

Sturmsegel = Ballast?

Auf gar keinen Fall!

Die ISAF bzw. das Offshore Racing Council hat für die Seenotausrüstung von Yachten Vorschriften zu Material, Größe und Beschaffenheit der Starkwind- und Sturmsegel herausgegeben. Diese praxisbewährten Vorschriften der Regatta-Regelmacher, hat die Kreuzer-Abteilung des DSV übernommen und empfiehlt sie auch allen Fahrtenseglern.

Eine Schwerwetterfock ist etwa so groß wie eine 80% Fock, muss (und sollte!) demnach bereits bei Törn auf geschützten Ostseerevieren an Bord sein. Das Besondere - neben der Größe ist auch die Ausführung des Vorlieks geregelt: „Alle Sturm- oder Schlechtwettersegel, deren Vorlieks für Vorstagprofile oder Rollrefanlagen eingerichtet sind, sollen eine zweite Möglichkeit zum Anschlag am Vorstag haben.“ Wie sinnvoll diese Vorschrift ist, stellt sich spätestens dann heraus, wenn bei richtigem Schietwetter und stürmischen Bedingungen das Profilverstag defekt ist oder die gänzlich aufgerollte Genua nicht mehr gewechselt werden kann. Unter optimalen Voraussetzungen an Bord werden Sturm- oder Schwerwetterfock an einem separaten (inneren) Vorstag gefahren. Das Handling ist dort sicherer und einfacher als am Hauptvorstag.

Keine Vorschrift aber doch eine dringende Empfehlung der Kreuzer-Abteilung (und voll und ganz in Übereinstimmung mit Forderungen aus der Berufsschiffahrt): „Die Sturmsegel sollen entweder von hoch sichtbarer Farbe oder mit hoch sichtbaren Flächen auf jeder Seite versehen sein (leucht-pink oder -orange oder -gelb).“

Ist ein Nordsee-Törn oder mehr geplant, dann gehören auch Sturmfock und Sturmtrysegel an Bord einer jeden Fahrtenyacht. Auch für diese wirklichen Sturmsegel gibt es Regelungen zur Beschaffenheit und Ausrüstung, die jeder Skipper mit einem erfahrenen Segelmacher und individuell für das Rigg genau seiner Yacht umsetzen sollte. Auch hier gilt, das Trysegel sollte im optimalen Fall auf einer eigenen Mastschiene oder einem Trysegelstag (mit Stagreitern) unabhängig vom Großsegel angeschlagen werden können.

Die sichere Funktion aller Schlechtwettersegel muss an Bord aber auch unbedingt überprüft werden - nur dann sind diese Segel sinnvolles und verlässliches Zubehör. Eine nicht 100%ig geeignete, falsch dimensionierte oder nicht zu schotende Schwerwetterfock von der Stange oder aus dem Versandhaus stellt den Skipper vor ernste Probleme, wenn er die Funktionsmängel erstmalig bei stockdunkler Nacht, im Sturm und mit seekranker Crew erfahren muss. Die "Stagen" für die Sturmsegel müssen heutzutage nicht mehr aus Draht hergestellt, sondern können aus Tauwerk mit einer Seele aus hochfesten Fasern gespleißt werden. Dies bringt einen großen Vorteil: Bei Nicht-Gebrauch lassen sie die Tauwerk-"Stagen" vom Mast wegbinden, scheuern und klappern nicht.

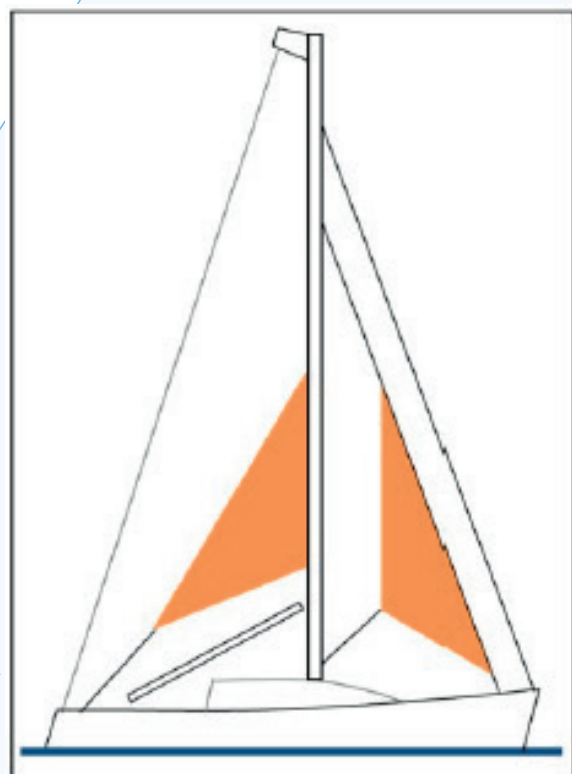
Schwerwetter- und Sturmsegel sind also beileibe kein Ballast, sondern sie gehören zur Sicherheitsausrüstung wie Rettungswesten, inklusive der vorsorglichen Handhabung und Wartung!

