

besser
Monarch
segeln

Monarch-Klassenvereinigung e. V.
im Deutschen Seglerverband



Text und Skizzen:	Gunnar Oldag
Überarbeitung:	Klaus Helbig Klaus Schulz
Gestaltung:	Karl Heinz Berndt
Herausgeber:	Monarch Klassenvereinigung e.V. im deutschen Seglerverband



Vorwort		4
Indienststellen	Transport	5
	Mastaufstellen	6
	Slippen	7
	Kranen	8
	Segelsetzen	8
Trimmen	Grundtrimm	9
	Feintrimm	11
	Theorie und Praxis	13
	Bei unterschiedlichen Bedingungen	13
	Trimmtabelle	14
	Anmerkungen zur Tabelle	15
Erfahrungen	Starwind-Erfahrungen	17
	Einhand unter allen Bedingungen	18
	Übung macht den Meister	19
	Schlussbetrachtung	19



VORWORT

Als ich den MONARCH zum erstenmal segelte, musste ich umlernen. Wird bei einem Boot mit Fock und Groß eines der Segel nicht ganz richtig getrimmt, ist es nur ein halber Fehler. Zum ganzen Fehler wird jedoch ein Trimmfehler bei nur einem Segel.

Durch Regatten mit anderen Monarchen und die sich daraus ergebenden Vergleichsmöglichkeiten, habe ich gelernt, mehr aus meinem Boot herauszuholen. Öfteres Slippen des Bootes führte zwangsläufig zu Überlegungen, den gesamten Transport- und Slipvorgang zu vereinfachen.

Aus vielen Gesprächen mit anderen Monarch-Seglern und immer wiederkehrenden Fragen entstand der Gedanke, eigene Erfahrungen zu Papier zu bringen. Das Ergebnis, welches jetzt vorliegt, wurde noch einmal von Klaus Helbig und Klaus Schulze überprüft.

Es wird ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass die hier niedergelegten Erfahrungen mit dem Fritzmeier-Monarch gemacht wurden. Soweit bei Booten früherer Jahrgänge wesentliche Abweichungen vorhanden sind, wurden diese besonders herausgestellt.

Diese Ausarbeitung ist ein Anfang. Sie ist keine Grundschule für Anfänger. Dafür gibt es ausreichend Literatur. Sie soll Hilfe sein und Anregung dafür, mehr Freude mit dem MONARCH zu gewinnen. Verbunden wird damit der Wunsch, dass Erfahrungen von vielen Monarch-Seglern helfen, diese Broschüre zu ergänzen, damit alle Monarch-Eigner davon profitieren.

Gunnar Oldag

(erstellt ca. 1982)



Einhandsegler wollen unabhängig sein, auch bei den vorbereitenden Arbeiten. Das bedingt, den gesamten Ablauf vorher zu durchdenken und evtl. notwendige Arbeitshilfen zu schaffen.

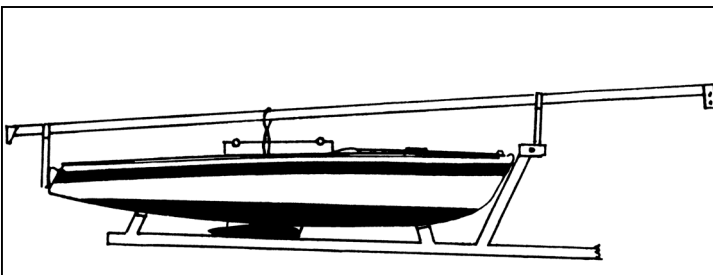
Für den Transport wird der Mast mit dem Fuß in Fahrtrichtung in der Mastgabel des Windenbocks vom Trailer und mit einer Polsterung auf dem Heck des Bootes gelagert und festgezurr. Bewährt hat sich ein Beschlag (Abbildung) der leicht nachgebaut werden kann und in die Ruderaufhängung des Monarch gesteckt wird. Wer an einem solchen Teil interessiert ist, sollte sich bei der Klassenvereinigung melden, damit aufgrund der ermittelten Stückzahlen ein Hersteller gefunden und ein günstiger Preis erzielt werden kann.

Wichtig ist, den Mast noch einmal mittschiffs mit einer Leine festzumachen, um Schwingungen während der Fahrt zu vermeiden.

Die Wanten können angeschlagen bleiben und werden mit Gummizeisingen an den Mast gebändselt.

Der Baum, mit Schot und allen Beschlägen wird innerhalb des Bootes gelagert und mit Gummistrops am Reitbalken gesichert.

