

2 Die Boje-über-Bord-Manöver

Ziel eines Über-Bord-Manövers sollte sein,

- den Über-Bord-Gegangenen nicht aus den Augen zu verlieren,
- die Yacht so rasch wie möglich in die Nähe des Über-Bord-Gegangenen zurückzubringen, und zwar so, dass keine Fahrt mehr im Schiff ist und
- den Über-Bord-Gegangenen ohne weitere Verletzungen wieder an Bord zu holen (nach Möglichkeit ohne Zuhilfenahme eines Beibootes oder dass ein zweiter Mann ins Wasser muss).

Das geht nur bei einigermaßen ruhiger See. Wenn das Wasser nicht zu kalt ist, sich keine spitzen Rückenflossen um den Schwimmer scharen und der Über-Bord-Gegangene keine Verletzungen davongetragen hat und auch nicht ohnmächtig ist, dann könnte man einfach beidrehen und warten, bis er zur Badeleiter geschwommen ist.

Die klassischen Über-Bord-Manöver unter Segeln tragen diesem Verlangen nur teilweise Rechnung, und sie gehen davon aus, dass die prachtvollen Badeplattformen am Schiffsheck immer noch ihrer Erfindung entgegenharren. Man fischt die armen Teufel bis auf den heutigen Tag mit dem Bootshaken (am Kragen?) aus dem Wasser. Mittschiffs, da wo es am unpraktischsten ist. Früher hatte das mal seine Berechtigung.

Zum Glück stehen dem Segler heute ein paar recht brauchbare Rettungsmittel zur Verfügung (z. B. Rettungswesten mit Lifebelts und Karabinerhaken, Rettungsringe mit Blinklampen, Rettungsbojen, Rettungswurfleinen und -rollen, Rettungsinseln bzw. -flöße), die die klassischen Über-Bord-Manöver und besonders die althergebrachten Methoden des An-Bord-Holens immer häufiger Gegenstand lang anhaltender, aber nutzloser Diskussionen werden lassen.

Ganz nutzlos sind die Über-Bord-Manöver indessen nicht geworden. Erstens gibt es kein Verfahren, eine unter Segeln laufende Yacht so rasch an die Stelle eines Über-Bord-Gegangenen zurückzubringen, wie mit einem einwandfrei gefahrenen Über-Bord-Manöver (es waren schon Zeiten deutlich unter 2 Minuten dabei). Zweitens steht die Yacht nach dem Manöver im Wind, und man kann sich voll den Aufgaben des An-Bord-Holens widmen. Drittens kann ein Prüfer anhand der klassischen Über-Bord-Manöver sehr schnell feststellen, ob der Kandidat das Schiff beherrscht oder nicht. Kaum eine Prüfung läuft ohne eines der klassischen Über-Bord-Manöver ab. Deshalb werden sie hier - obwohl kein SKS-Stoff - noch einmal ausführlich behandelt.

Die Segelstellung ist bei jedem Kurs anders. Deshalb kann ein Über-Bord-Manöver nicht nach einheitlichem Schema ablaufen. Hier wird von drei verschiedenen Kursen (Am-Wind-Kurs, Halber-Wind-Kurs, Raumer-Wind-Kurs) ausgegangen und angenommen, der versierte Segler weiß sich richtig zu verhalten, wenn der anliegende Kurs zwischen einem der beschriebenen liegt.

Sechs Dinge sind jedoch bei allen Manövern gleich:

1. Nach dem Ruf „Boje über Booord!“ wird zuerst einmal geradeaus weitergefahren. Währenddessen hat der Rudergänger Zeit, ein Crewmitglied zur Wahrschau zu bestimmen, ggf. anzuordnen, wer den Rettungsring hinterherwirft und wer die Schoten bedienen soll. Ganz wichtig ist außerdem, dass er Zeit hat, sich zu überlegen, was nun geschehen soll. Wo kommt der Wind her? Welches ist das auf diesem Kurs anzuwendende Manöver?
Der Rudergänger hat jetzt Zeit, und die soll er zum Nachdenken nutzen!
2. Das Über-Bord-Manöver endet immer mit einem Aufschießer.

