

# ATLANTA SAILOR - AHOI -

Ein Handbuch für KORALLE und KOLIBRI  
herausgegeben von  
atlanta BOOTSBAU



Name: ASA\_00\_Titelseite.jpg  
Breite x Höhe: 1651 x 1501 Pixel

## INHALT

Willkommen an Bord .....	3
1. Bootspapiere, Garatieschein .....	4
2. Versicherung .....	6
3. Das Boot und seine Teile .....	9
4. Aufrakeln .....	13
5. Zubehörteile und ihre Verwendung .....	23
6. Das Segeln .....	28
7. Knoten und Spleißen in Kürze .....	43
8. Das Fahren unter Motor .....	48
9. Navigation: Kompaß, Seekarten, Kursberechnung ...	53
10. Transport auf dem Autodach oder Trailer .....	58
11. Zoll- und Grenzübergangsbestimmungen .....	63
12. Die Pflege Ihres Bootes, Reparaturen .....	64
13. Die wichtigsten Bootsklassen .....	68
14. Ein Verein muß sein! .....	74
15. Kleines Lexikon der Fachausdrücke .....	77
16. Tabellen .....	92

Name: ASA\_01Inhalt.gif  
Breite x Höhe: 1600 x 1501 Pixel

# ATLANTA SAILOR »AHOI«

Ein Handbuch für die Segeljollen  
KORALLE und KOLIBRI

Herausgegeben von:  
atlanta-BOOTSBAU  
8961 Weitnau im Allgäu  
Tel.: 0 83 75 / 4 06 – Telex: 05 48 59

**Ohne unsere Verbindlichkeit!**

Druck:  
Oskar Schnitzer,  
Ostallgäuer Buch- und Kunstdruckerei,  
8952 Marktoberdorf, Jahnstraße 7

Name: ASA\_02.gif

Breite x Höhe: 1651 x 1501 Pixel

## Willkommen an Bord



und herzlichen Glückwunsch zu Ihrem Entschluß, sich ein atlanta-Boot zuzulegen. Sie haben damit ein Boot erworben, das Ihnen durch seine Ausgereiftheit und Vielzahl der Verwendungsmöglichkeiten sicherlich große Freude bereiten wird.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß und gute Erholung mit Ihrem Boot. Genießen Sie die Stunden an Bord, in denen Ihr Boot mit vollen Segeln und schäumendem Bug über das Wasser gleitet! Sie werden überrascht sein, wie schnell Sie mit der „Segelei“ vertraut sind.

Auf den nachfolgenden Seiten finden Sie einige wichtige Hinweise, die wir zu beachten bitten. Denn obwohl Sie Ihrer KORALLE oder Ihrem KOLIBRI schon einmal eine Unachtsamkeit zumuten können, ist es zweckmäßig, einige Grundregeln im Gebrauch eines Sportbootes zu beachten.

Die kleine Segelanleitung wird dem Fachmann nicht viel Neues bieten. Der Neuling unter den Freizeitkapitänen wird jedoch bei seinen ersten Segelversuchen in ihr eine wertvolle Unterstützung finden. Auch die KOLIBRI-Segler kommen zu ihrem Recht. Bei starken Abweichungen vom KORALLE-Konzept wird Ihre Jolle gesondert behandelt.

## 1. Bootspapiere, Garantieschein

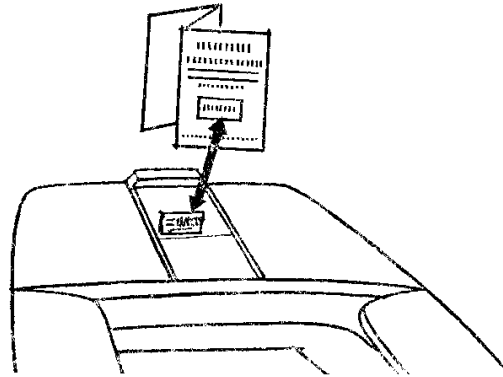
Die Bootspapiere, die aus einem Meßbrief und der Garantiekarte bestehen, finden Sie bei der KORALLE im achteren Stauraum, beim KOLIBRI sind sie an der Sitzbank befestigt, da sie in dem großen vorderen Stauraum evtl. schwer auffindbar wären.