TRANSPORT



AUFSTELLEN DES MASTES

Die Abbildung zeigt die Stellung des Mastes beim Transport,

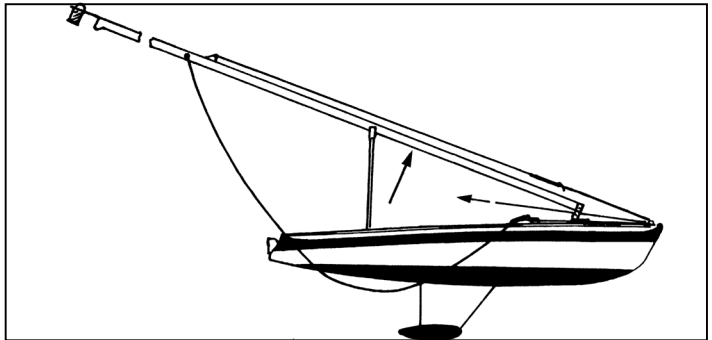
Wichtige Hilfsmittel sind eine vor dem Wellenbrecher mittschiffs montierte Curryklemme und eine Sicherungsleine. Sofern keine Bäume oder Freileitungen stören, sollte der Mast vor dem Abslippen oder Einkranen aufgestellt werden.



AUFSTELLEN DES MASTES

Nicht vergessen, den Verklicker anzubringen! Der Mast wird nach achtern balanciert, mit seinem Mittelteil auf die schon angebrachte Baumstütze gelegt und mit dem Fuß in die Mastführung gesteckt und mit einem Bolzen gesichert.

Erst nach dem Trimmen wird das richtige Loch in der Mastführung markiert.



Die Abbildung zeigt die Vorbereitung zum Aufstellen des Mastes

Der Wantenspanner des Vorstags wird aufgedreht und die Sicherungsleine daran befestigt. Die Leine wird durch das vordere Auge am Bug geführt, nach hinten gezogen und in der Klemme belegt.

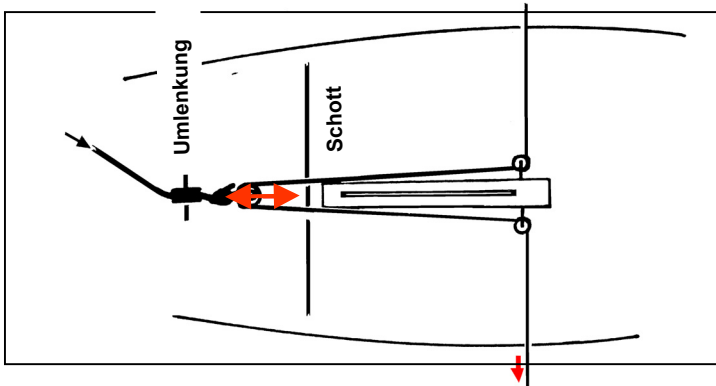
Die Wanten müssen jetzt frei hängen und die Wantenspanner nach hinten zeigen, damit bei Aufstellen des Mastes nichts hakt oder verkantet.

Mit einer Hand den Mast rasch und energisch nach oben und vorn drücken und mit der anderen Hand die Sicherungsleine durchholen und in der Klemme belegen,

Nach vorn gehen. Wantenspanner des Vorstags mit dem Bolzen am Auge befestigen und mit dem Ringsplint sichern.

Vorstag spannen bis beim Zupfen das Stag einen dumpfen Brummtönen abgibt. Bei älteren Booten sollen die Wanten nicht so stark gespannt sein, weil das zu einer nicht erwünschten Verwindung des Rumpfes führen kann zwischen den Befestigungspunkten.

Es folgen: Baum einhängen, Grossschot einziehen, Baumniederholer anbringen und Vorliekstrecker durchstecken. Die Leinen werden ins Cockpit geführt. Es muss jedoch darauf geachtet werden, dass ausreichend Platz zwischen der Umlenkung und der Schottdurchführung vorhanden ist.



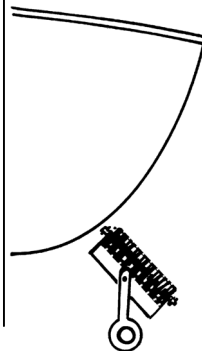
Die Leinen werden ins Cockpit geführt und wie auf der Abbildung gezeigt geschoren.