3. Es muss immer eine größere Strecke **mit dem Wind** versegelt werden, weil man ja am Schluss den **Aufschießer gegen den Wind** fährt. Der Aufschießer gelingt nur, wenn man vorher etwa 2 bis 3 Bootslängen Raum in Lee der Boje „gewonnen“ hat (eigentlich hat er sie verschenkt). Bei allen Manövern mit Wende versgelt man zwei bis vier Bootslängen, um nach Lee zu kommen, bei der Halse bleibt man 2 bis 3 Bootslängen lang auf Vor-Wind-Kurs, um nach Lee zu kommen. Wenn man nicht weit genug nach Lee kommt, gelingt keines der Manöver.
4. Jedes Über-Bord-Manöver endet damit, dass auf einer Anlaufstrecke mit Halb-Wind-Kurs Fahrt für den Aufschießer aufgenommen wird. Je nach Wind beträgt die Anlaufstrecke 6 bis 10 Bootslängen und sie verläuft etwa 2 bis 3 Bootslängen in Lee der Boje (bei wenig Wind 1½, bei viel Wind 3 Bootslängen).

Während man Anlauf nimmt, kann der Kurs noch auf optimalen Abstand korrigiert werden. Der Aufschießer beginnt mit dem Befehl „Schoten los!“ und dem Ruder-Legen, sobald sich die Boje in der gedachten Verlängerung des Großbaumes befindet, bzw. je nach Bootstyp eine halbe Bootslänge dahinter oder davor (das muss von Fall zu Fall ausprobiert werden). Manche Segler legen auch erst Ruder, wenn die Boje schon fast querab ist, dann aber sehr entschieden. Wie man das Ziel erreicht, ist im Prinzip unerheblich. Es sei jedoch erwähnt, dass manche Prüfer die Nase über den an sich recht vorteilhaften Beinahe-Aufschießer rümpfen.

Der (meines Erachtens vorteilhaftere) Beinahe-Aufschießer beginnt eine viertel bis halbe Bootslänge, bevor die Boje querab ist. Die Segel bleiben dann in Lee, und die Schoten stören nicht beim Aufnehmen der Boje. Aber wie gesagt, nicht alle Prüfer akzeptieren das.

5. Die Boje wird immer mittschiffs an der breitesten Stelle der Yacht mit dem Bootshaken aufgenommen. Die Yacht muss dementsprechend so zum Stehen gebracht werden, dass sie in einem halben bis einem Meter Abstand neben der Boje dümpelt. Die Segel killen in der Schiffslängelinie (beim Beinahe-Aufschießer in Lee).
6. Das Manöver findet dadurch seinen Abschluss, dass die Schoten dichtgeholt werden und der Rudergänger nach dem Aufnehmen der Fahrt einen neuen Kurs angibt, der dann gesegelt wird.

Statistisch gesehen liegen die meisten Kurse in der Nähe eines Halb-Wind-Kurses. Deshalb wird dieser Fall zuerst diskutiert.

