer Klassenflagge von ca. 20x30cm Größe. Das ist chic, zeigt wo wir uns zusammenrotten und ist besonders hilfreich an fremden Revieren.

C.10.12. Getränke

Wer erkennt, dass ein Kamerad Durst leidet, der darf ungefragt ein Getränk anbieten. Wer sich für geleistete Hilfe bedanken möchte, dem bietet sich hier eine Gelegenheit.

C.10.13. Freibier

Wird nach den Wettfahrten eine (große) Flagge "C" gehisst, darf man dort Freibier vermuten.

D. Nachwort

So viele Worte schreiben sich nicht von allein. So viel Wissen kommt nicht von allein. Allein mögen wir zwar an Bord sein, aber nicht auf dem Wasser. Mit ihrem Wissen und ihrer Hilfsbereitschaft haben viele Personen zu diesen Seiten beigetragen (siehe „Danksagung“).

D.1. Fotos

Titelseite: "Contessa" auf der Unterweser im Jahr 2008 (©Agthe).

Ein Bild sagt mehr als tausend Worte. Eine Auswahl habe ich in meiner Dropbox hinterlegt (s.u. bei den Web-Links). Die GCA hat Fotos von Regatten auf FLICKR (s.u.) gestellt. Aber am coolsten ist es, wenn man direkt am Objekt der Begierde um Erklärungen bittet.

D.2. Web-Links

Web-Links sind leider nicht beständig. Somit ist dies ein Zwischenstand:

- Die deutsche Website der "German Contender Association" (GCA): www.contenderclass.de

Contender Einsteiger Guide

- Fotos der GCA auf: www.flickr.com/photos/german_contender_association/sets/
- Die internationale Website der "International Contender Association" (ICA): www.contenderclass.org
- Marco Versari (ITA 99) hat zusammen mit Sören Dulong Andreasen (DEN 1) 7 Videos erstellt und auf www.YouTube.com eingestellt unter den Namen "Contender training part 1" bis 7. Darin wird die Technik an Bord erklärt und werden Manöver vorgeführt. Auf der Website der ICA ist dies verlinkt: www.contenderclass.org/the-contender/setup
- Graham Scott erklärt in seinem Artikel wie er den Mast trimmt auf der Website der ICA : www.contenderclass.org/the-contender/setup
- Tim Hill schrieb einen umfassenden Artikel "How to sail the darn thing", welcher auf der Website der ICA zu finden ist: www.contenderclass.org/the-contender/howtosail
- Nach der WM 2005 hat "Backe" das "How-to-do-it" geschrieben (verschollen?).
- Der Contender auf Wikipedia: <https://de.wikipedia.org/wiki/Contender>
- Regelkunde mit Regelspiel(!) und etwas Taktik auf: www.finckh.org
- Dropbox: www.dropbox.com/sh/owe51augra6uxbp/AABjTlsPleji4RNMNEG9ikapa?dl=0
Dieser Link ist ebenfalls auf www.andirken.de verknüpft.

D.3. Historie

04.12.2016: Der Spaß beginnt.

30.01.2017: Unterkapitel von Christoph Homeier: "Wende mit Tack-Sticks", "Pumpen wie..."

10.02.2017: Überarbeitung von Christoph Homeier.

25.02.2017: Überarbeitung von Markus Maisenbacher.

21.11.2021: Martin Kaufhold verlinkt www.andirken.de mit meiner Dropbox (Fotos).

31.07.2022: ...weitere (Unter-) Kapitel und Ergänzungen bis zu dieser Version.

D.4. Danksagung

Alle Personen gebührend zu erwähnen ist mehr als schwierig. Somit geht mein Dank an all jene, die Texte überarbeitet und erstellt oder an diesem Handbuch (un-) bewusst mitgeholfen haben. Letztendlich findet sich auf diesen Seiten die komplette Contender-Gemeinde wieder, beginnend mit den Einsteiger-Trainings von 2002 bis 2005 und allen lehrreichen Gesprächen mit Bootsbauern, Segelmachern, Trimm- & Manöver-Experten, Fotografen, sowie den Unterstützern in Fragen von Taktik, Technik, Segeln und Kameradschaft. Herzlichen Dank Euch allen!

D.5. Haftungsausschuss

Dieser „Contender-Einsteiger-Guide“ ist eine Ansammlung von Ratschlägen, bzw. Hilfestellungen. Der Autor und seine Mitautoren übernehmen keinerlei Haftung. Die Schiffsführung obliegt der Crew. Allzeit gute Fahrt und immer eine handbreit Schwert im Wasser!

Dirk Müller (GER 2738 "weight-n-sea")