Wenn von ausreichendem Platz gesprochen wird, so bedeutet das auch bei Seegang, vorn verstaute Ausrüstungsgegenstände durch Festzurren gegen umherfliegen und damit blockieren der Leinen zu sichern. Es hat sich auch als sehr zweckmäßig erwiesen, die Trimmleinen über den Wellenbrecher nach achtern zum Reitbalken zu leiten, an dessen Unterseite Curryklemmen montiert werden können, die dann aus jeder Position zugänglich sind. Wenn jedoch bei Fritzmeier-Booten mit der Kielwinde gearbeitet wird, dürfte diese Leinenführung, die sich auf älteren Booten bewährt hat, kaum zu realisieren sein.

Das Slippen des Monarch kann ebenfalls einhand erfolgen. Durch Leinen wird der Trailer und das Boot gegen Wegschwimmen gesichert. Trailer ins Wasser schieben, Winde lösen und das Boot läuft allein ins Wasser. Der Kiel sollte dabei in die absolut höchste Stellung gebracht sein, damit er gut vom Trailer freikommt

Das Wiederaufnehmen des Bootes erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Sofern Rollenböcke vorhanden sind, sollte man diesen besondere Aufmerksamkeit schenken. Die Böcke haben die fatale Eigenschaft, seitlich nach außen wegzuklappen und es kann passieren, dass der Rumpf über die scharfen Kanten gezogen wird und verschrammt (Abbildung).

SLIPPEN DES MONARCH



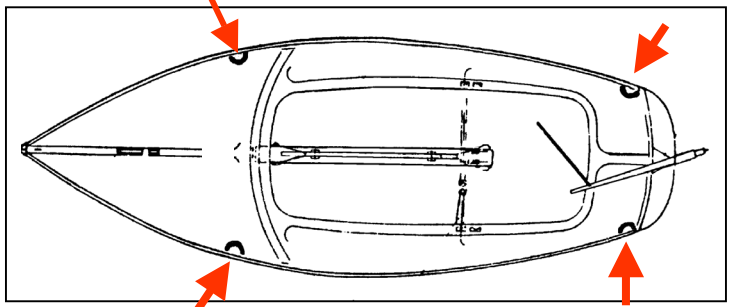


INDIENSTSTELLEN DES MONARCH

Diesem Übel kann abgeholfen werden durch Festlegen der Böcke mit Gummistrops oder Unterkleben von Moosgummiklötzen. Beim Slippen ohne diese Rollenböcke muss der Trailer entsprechend tiefer ins Wasser gefahren werden, damit das Boot von den Auflagen und beim Herausholen bis auf die Auflagen schwimmen kann.

KRANEN DES MONARCH

Bei den meisten Krananlagen gibt es keine Probleme. Sollte es jedoch einmal mit den Heisstrops Schwierigkeiten geben, können die in der Abbildung gezeigten Augen zur Anbringung von Strops benutzt werden. Auf keinen Fall ist der Kielkasten zur Befestigung von irgendwelchen Heissvorrichtungen geeignet.



SETZEN UND BERGEN DES SEGELS

Vor dem Aufstellen des Mastes sollte die Nut des Mastes und des Baumes mit einem Gleitmittel eingesprüht werden. "Bayer Marine Spray" hat sich sehr gut bewährt. Die Lieken laufen dann ganz leicht in den Nuten. Nach Einführen des Unterlieks in die Baumnut und Befestigen des Halses und des Schothorns, wird der Kopf am Fall befestigt, das Vorliek in die Mastnut eingeführt und vorgeheisst. Bis zur ersten Latte muss das Segel mit der ganzen Hand geführt werden, die durchgehende Latte ist sehr sperrig. Dann genügt es, die Hand um den Mast zu legen und mit dem Daumen das Vorliek zu führen und mit der anderen Hand das Fall durchzuholen, bis die auf dem Fall aufgewalzte Kugel in den Stopbeschlag am Masttop einrastet.



Bei Masten, die nicht mit dieser Einrichtung versehen sind, wird das Fall vorsichtig durchgesetzt, nachdem das Segel vorgeheisst ist. In diesem Falle wird das Fall in der schon erwähnten Curryklemme vor dem Wellenbrecher belegt. Der Vorteil ist, dass auch bei hartem Wetter vom Platz des Steuermannes aus, das Segel zum rechten Moment geborgen werden kann, ohne die Pinne loszulassen.

Der Grundtrimm ist die Ausgangsbasis für alle weiteren Trimmarbeiten. Er soll bewirken, dass alle durch das Wetter bedingten Situationen durch den Feintrimm für optimalen Vortrieb des Monarch genutzt werden. Darum kann der Grundtrimm auch nur bei mittlerem Wind von etwa 2 - 3 Bft. durchgeführt werden.

Praktisches Ziel des Grundtrimms ist, dem Boot völlig neutrales Segelverhalten zu geben. Es darf weder lee- noch luvgerig sein und muss bei festgelegter Pinne ohne Abweichungen geradeaus laufen.