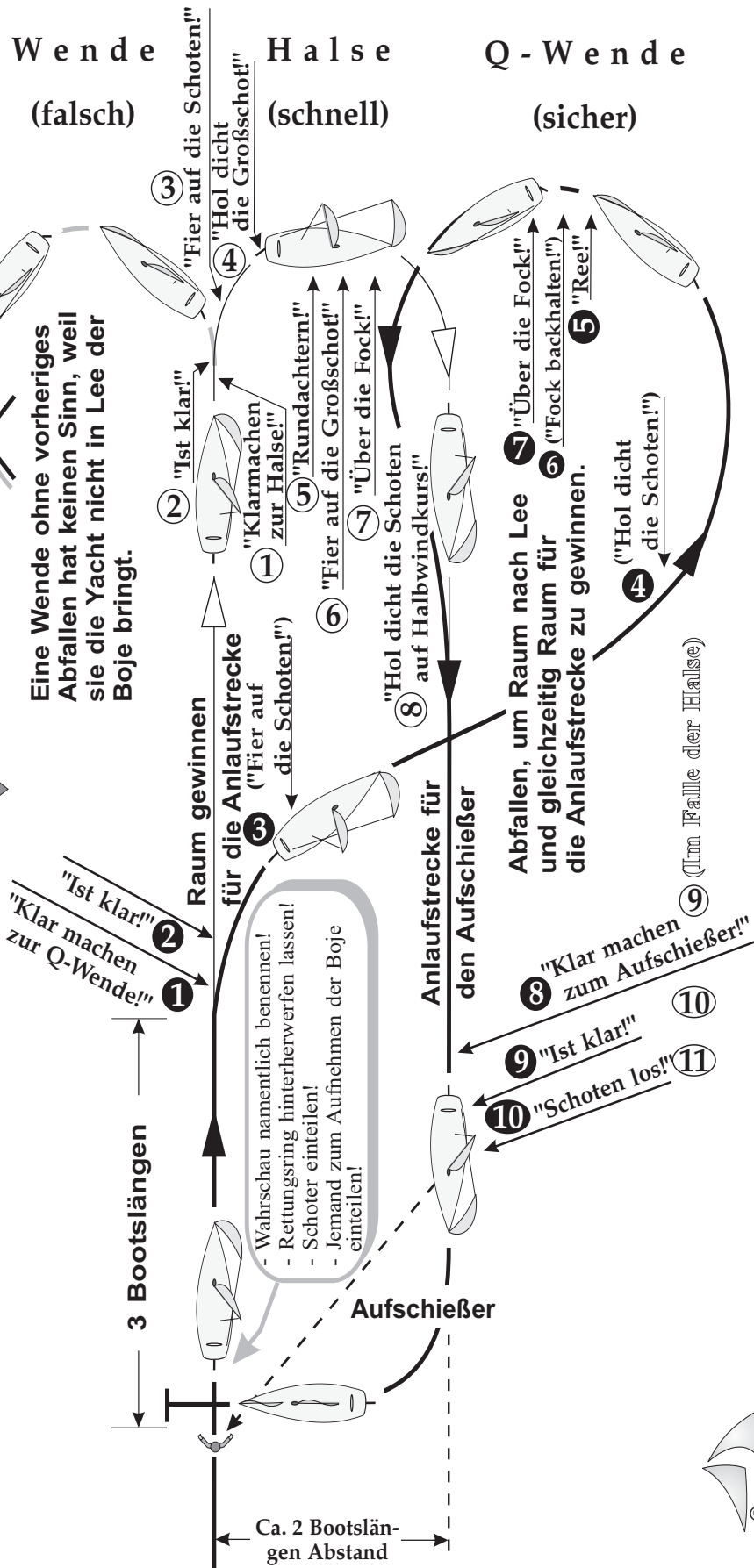
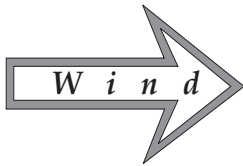
2.1 Über-Bord-Manöver aus Halb-Wind-Kursen mit Q-Wende oder Halse

Am einfachsten lässt man die Yacht nach dem Über-Bord-Gehen der Boje 6 Bootslängen (je nach Wind- und anderen Verhältnissen können es auch 8 oder 10 sein) weiterlaufen, bringt sie dann mit einer Halse auf Gegenkurs, korrigiert dabei auf ca. 2 bis 3 Bootslängen Abstand und fährt den Aufschießer, sobald die Boje in der gedachten Verlängerung des Großbaumes erscheint.

Bei ruhiger See ist das das einfachste Manöver. Bei rauherer See wird jedoch in der Regel aus Sicherheitsgründen die Q-Wende bevorzugt. Wenn der Prüfer also nicht von sich aus sagt, er will die Halse sehen, dann fährt man das Manöver unaufgefordert mit Q-Wende.

Sie verläuft so, dass nach etwa 3 Bootslängen abgefallen wird (Schoten auf raumen Kurs fieren!), um gleichzeitig Raum für die Anlaufstrecke und den Aufschießer zu gewinnen. Dann wird zügig Ruder für die Q-Wende gelegt, wobei die Schoten in dem Maße dicht genommen