Garantie-  
schein

Bitte trennen Sie die Garantiekarte ab und senden Sie sie uns ausgefüllt zu. Bitte beantworten Sie uns alle angeführten Fragen, da wir die Karten statistisch auswerten wollen. Senden Sie uns die Karten nicht zu spät ein, damit Sie in einem Garantiefall keine Komplikationen zu erwarten haben!

Die auf den Papieren angegebene Nummer stimmt mit Ihrer Bootsnummer überein. Diese finden Sie auf dem Typenschild am Spiegel.

4



Die KORALLE ist vom Deutschen Segler-Verband als Werftklasse anerkannt. Daher können Sie an Regatten teilnehmen, die für die KORALLE-Klasse von DSV-Vereinen ausgeschrieben werden. Diese Ausschreibungen finden Sie in der Segelzeitschrift „DIE JACHT“ und in den Mitteilungen der Internationalen KORALLE-Klassenvereinigung. Mehr hierüber in Kapitel 14.

Name: ASA\_04.gif

Breite x Höhe: 1651 x 1501 Pixel

Die Einhaltung der dem DSV angegebenen Baubestimmungen und Abmessungen wird von atlanta-BOOTSBAU garantiert.

Die Segel erhalten die gleiche Nummer wie der Bootskörper. Sollten Sie Segelnummern wünschen, brauchen Sie nur eine kleine Bestellkarte auszufüllen und uns einsenden. Sie erhalten dann von uns selbstklebende Ziffern, die Sie zweckmäßigerweise nach dem Aufkleben noch mit einer Zickzacknaht einfassen.

Bei den Bootspapieren finden Sie auch Ersatzteile (Schrauben, Muttern, Schäkel,

Schäkelöffner) und einen Zubehörcatalog. Jedes Boot wird bei uns genauestens auf Fehler untersucht und der Fertigungsablauf auf Kontrollkarten festgehalten. Sollten Sie wirklich einmal einen Garantiefehler finden, so bitten wir Sie, uns diesen innerhalb der Garantiezeit unter Angabe der Bootsnnummer mitzuteilen.

Bei Weiterverkauf des Bootes übergeben Sie bitte den Meßbrief dem Käufer. Dieser sollte die Jolle bei atlanta-BOOTSBAU ummelden, damit er in den Besitz der atlanta-Informationen gelangen kann.

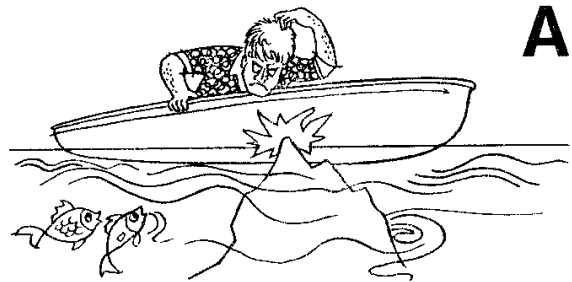
**Garantie-  
schein**

## 2. Versicherung

„Durch Schaden wird man klug“, heißt ein altes Sprichwort. Wir erleben es oft, daß ein Boot durch Sturm, Unfälle usw. so beschädigt wird, daß eine Reparatur sehr viel Geld kostet, wenn sie nicht sogar unrentabel geworden ist. Reparaturen sind im Vergleich zum Neupreis eines Bootes immer sehr teuer!

Schützen Sie sich vor hohen Reparaturkosten durch eine Bootsversicherung! Die Jahresprämien sind niedrig. Auf vielfachen Wunsch unserer Kunden hin können wir Ihnen eine bewährte und günstige Bootsversicherung anbieten, bei der Sie Ihr Boot gegen jedes Risiko versichern können.

Die Kasko-Versicherung gilt innerhalb der Bundesrepublik Deutschland auf allen Binnengewässern, kann jedoch bei Anmeldung vor Risikobeginn und Zahlung einer kleinen Prämienzulage auf das Ausland und das deutsche Küstengebiet ausgedehnt werden. Die Haftpflicht-Versicherung gilt automatisch auch für das Ausland, wenn der nor-



male Standort des Wasserfahrzeuges im Inland liegt.