Es ist wichtig, noch einmal die theoretischen Grundlagen und die Zusammenhänge zwischen Lateralschwerpunkt im Unterwasserbereich und dem Segelschwerpunkt im Überwasserbereich zu überdenken (siehe Abb. auf der nächsten Seite).

Der Mast steht absolut gerade auf dem Boot. Die Kontrolle geschieht mit dem Fall, an welches als Lot ein Schraubenschlüssel oder Ähnliches gehängt wird. Das Boot muss mit einer Person im Cockpit hinter dem Reitbalken belastet sein. Ruder und Kiel werden in die unterste Stellung gebracht. Der Kiel in seiner mittleren Position in seinem Kielschlitz.

Das Segel soll im Vorliek keine Spannung haben aber auch keine Falten werfen. Das Unterliek wird drei bis vier Finger breit lose gefahren.

Traveller mittschiffs, Baumniederholer angeholt, jedoch nicht unter starker Spannung. Schot dichtgeholt.

DER GRUNDTRIMM

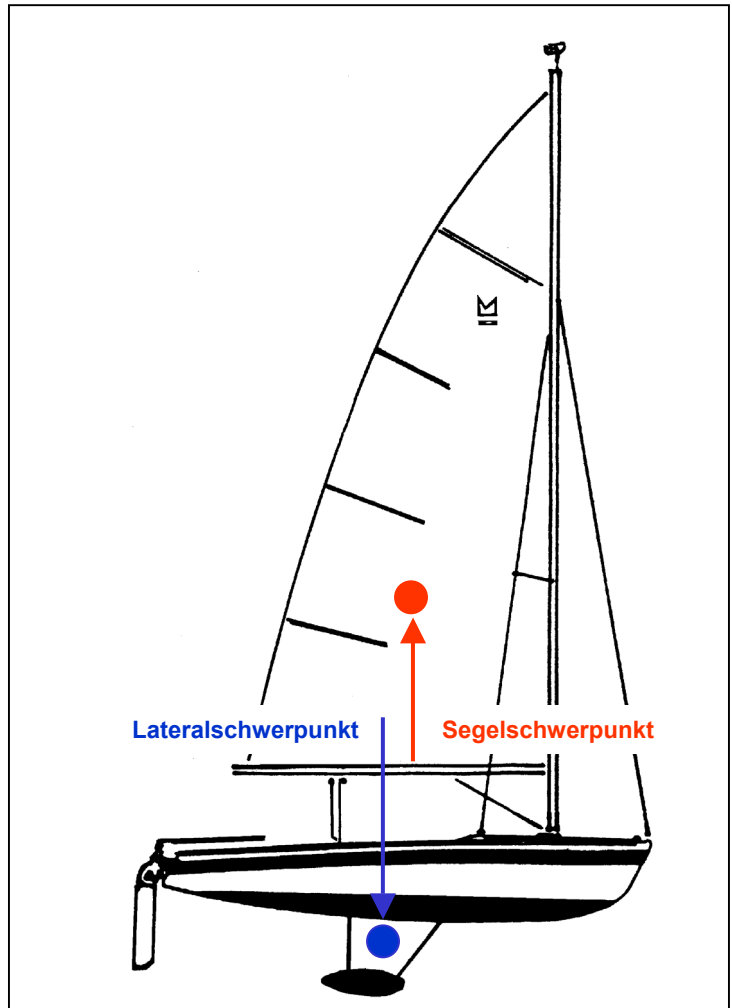


DER GRUNDTRIMM

Bei Booten mit Saling in Höhe der Diamondspreise, soll die Saling ganz leicht auf Zug eingestellt sein. Sie muss das Want etwa einen Zentimeter nach innen aus der Waagerechten ziehen.

Der Steuermann sitzt im Cockpit direkt neben der Travellerschiene und segelt hoch am Wind. Das Boot muss unbedingt aufrecht gesegelt werden.

Das Ruder wird ganz leicht geführt, um Ruderdruck sofort erspüren zu können. Neigt das Boot dazu, in den Wind zu drehen oder ist Ruderdruck nötig, um das Boot am Anluven zu





hindern, muss der Mast weiter nach vorn gesetzt werden. Will das Boot dagegen abfallen, muss der Mast weiter zurückgesetzt werden.

Erst wenn der Monarch völlig ausgeglichen auf dem Ruder liegt und die Pinne mit zwei Fingern geführt werden kann, ist der Grundtrimm in Ordnung.