Mann/Boje-über-Bord-Manöver aus einem Halb-Wind-Kurs



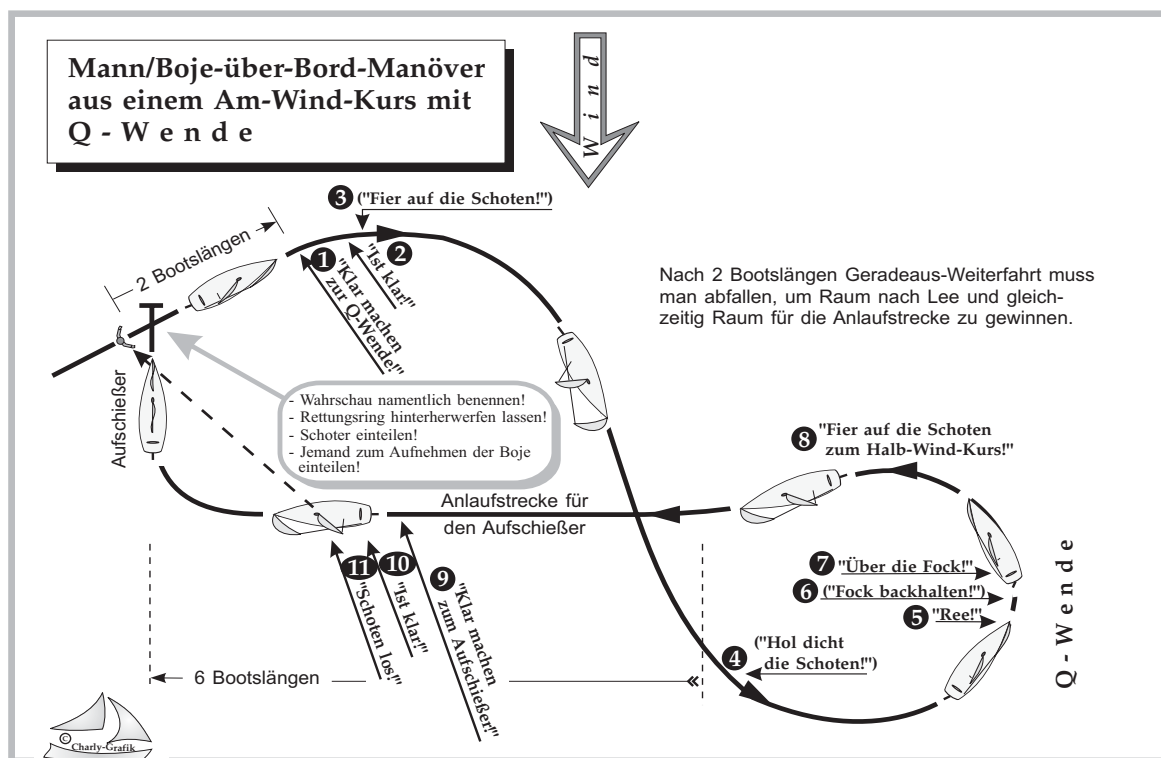
werden, dass die Segel immer gut am Wind anliegen. Oft sieht man Vorschoter, denen es offenbar darauf ankommt, die Macht ihrer Bizepse zu demonstrieren, was zur Folge hat, dass die Segel im Wind killen, weil die 10 bis 20 Tonnen der Yacht nicht so schnell um die Kurve können wie die Schoter zu ziehen vermögen. Noch grauenhafter sieht das Manöver aus, wenn der eine zu schnell und der andere zu langsam an seiner Schot fiert oder zieht. Der Rudergänger muss dann darauf verweisen, dass die Segel so lange wie möglich zum Segeln verwendet werden sollten. Das richtige Dichtholtempo erkennt der Vorschoter daran, dass immer genug Wind im Segel steht.

Manche Rudergänger versuchen es mit Gewalt, indem sie die Yacht von Halbwindkurs auf Halbwindkurs durch den Wind reißen. Bei günstigem Wind mag das - unter Strapazieren des Materials - gelingen, allzuoft erlebt man aber, dass bereits eine kleine Welle vor den Bug genügt, um die Yacht zum Stehen zu bringen. Dann verhungert das Manöver.

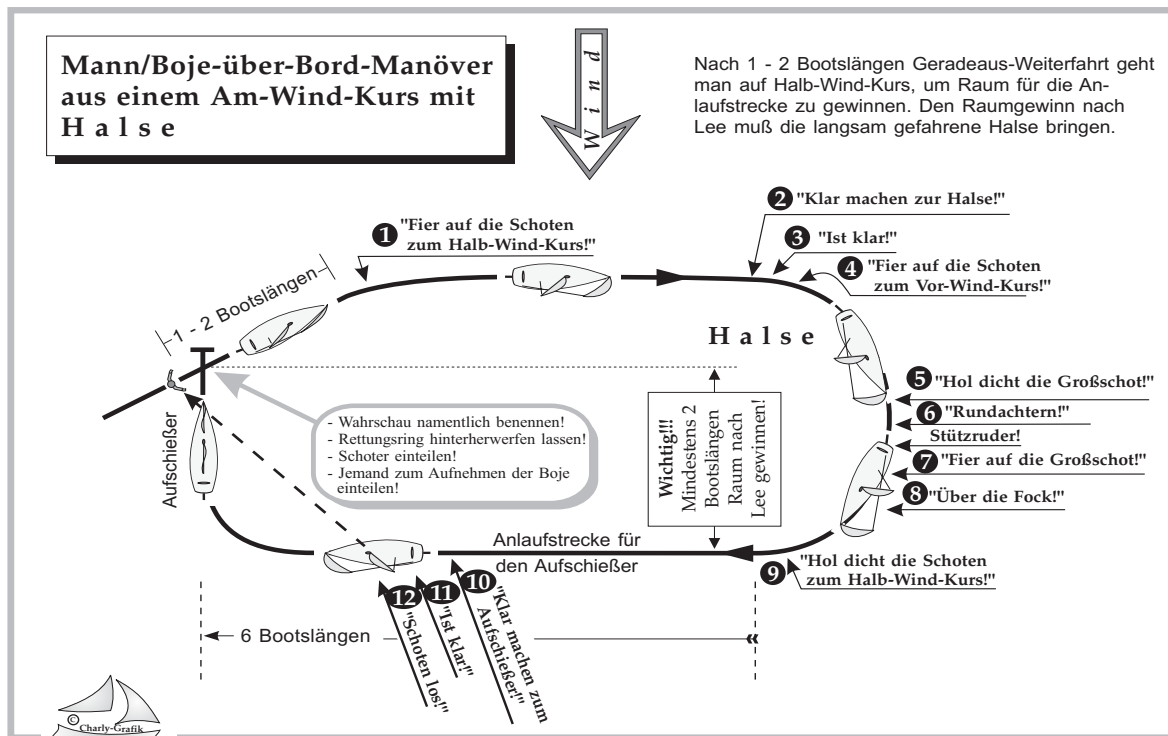
Nach der Q-Wende muss u. U. noch einmal abgefallen werden, um den richtigen Abstand für den Aufschießer einzustellen.