Segelmacher Faber + Münker GmbH & Co. KG

Lauenburger Straße 23–27 · 24113 Kiel

Tel: +49 (0)4 31 / 68 73 70 · Fax: +49 (0)4 31 / 68 51 05

E-Mail: info@faber-muenker.de · www.faber-muenker.de



Segeln im Sturm!

Man kann es lernen.

Faber + Münker
Segelmacherei seit 1983

Stürme sorgen für Faszination und Schrecken.

Für Segler gehören sie zum täglichen Risiko.

Viel theoretisches Wissen, aber wenig Praxis sorgen immer wieder für schwere Unglücke auf See.

Dabei sind die Möglichkeiten der Vorbereitung groß, man muss sie nur nutzen.

Es sollte eine ganz normale Regatta werden. Eine von vielen. Wie sie an den Wochenenden auf der ganzen Welt gestartet werden. Ein Kräftemessen auf sportlicher Ebene, für Segler, die das Hochseesegeln lieben. Doch für fünf amerikanische Segler endete das Farallones Race vor San Francisco tödlich.

Ihre 38-Fuß-Yacht vom Typ Sydney 38 wurde von zwei heftigen Wellen ohne große Vorwarnung auf die scharfen Felsen von Farallones Island geworfen. Nur drei Crewmitglieder der Low Speed Chase überlebten diesen 14. April. Einer von ihnen ist Bryan Chong. Er versucht im Internet in einem öffentlichen Brief an die internationale Seglergemeinschaft, das Unglück zu erklären und die möglichen Gründe für die Ursachen für sich selbst zu ergründen. Für den passionierten Segler waren weder seine Crewmitglieder, zu denen ein Profi-Segler, sechs sehr erfahrene Regattasegler und nur ein Anfänger in Sachen Hochseesegelregatten gehörten, noch die Teilnehmer der anderen 49 Yachten, die zu dieser traditionellen Frühjahrsregatta vor der Golden Gate Bridge gestartet waren, Draufgänger oder gar verantwortungslose Hasardeure. Aus seiner Sicht waren es alles Segler, die trotz des Willens zum Sieg, nie die Sicherheit aus den Augen ließen. Oder doch? Was war passiert?

Die Tragödie von San Francisco

Die Flotte war am Morgen mit flauen Winden im Hafen vor San Francisco gestartet und hatte die Bucht durch die Golden Gate Bridge Kurs West verlassen. Die Bahn des Farallones Race misst 56 Seemeilen. Draußen im Pazifik, auf dem Kurs zu den Farallones Islands, frischte der Wind auf 30 Knoten auf. Ohne Frage, harte Bedingungen, aber für harte Regattasegler nichts Ungewöhnliches. So empfand es auch Bryan Chong, der gerade acht Wochen vorher zum ersten Mal Vater geworden war. Er trug seine automatische Rettungsweste, als die Low Speed Chase die 42 Hektar große, aber nur von drei Menschen bewohnte Felseninsel zu umrunden begann. Die Segel konnten nach einer langen Kreuz endlich gefiert werden und die Brecher, die sich an den spitzen Felsen der Insel brachen, lagen etwa fünf Bootslängen in Lee. Wie Chong berichtet, segelte die Low Speed Chase im Gegensatz zum Großteil der Flotte recht dicht zur Küstenlinie, war aber durchaus nicht die leewärtigste Yacht. Ohne Vorwarnung kommt aus der Tiefe des Pazifik eine Monsterwelle und trifft die Low Speed Chase. Wie einen Korken drückt die Welle die Yacht in Richtung der tödlichen Felsen. Ein Crewmitglied wird dabei ins Cockpit geschleudert und bricht sich ein Bein, die anderen, die auf der Kante sitzen, reißt es von Deck. Während Chong versucht, nach seinen Kameraden zu greifen und sein Steuermann noch anlyt, trifft die zweite Monsterwelle die Low Speed Chase wie ein Schmiedehammer. Statt voraus surft die Yacht nun rückwärts die Welle herunter und überschlägt sich dabei fast. Chong, der zu diesem Zeitpunkt als Großschottrimmer seine Beine im Cockpit hat, kann gerade noch seinen Arm unter die Lifeline klemmen, die über das Deck läuft. Doch er schafft es nicht, sie zu halten. Was dann geschah, weiß er nicht mehr genau. Etwa 15 Minuten kämpft er im Wasser gegen die Wellen, bevor er das Land erreicht. Dort liegt auf dem Felsen die Low Speed Chase, von seinen fünf Freunden fehlt jede Spur. Später können sie nur tot geborgen werden. Neben dem schmerzlichen Verlust zieht Bryan Chong ein bitteres Resümee: „Was nutzt die ganze Diskussion über Sicherheitsstandards auf Segelyachten, wenn man Sicherheit einfach zu wenig übt. Wenn auch nur ein Crewmitglied über Bord geht, ist die ganze Mannschaft in Gefahr.“