Die Grundeinstellung wurde bei mittlerem Wind vorgenommen. Legt der Wind zu oder es wird flauer, müssen bordeigene Mittel eingesetzt werden, diese Veränderung in der Windkraft in Vortrieb umzusetzen.

Diese Mittel sind im Bereich des Unterwasserschiffes die Schwimmelage des Bootes und die Stellung von Kiel und Ruder.

Der Überwasserbereich bietet die Stellung des Mastes, die Stellung des Segels und die Form des Segels.

Die hier notwendigen theoretischen Erörterungen der Zusammenhänge werden dann jeweils von praktischen Hinweisen begleitet.

Die Schwimmelage des Bootes wird durch Maßnahmen im Bereich des Überwasserschiffes bestimmt. Fällt zum Beispiel eine Bö ein und der Steuermann reagiert nicht rechtzeitig, legt das Boot über, der Segeldruckpunkt wandert nach außen und das Boot wird stark luvgerig. Verlagert der Steuermann sein Gewicht nach vorn so taucht das Vorschiff tiefer ein und auch hier wird der gleiche Effekt erreicht, weil der Lateralschwerpunkt nach vorn wandert.

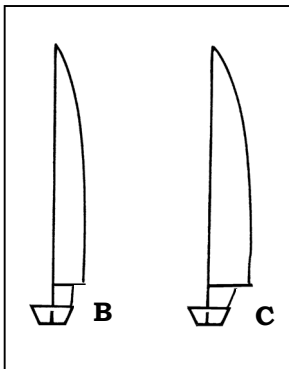
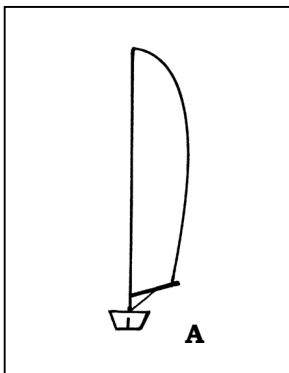
Wird jetzt der Kiel ganz hinten gefahren oder der Steuermann verlagert sein Gewicht nach hinten, wird damit auch der Lateraldruckpunkt nach hinten verlagert und stärkere Lage wird besser kompensiert.

Das Segel ist der eigentliche Motor des Bootes und muss deshalb besonders aufmerksam bedient

DER FEINTRIMM



DER FEINTRIMM



werden. Die Stellung des Segels zur Längsachse des Bootes wird über den Schotenzug bestimmt.

Das Segel soll optimal angeströmt werden und darf darum weder zu dicht noch zu offen gefahren werden. Erfahrene Segler steuern nach dem Vorliek. Wenn es leicht zu zittern beginnt, also eben vor dem Einfallen, ist das Segel optimal geschotet.

Die Form des Segels wird vom Segelmacher bestimmt und durch den Vorliekstrecker, Unterliekstrecker und Baumniederholer verändert.

Bei zunehmendem Wind wandert die eingearbeitete Wölbung des Segels nach hinten und das Achterliek schließt sich. Das bewirkt dann wieder die unerwünschte Luvgerigkeit. Durch Ausholen des Unterlieks und Strammsetzen des Vorliekstreckers wird die Wölbung des Segels wieder nach vorn gebracht, wodurch sich wieder neutrales Segelverhalten einstellt. Wird in der Bö die Schot gefiert, steigt der Baum und die Segelwölbung wandert wieder nach hinten.

Wird dagegen der Baumniederholer stramm durchgesetzt, bleibt auch beim Fieren der Schot das Segelprofil unverändert.

Je mehr der Wind zulegt um so flacher muss das Segel gezogen werden. Man sollte einmal an einem windstillen Tag sich den Stand des Segels ansehen. Zuerst im Grundtrimm, dann mit dichtgeholtem Unter- und Vorliek, und zum Schluss mit hart durchgeholter Schot. Man wird erstaunt sein, wie die Mastbiegung den letzten Rest Wölbung aus dem Segel holt.

Oft habe ich Monarchen beobachtet, deren Segel wie auf Bild A steht. Der Niederholer ist nicht dicht genug, der Traveller mittschiffs, der Baum steigt und das Segel weht in der oberen Hälfte nach Lee aus. Um das Profil des Segels zu erhalten, muss das Achterliek so gerade wie möglich gefahren werden. Das wird über Niederholer und Traveller erreicht. Bei Bild B und C ist das deutlich zu sehen.