Ganz unpraktisch ist es, erst die Q-Wende zu fahren und dann stark abzufallen. Es wird Raum und damit Zeit verschenkt, und man tut sich vor allem anschließend mit dem richtigen Abstand für den Aufschießer schwer.

2.2 Über-Bord-Manöver aus Am-Wind-Kursen mit Q-Wende



Aus einem Am-Wind-Kurs heraus sollte man so rasch wie möglich abfallen. Zuvor müssen aber Wahrschau und Schoter eingeteilt werden, und ein paar Sekunden braucht der Rudergänger auch, um sich über das richtige Manöver klar zu werden, zumindest, wenn die Boje ohne Vorankündigung ins Wasser geworfen wurde. Bis dahin ist die Yacht eine (beim Anfänger zwei) Bootslänge(n) weitergelaufen (bei 5 Knoten und einem 10 m-Schiff entspricht eine Bootslänge ca. 4 Sekunden). Nach dem Abfallen läuft man 4 bis 5 Bootslängen auf raumem Kurs, macht eine Q-Wende und leitet dann nach der Anlaufstrecke den Aufschießer ein. Bei ungünstigen Windverhältnissen können die Strecken auch länger sein.

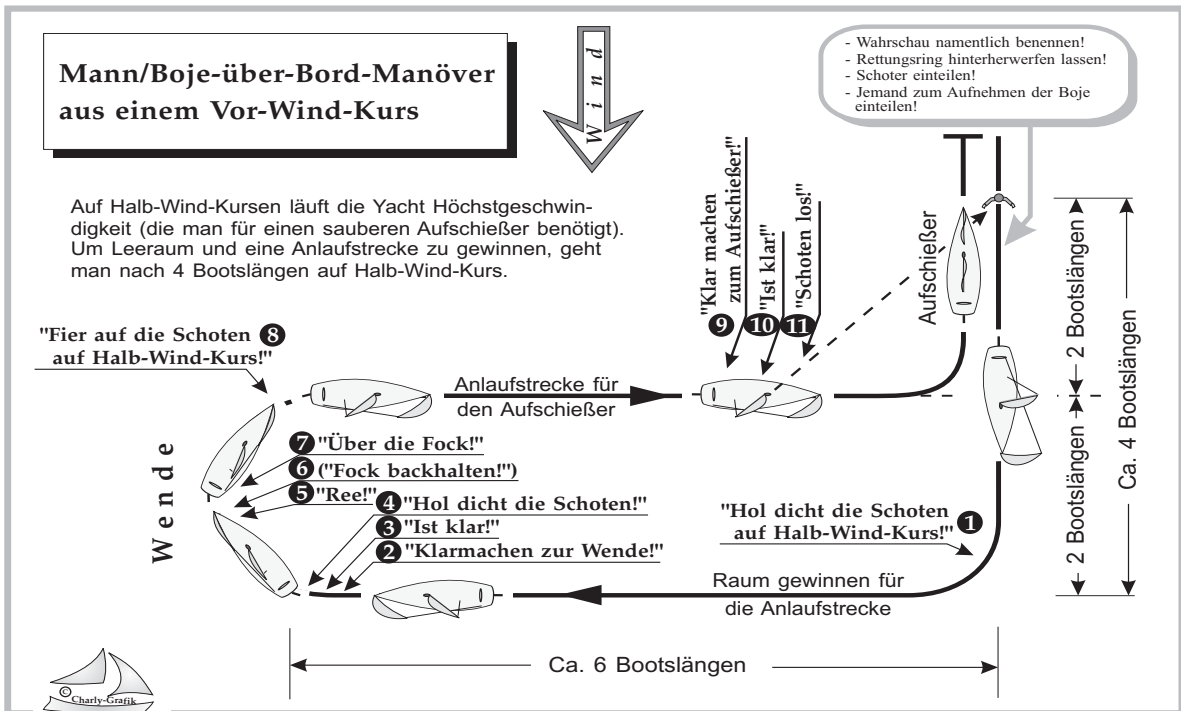


Soll das Manöver mit Halse gefahren werden, kann man den zu viel gewonnenen Luvraum durch entsprechend längere Fahrt vor dem Wind (vor oder nach dem Überkommen des Baumes) wieder ausgleichen. Man verliert jedoch etwas Zeit, weshalb erfahrenere Segler auf Am-Wind-Kursen so schnell wie möglich abfallen. Etwa 2 Bootslängen werden aber trotzdem „verbraucht“, bis Wahrschau und Crew eingeteilt sind und man sich das richtige Manöver in Gedanken zurechtgelegt hat. Mit Halse ist das Manöver deutlich schneller als mit Q-Wende.