Hohe Standards für die Sicherheit

Theorie und Praxis scheinen auf Yachten immer noch weit auseinanderzuklaffen. In der Theorie gibt es jedenfalls eine Menge Vorschriften und Empfehlungen zur Ausrüstung und Sicherheit von Yachten. Die Kategorien der CE-Seetauglichkeitseinstufung, die innerhalb der Europäischen Union gelten, verraten zum Beispiel einiges über die Sturmtauglichkeit einer Yacht. Die Werften müssen ihre Yachten entsprechend der EU-Richtlinie bauen und ausrüsten. Die Kategorie A steht für Hochsee. Yachten, die nach dieser höchsten Kategorie gebaut sind, kommen mit Windverhältnissen über 8 Beaufort und einer Wellenhöhe von über 4 Metern klar. Für extreme Wetterverhältnisse, wie einen Hurrikan, gibt es keine Einstufungen mehr. Yachten, die im Typenschild die Kategorie B führen, sind für die Fahrt außerhalb küstennaher Gewässer bis einschließlich 8 Beaufort und einer Wellenhöhe von 4 Metern ausgelegt. Die Kategorie C gilt für küstennahe Gewässer und eine Windstärke bis 6 Beaufort. Doch über die wirkliche Ausrüstung, die ein Eigner aus eigener Verantwortung an Bord haben sollte, sagt auch das CE-Kennzeichen nichts aus. Wer sich unsicher ist, was wirklich an und unter Deck zur Sicherheit an Bord gehört, kann sich an den Richtlinien des internationalen Seglerverbandes (ISAF) orientieren. Die ISAF verpflichtet Ausrichter und Regattateilnehmer, nach festgelegten Sicherheitskategorien zu segeln. Die „Special Regulations“ der ISAF definieren dabei nicht nur bauliche Sicherheitsmerkmale an der Yacht, sondern schreiben bis ins kleinste Detail die Ausrüstung vor, von der Stärke



der Lifelines bis zu den technischen Anforderungen an die EPIRBs. Und was für Regattasegler gut und sicher ist, dürfte für den Fahrtensegler eigentlich das Mindestmaß an Sicherheit darstellen. Rennen um die Welt, wie das kürzlich zu Ende gegangene Volvo Ocean Race, werden nach Kategorie 0 der ISAF-Regularen gesegelt. Diese Kategorie ist für Transocean-Regatten und Regatten gedacht, die durch Gewässer führen, deren Wassertemperatur unter fünf Grad Celsius liegt. Yachten, die unter dieser Kategorie segeln, müssen so ausgerüstet sein, dass sie über einen längeren Zeitraum in ihrem System autark sind, auf große Stürme vorbereitet sind und auch in schweren seglerischen und medizinischen Notfallsituationen allein zurechtkommen, ohne auf schnelle Hilfe von außen angewiesen zu sein. Wer sich auf eine Atlantik-Überquerung vorbereitet, sollte ruhig einen Blick in die „Special Regulations“ der ISAF werfen und seine Yacht auf die Anforderungen der Profissegler überprüfen. Je nach Seegebiet passen sich die Sicherheitskategorien der ISAF an.

Kurse für Krisensituationen

Doch bei der geforderten Ausrüstung für die Yacht belässt es die ISAF nicht und macht seit Jahren einen Schritt in die Praxis. Für Regatten der Sicherheitskategorien 0, 1 und 2 wird von den teilnehmenden Crewmitgliedern ein ISAF-Sicherheitslehrgang verlangt. Viele Vereine, aber auch Segelschulen bieten diesen Lehrgang, den man mit einem Zertifikat abschließt, inzwischen regelmäßig an. Meist an einem Wochenende wird neben einem theoretischen Teil auch viel Praxis geübt. Brände mit dem Feuerlöscher zu bekämpfen, gehört ebenso dazu, wie der Sprung in voller Segelmontur in das Schwimmbad, um das Besteigen einer Rettungsinsel zu üben. Aber neben Sicherheitskursen gibt es auch richtige Sturmtrainings, zum Beispiel im Herbst auf der Nordsee, wie sie ebenfalls von einigen Segelschulen und Vercharternern angeboten werden.