Alle theoretischen und praktischen Hinweise nützen nicht, wenn unaufmerksam gesegelt wird. Eine heranrauschende Bö kann man immer an den Kräuseln auf dem Wasser oder durch dunkle Flecken oder Flächen auf dem Revier erkennen und so rechtzeitig reagieren, dass das Boot keine übermäßige Krängung und damit Luvgierigkeit oder sogar aus dem Ruder laufen erfährt.

Wichtig ist das Boot in Fahrt zu halten. Also kurz vor der Bö etwas anluven und dann wieder etwas abfallen oder die Schot etwas fieren und bei Einfallen der Bö mit gleichzeitigem Ausreiten wieder dicht holen. Dabei aber unbedingt den Baumniederholer dichtsetzen.

Bei stärkerem Wind ist der Gewichtstrimm sehr wichtig. Der weit vorn stehende Mast versucht das V-förmige Vorschiff ins Wasser zu drücken. Dann muss alles Gewicht so weit nach hinten wie nur möglich, um das Vorschiff zu entlasten. Auch bei viel Welle muss der Bug entlastet sein, damit sich das Boot nicht feststampft.

Die tabellarische Übersicht auf der folgenden Seite soll einen Überblick über den unterschiedlichen Trimm bei verschiedenen Wetterlagen geben. Zwischen den unterschiedlichen Trimmzuständen muss der Segler variieren, denn unterschiedliche Körpergröße und Gewicht können es notwendig machen, dass das "Leichtgewicht" schon alles dicht knallt, während der "Brocken" das Boot nur mit dem Körpergewicht aufrecht segelt.

Die nachstehenden Daten gelten ebenso an der Kreuz wie auch Raumschots und vor dem Wind. Eine Ausnahme bildet der Baumniederholer, der bei leichtem Wind an der Kreuz locker gefahren werden kann, der aber raum und vor dem Wind unbedingt dichtgesetzt sein sollte, um Verwindung im Segel zu verhindern.

Gerade vor dem Wind könnte die große Übrerrundung des Achterlieks für wechselndes

THEORIE UND PRAXIS

TRIMMEN BEI UNTERSCHIEDLICHEN BEDINGUNGEN



TRIMMEN DES MONARCH

TRIMMEN BEI UNTER- SCHIEDLICHEN BEDINGUNGEN

Abfließen der Strömung nach Luv und nach Lee verantwortlich sein und damit das gefürchtete Geigen des Bootes hervorrufen, welches bis zum aus dem Ruder laufen führen kann. Dem Geigen kann auch durch gegensätzliches Verlagern des Körpergewichts begegnet werden. Einfacher ist es, das Segel etwas dichter zu holen.

GRUNDSÄTZLICHE TRIMMTABELLE

	Leichtwind 1-2 Bft.	Mittelwind 2-3 Bft.	Starkwind ab 4 Bft.
Steuermann	direkt vor dem Reitbalken	in der Mitte der Plicht	soweit hinten wie möglich
Krängung	nach Lee	nach Lee	so aufrecht wie möglich
Ruder	etwas aufgeholt	unten	unten
Kiel	etwas vorlich	Mitte Kielschlitz	ganz hinten
Traveller	Mitte	Ca. $\frac{1}{4}$ nach Lee	$\frac{1}{2}$ bis voll nach Lee
Unterliek	locker	fast dicht	dicht bis zur Endmarke
Vorliek	locker	dicht ohne Spannung	stramm durchgeholt
Baumniederholer	dicht	dicht	stramm durchgeholt

Ab Windstärke 5 sollte das Segel verkleinert werden (reffen) oder das Sturmsegel das normale Segel ersetzen.



Wer während einer Wettfahrt das Vor- und Unterliek nur unter Mühen wie auf der Tabelle angesagt verändern kann, sollte sich damit nicht lange aufhalten, sollte sich lieber auf das Segeln konzentrieren. Es bringt allemal mehr auf Windstriche zu achten, Winddreher zu erkennen oder die Wettbewerber im Auge zu behalten. Der unterschiedliche Segel-Feintrimm spielt bei einem Monarch nicht die ganz große Rolle. Sicher möchte jeder gern ein kleinwenig schneller als die Anderen segeln, vor allem bei einer Regatta. Das ist mit einem Monarch aber nicht so ganz einfach. Bei mittleren Winden, so um die 3 Bft., segelt nämlich jeder, der sein Schiff vor dem Start so einigermaßen nach den vorherrschenden Winden eingestellt hat und einigermaßen segeln kann, genauso schnell wie die anderen Monarche – nämlich mit der Rumpfgeschwindigkeit dieses Verdrängers. Dafür sorgen die übertakelten 13 qm Segelfläche bei nur 5 Meter Bootslänge.