Auf Grund zahlreicher Erfahrungen weise ich ausdrücklich darauf hin, dass das Manöver nur gelingt, wenn man die Halse mit sehr viel Bedacht fährt. Man muss während der Halse **mindestens zwei bis drei Schiffslängen Raum nach Lee gewinnen**, um Platz für den Aufschießer zu bekommen. Wer das Manöver zu forsich angeht, wird nur einen sehr verkorksten Aufschießer zuwege bringen - z. B. in zwei Metern Abstand an der Boje vorbeirauschen - und wenn ihm das Segeln vom Prinzip her noch fremd ist, danach die kuriosesten Ausflüchte vorbringen.

Für den Anfänger ist es schwer nachvollziehbar, dass man sich absichtlich vom Über-Bord-Gegangenen entfernt, und dann auch noch auf die wind-abgewandte Seite. Aber so ist es nun mal. Wenn man an der Stelle, wo der Über-Bord-Gegangene an Bord geholt werden soll, zum Stillstand kommen will, muss man gegen den Wind fahren - also einen Aufschießer. Und um den Aufschießer fahren zu können, braucht man eine tüchtige Anlaufstrecke. In Lee! Anders geht es nun mal nicht. Spätestens hier muss der Segler lernen, dass ein Segelschiff sehr wohl gegen den Wind fahren kann. Und zwar mit voller Absicht.

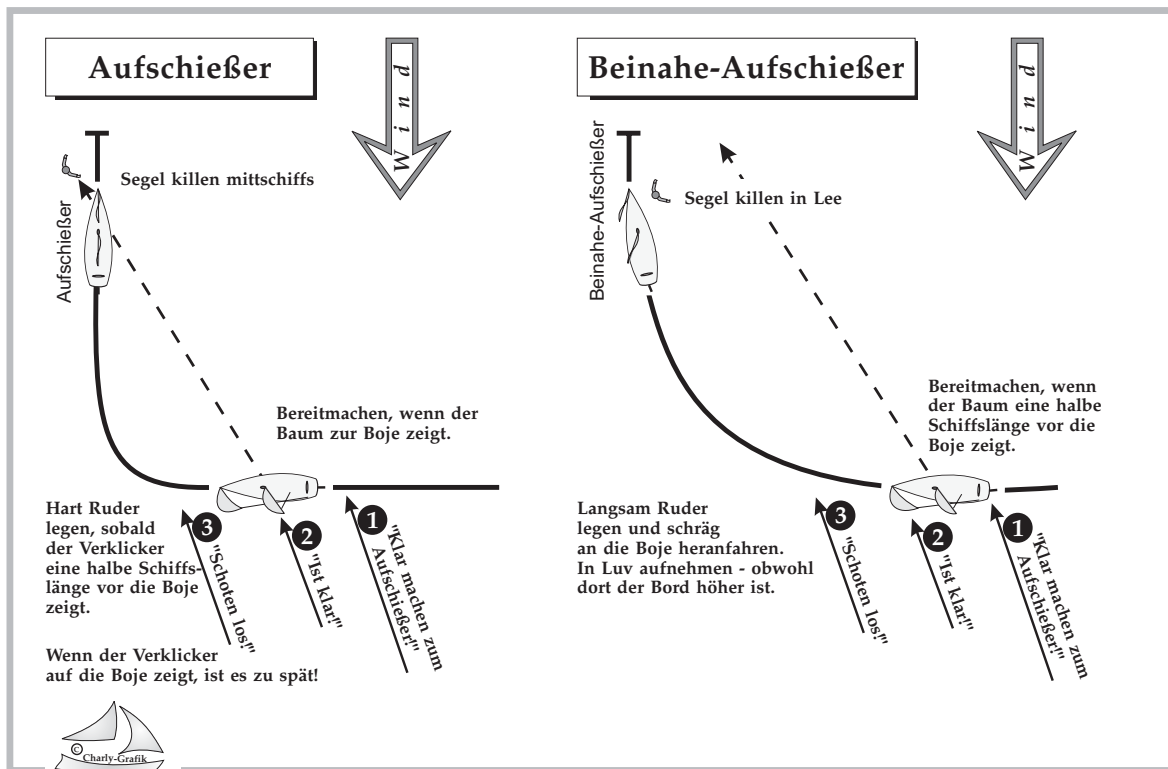
2.4 Über-Bord-Manöver aus raumen Kursen mit Anlaufstrecke