Inhalte sind hier meist das Beidrehen unter Segeln, Lenzen vor Topp und Takel, die Yacht mit geborgenen Segeln sich selbst überlassen, Mann-über-Bord-Manöver sowie Wetterkunde.

Sturmsegel auch bei Flaute

Die praktische Vorbereitung auf schweres Wetter spielt also eine wesentliche Rolle und beginnt lange bevor man den Bug auch nur einen Meter aus dem Hafen gestreckt hat. Ist Sturm vorhergesagt, ist es übrigens keine Schande, im Hafen zu bleiben, es zeigt sogar gute Seemannschaft. Und die spielt in der Vorbereitung auf schwere Wetter natürlich eine große Rolle. Alles fest zu verstauen und sich verlässliche Wetterdaten zu besorgen, sind ebenso die seemannischen Grundpflichten von Skipper und Crew, wie das Üben von kritischen Situationen, wie zum Beispiel dem Setzen der Sturmsegel. Und dies schon vor dem Antritt der Reise.

Das ist auch die Meinung von Ulrich Munker, Segelmachermeister aus Kiel und erfahrener Skipper mehrerer Atlantiküberquerungen. Zu oft hat er es erlebt, dass die neu erworbene Sturmfock und das Trysegel nach der Übergabe des Segelmachers nie den Segelsack verlassen haben und gleich – ohne auch nur einmal zum Test gesetzt worden zu sein – in einer Ecke der Yacht verschwunden sind. „Die Sturmsegel sollten nicht nur gekauft und dann weggestaut werden, sondern vielmehr erprobt und regelmäßig gewartet werden. Wenn zum Beispiel eine ungepflegte Sturmfock nach zehnjährigem Aufenthalt in einer feuchten Backskiste im Ernstfall mit Stagreitern am Vorstag angeschlagen wer-

den muss, kann es sein, dass sich Bronze-Stagreiter nicht öffnen lassen.“ Was tun? Mit klammen Händen, seekrank auf dem stampfenden Vorschiff, in der Nacht im Hagelschauer? Da wird leicht aufgegeben. Also: Alle Schwerwettersegel müssen intakt und funktionstüchtig sein. Und auch für das Zubehör zum Anschlagen, für Halsstopp, Schoten, spezielle Holepunkte, Mastrutscher für das Try-Segel, Stagreiter und ähnliches gelten diese Bedingungen. Segel-Repair-Kits sind im Sturm jedenfalls keine Option. „Zu empfehlen ist das Erarbeiten einer Sturm-Checkliste mit Angaben, welches Segel wo lagert, wie angeschlagen und wohin geschotet werden muss“, fasst Uli Munker zusammen. Seiner Meinung nach wird auch die Funktion des Trysegels von vielen Seglern unterschätzt: „Ein Trysegel ist bereits Pflicht, wenn das Großsegel nur in geringem Umfang gerefft werden kann. Damit wird auch deutlich, dass das Trysegel eine hohe Bedeutung hat als Reserve-Großsegel, wenn in Sturm und haushohem



Seegang Luv gemacht werden muss. Man kann und sollte tunlichst das Segeln mit Schwerwetter- und Sturmsegeln auch bei schönem Sommerwetter üben. Die Erfahrung und das Wissen, wie diese Segel gehandhabt werden müssen und funktionieren, schaffen erst das notwendige Vertrauen für die Crew, wenn das Segeln im Sturm zur Wirklichkeit wird.“

Wer sich bei der richtigen Quadratmeterzahl seiner Sturmsegel unsicher ist, der findet auch die Obergrenzen in den „Special Regulations“ der ISAF. Segelmacher empfehlen jedoch, gut 10 bis 20 Prozent unter dieser Obergrenze zu bleiben. Für eine Dehler 35 mit einer Vorstaglänge von 14,35 Metern wäre die Sturmfock gemäß der Sicherheitsvorschriften 10,3 Quadratmeter groß. Nach Empfehlung von Uli Munker sollte für echte Sturmbedingungen die Sturmfock einer Dehler 35 nicht größer als 8,5 Quadratmeter sein.

Routine kann Leben retten.

Die kognitiven Fähigkeiten des menschlichen Gehirns sind unter Stress begrenzt, dann ist es zum Ausprobieren und Lernen zu spät. Nur wer das Schwerwetter-Segeln, auch während Flautezeiten, immer wieder geübt hat, der weiß, wie alles an Bord funktioniert. Selbst härteste Bedingungen im Sturm lösen bei ihm weder Stress noch Angst aus.

Artikel: Marcus Schlichting / www.yachting-blue.de