Wer, wie viele Segler, von einer Schwertjolle auf den Monarch umgestiegen ist, sollte sich darauf einstellen, das er nun ein Boot mit einem Kiel segelt. Kielboote sind mit dem Wasser verwachsen – sie kommen nur ganz selten aus ihrem Element heraus – sie fahren fast ausschließlich maximal ihre Rumpfgeschwindigkeit.

Erst ab gut 5 Bft. kann ein Monarch auf Raumschotkursen, wenn man es geschickt anstellt, ins Gleiten kommen. Meist haben die Segler aber bei soviel Wind genug damit zu tun senkrecht zu bleiben, dass sie die Chance nicht nutzen können, denn dazu müssten sie ihr Schiff wirklich gut im Griff haben. Also ist Üben angesagt. Aber keine Angst vorm Üben mit Wind. Es besteht höchstens die Gefahr das der Segler aus dem Schiff fällt – der Monarch richtet sich nach einer Bö immer wieder auf. So ist Segeln mit einem Monarch auch noch bei gut 6 Bft. möglich, wenn viele andere Bootsklassen nicht mehr auslaufen mögen.

Bei weniger als 3 Windstärken sieht die Welt allerdings ganz anders aus. Da wären dann

ANMERKUNGEN ZUR TRIMMTABELLE



ANMERKUNGEN ZUR TRIMMTABELLE

wieder Schwertjollen-Erfahrungen nützlich. Bei 2 bis 3 Bft., wenn der Wind noch die Kraft hat einen tiefen Segel-Bauch zu bestreichen ohne abzureißen, sollte man diese Kraft auch nutzen und, besonders auf raumen Kursen, mit einem bauchigen Segel fahren. Wie heißt es doch: große Wölbung = große Kraft. Und wer sein Segel für Kreuz-Kurse nicht jedes Mal neu einstellen möchte oder kann, muss eine Kompromiss-Einstellung finden – eine Einstellung die zwischen den Marken für mehr Geschwindigkeit auf raumen Kursen und guter Höhe auf Kreuzkursen liegt.

Bei Winden um die 1 Bft. sollte, in Abweichung von der Trimmtabelle, das Segel wie bei Starkwind getrimmt werden, also ganz flach, damit der Windhauch immer noch beide Segelseiten bestreicht ohne abzureißen, ohne Verwirbelungen zu bilden. Wichtig ist dabei, was für viele vielleicht nicht gleich einsichtig, das auch das Vorliek stramm durchgesetzt ist. Das sorgt nicht nur dafür das der Bauch wieder nach vorn wandert wo er dann für gute Kreuzeigenschaften gebraucht wird, sondern vor allem dafür, das das Achterliek entlastet wird und das Segel sich dort öffnet, noch flacher wird und den Wind fließen lässt. Dazu muss der Baumniederholer dann wieder lose sein, damit über den Baum keine Spannung auf das Achterliek kommt.

Besonders bei leichtem Wind bitte auch an den Gewichtstrimm denken. Der sorgt auch beim Monarch, bei richtigem Körpereinsatz, für weniger mit Wasser benetzte Fläche.

Und ganz wichtig bei leichtem Wind: Ruhe im Schiff die erhält den Vortrieb viel länger – und durch so manches Flautenloch hindurch.



STARKWIND ERFAHRUNGEN

Mit den beschriebenen Trimmeinrichtungen ist es einfach, auch bei Starkwind aufzukreuzen und auch die Wenden gehen schnell und sicher, sofern man gute Geschwindigkeit läuft und das Boot nicht in einer Welle feststampfen lässt. Es muss natürlich alles schön dichtgeknallt sein. Das Leewant darf ruhig durchhängen. Raumschots muss man sehr aufmerksam segeln, sofern man nicht aus Sicherheitsgründen mit halben Wind abläuft. Ich habe einmal vor dem Start zu einer Regatta bei guten 6 - 7 nicht aufgepasst. Mit Sturmsegel lief ich in Lee einer Neptun 22 und klönte mit deren Steuermann, als plötzlich eine dicke Bö einfiel. Hätte ich aufgepasst, so wäre ich sofort abgefallen. Wegen meiner Unaufmerksamkeit luvte das Boot so stark, dass ich es nur durch energisches Ruderlegen und Wenden unter Kontrolle behielt. Es passiert nichts dabei. Der Kiel sorgt schon gegen eine Kenterung.