Lief die Yacht vor dem Über-Bord-Gehen der Boje vor dem Wind, dann geht man nach 4 versegelten Bootslängen auf Halb-Wind-Kurs, wendet, sobald der Abstand für hinreichendes Aufschießer-Tempo reicht (also nach etwa 6 bis 10 Bootslängen), nimmt Anlauf und fährt den Aufschießer wie gewohnt.

Aus gegebenem Anlass muss ich noch folgendes erwähnen: Ein intelligenter Mensch wäre beleidigt, wenn man ihn darauf hinwies, dass dieses Manöver nach rechts zu beginnen ist, wenn der Großbaum links steht (ich drücke mich hier absichtlich unseglerisch aus), und dass man spiegelbildlich denken muss, wenn der Großbaum zu Beginn rechts steht. Nach einer Reihe von Patenthasen, bei denen Azubis ohne Rücksicht auf die Sachlage genau nach Abbildung fahren wollten, weise ich lieber noch einmal darauf hin, dass es von jedem Manöver zwei zueinander spiegelbildliche Ausführungsformen gibt. Leute, die mitzudenken gewohnt sind, mögen mir verzeihen.

2.5 Der Aufschießer und der Beinahe-Aufschießer

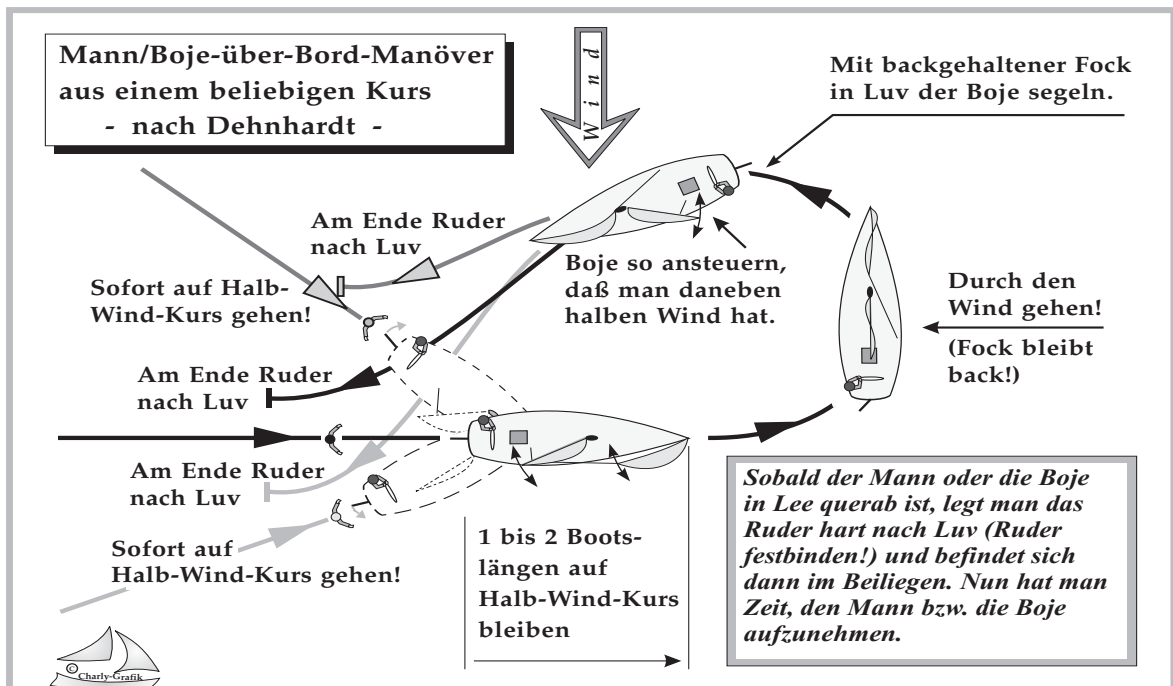


In der Segelei werden seit ein paar Jahren Sachverhalte um so verbissener diskutiert, je unwichtiger sie sind. Leider folgen auch Prüfer immer stärker solchen „Lehrmeinungen“, und der Ausbilder steht im Regen. Soll er das Manöver so oder so vorführen? Wie hätte es dieser oder jener Prüfer gerne? Der DSV schweigt sich aus, anstatt verbindliche Regeln auszugeben. So hängt man auch beim Aufschießer etwas in der Luft - leider nicht nur beim Aufschießer.

Jeder gestandene Segler weiß, dass man die Boje in Lee aufnimmt, denn dort ist der Bord niedriger als in Luv. Und bei schwerer See schirmt das Schiff die Boje ein wenig gegen die Wellen ab. Alles völlig logisch.

Wenn ich nun meinen Aufschießer korrekt fahre, killen die Segel mittschiffs. Lee wäre also am Heck. Mittschiffs gibt es weder an Steuerbord noch an Backbord Luv oder Lee. Aber gemacht, es kommt noch dicker. Wer mal den A-Schein gemacht hat, weiß, dass der Beinahe-Aufschießer einfacher zu fahren ist als der korrekte Aufschießer. Man hat weniger Mühe, das Schiff genau neben die Boje zu steuern, denn man kann bis zum Schluss korrigieren. Nach einem Beinahe-Aufschießer haben wir wieder Luv und Lee, wenn auch nur ganz wenig. Wenn man nun die Boje in Lee aufnimmt, knallen einem die Fockschoten um die Ohren. In Luv lässt sich die Boje zwar bequem angeln, aber der Bord ist hier höher als in Lee. Die Sache will nicht so recht zusammenpassen. Ich halte es so, dass ich die klassischen Über-Bord-Manöver nur noch zu Prüfungszwecken üben lasse, und über Bord Gegangene über die Badeplattform aufnehme.

2.6 Das Über-Bord-Manöver nach Dehnhardt (erkennen einige DSV-Prüfer an)



Zum Glück gibt es Lichtblicke. Ein besonders raffiniertes Über-Bord-Manöver hat sich der DSV-Prüfer Dehnhardt ausgedacht. Man geht - gleichgültig, welcher Kurs gerade anliegt - unmittelbar nach dem Über-Bord-Gehen der Boje auf Halb-Wind-Kurs, und zwar ohne die Segel zu bedienen, fährt eine Bootslänge geradeaus weiter und geht dann mit dem Bug durch den Wind. Die Fock schlägt dabei back. Wenn man sofort danach Luvruder legt, bleibt die Yacht manövrierfähig. Man segelt die Yacht in Luv der Boje und arretiert dann das Ruder in Luv. Nun liegt die Yacht bei, und man kann die Boje relativ bequem an Bord nehmen (es schlagen keine Segel und der Lee-Bord liegt durch die Krängung tief).

Das Manöver kann von dem Rudergänger alleine gefahren werden. Er braucht keine Wachschaue, keine Kommandos, keinen Schoter und niemand, der die Boje an Bord holt. Das alles kann er alleine machen, und zwar, wie gesagt, von jedem beliebigen Kurs ausgehend.

Fährt man die Yacht noch eine halbe Schiffslänge weiter und wartet ein paar Sekunden, dann treibt sie der Wind so vor den Über-Bord-Gegangenen, dass er direkt über die Badeplattform hereinklettern kann. Das Manöver wird vom DSV jedoch nicht anerkannt, und zwar deshalb, weil es Segelyachten gibt, bei denen das nicht funktioniert. Ich teste jedes Mal, wenn ich ein Schiff chartere, ob die Yacht mit diesem Manöver klar kommt, und wenn ja, dann ist das unser einziges Über-Bord-Manöver auf dem Törn. Bei Prüfungstörns jedoch: siehe oben.