Halsen bei solch starkem Wind erfordert natürlich intensives Training. Wer sich nicht gerade auf einer Regatta befindet, sollte lieber eine Q-Wende fahren, weil dann für das Rigg keine Gefahr besteht. Meine erste Starkwindhalse legte ich so an, wie ich es von früher gewohnt war. Nach vorn beugen, das Schotbündel greifen und mit dem Baum einfach rüberziehen. Der Wind drückte jedoch so stark ins Segel, dass ich nach vorn gezogen wurde. Ich rutschte aus und fiel irgendwo ins Boot. Das Boot schoss in den Wind mit einer solchen Krängung, dass Wasser über die Kante lief.

Heute habe ich meinen Standbereich durch rutschhemmende Streifen entschärft und den Baum hole ich rüber durch rasches Dichtholen der Schot und fieren, wenn er hinübergeht. Dann muss man sofort Gegenruder legen und ausreiten, um das Boot aufrecht zu halten. Das ist sowieso Grundbedingung zum Halsen oder Schiffen. Das Boot muss aufrecht segeln.

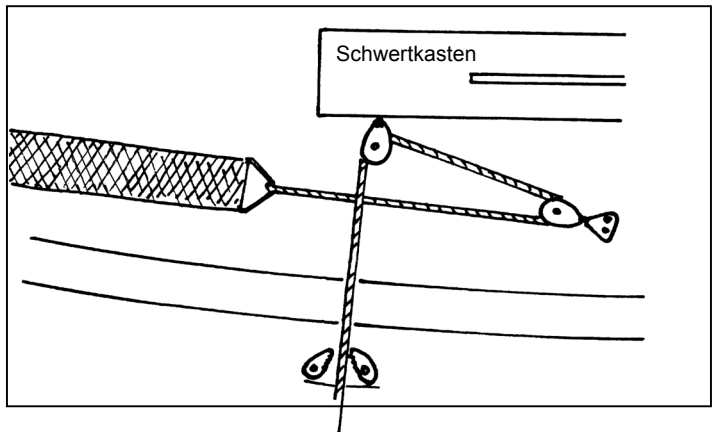
Zum Aufrechtsegeln gehören natürlich auch gut eingestellte Fußgurte, die durch Gummistropfs hochgehalten werden. Man muss ohne hinzusehen,



STARKWIND ERFAHRUNGEN

seine Füße einhaken können. Meine Fußgurte sind verstellbar, wie die Abbildung zeigt. Man sollte sich überhaupt angewöhnen, immer und unter allen Umständen zumindest mit einem Fuß eingehakt zu sein. Als Einhandsegler sollte man auch grundsätzlich eine Schwimmweste tragen und beim Segeln weit ab von Land unbedingt einen vorschriftsmäßigen Lifebelt, der am Reitbalken befestigt wird.

Raumschots bei starkem Wind kann ein enormes Vergnügen sein. Hält man das Boot durch weites Ausreiten gut aufrecht und trimmt das Körpergewicht weit nach achtern, nimmt man dann noch eine Welle mit und holt ganz schnell das Segel dichter, stellt sich sofort ein gleitähnlicher Zustand ein.



EINHAND UNTER ALLEN BEDINGUNGEN

Einhandsegeln mit dem Monarch ist wirklich ein königliches Vergnügen, zumal man ja auch andere Leute an seiner Freude teilhaben lassen kann. Man sollte sich aber davor hüten, Mitseglern irgendwelche Arbeiten an Bord zu übertragen, das geht bestimmt schief. Wenn man öfter allein segelt, stellen sich ganz bestimmte Verhaltensautomatismen ein, die auch bei hartem Wetter schwierige Manöver elegant erscheinen lassen.



Elvström sagte einmal : "Ich segele das Boot und nicht das Boot segelt mit mir". Dazu gehört natürlich Selbstvertrauen und das bekommt man nur durch intensives Üben bei allen Wetterbedingungen. Sehe ich unterwegs eine Boje, fahre ich zur Übung ein paar Aufschießer. Manchmal werfe ich einen schwimmenden Gegenstand über Bord, um ihn schnell und sicher wieder aufzunehmen. Anlegen und Ablegen, Wenden und Halsen sollte immer wieder trainiert werden, um dann auch in Extremsituationen das Boot sicher im Griff zu haben.

ÜBUNG MACHT
DEN MEISTER

Die hier beschriebenen Erfahrungen und Hinweise muss jeder Monarch Segler durch eigene Entdeckungen und Experimente auf sich selbst beziehen. Der Monarch ist das ideale Einhandboot mit so vielen seglerischen Möglichkeiten, die zumeist noch gar nicht erkannt wurden. Mehr Freude mit dem Monarch durch mehr Wissen zu vermitteln, ist der Sinn dieser Ausarbeitung.

SCHLUSS-
BETRACHTUNG