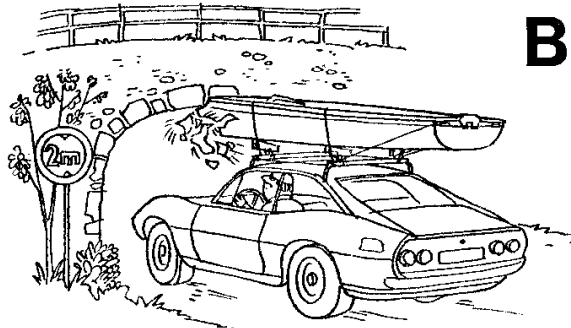
Die Versicherungsarten sehen folgendermaßen aus:

### A. Vollkasko-Versicherung

Durch sie sind alle Schäden am eigenen Boot – auch die durch Unachtsamkeit entstandenen – gedeckt. Beschädigte Teile werden zum Neuwert ersetzt.

Außerdem erstreckt sich der Deckungsumfang auf Diebstahl und Feuerschäden.

Ver-  
sicherung



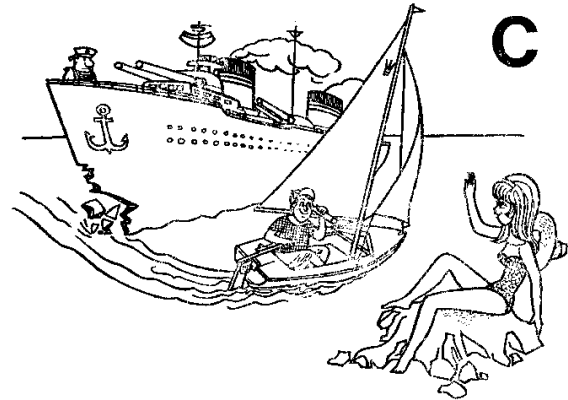
**B**

**B. Transport-Versicherung**

Diese kann nur in Verbindung mit der Kasko-Versicherung abgeschlossen werden und deckt zusätzliche Schäden am Boot, die durch den Transport des Bootes (zum Beispiel auf dem Autodach oder dem Anhänger) entstehen.

**C. Haftpflicht-Versicherung**

Diese kann gesondert abgeschlossen



**C**

werden und deckt die Schäden, die Sie mit Ihrem Boot an fremden Personen oder Gegenständen verursachen.

**Ver-  
sicherung**

Einen Versicherungsantrag finden Sie auf der letzten Seite dieses Buches. Wenn Sie ihn heraustrennen, ausfüllen, und unterzeichnet an uns einsenden, haben Sie auf dem schnellsten Wege Versicherungsschutz für Ihr Boot.



### Prämienberechnung:

Die Prämie wird mit Aushändigung des Versicherungsscheines zur Zahlung fällig. Für eine umgehende Bezahlung ist Sorge zu tragen.

Die Segler von atlanta-Booten, die außerhalb der Bundesrepublik Deutschland leben, wollen sich bitte an ihren Generalimporteur wenden. Sie erhalten dort alle entsprechenden Unterlagen und Angaben für eine Bootsversicherung.

Ver-  
sicherung

Für Risiko		Jahresprämie
<b>A</b>	Kasko-Versicherung bis zu einem Neuwert von DM 2000.—;	75.— DM
	je DM 100.— darüber DM 3.75 Für einen Auslandsaufenthalt bis zu 4 Wochen Außenbordmotor 6% des Wertes	10.— DM
<b>B</b>	Transportversicherung: Für eine ganzjährige Deckung innerhalb der BRD Für einen Einzeltransport innerhalb der BRD	1,5 % } vom 3 ‰ } Neuwert
<b>C</b>	Haftpflichtversicherung: Versicherungsschutz für BRD <b>und</b> Ausland	29.40 DM

Zuzüglich 5% Versicherungssteuer und einer Ausfertigungsgebühr.

8

Name: ASA\_08.gif

Breite x Höhe: 1651 x 1501 Pixel

### 3. Das Boot und seine Teile

Auf unseren Zeichnungen können Sie alle wichtigen Teile an einem Boot, sowie deren Fachbezeichnung kennenlernen.

Auf der ersten Zeichnung haben wir die 7,5-qm-Besegelung des KOLIBRI abgebildet. Die 10,5-qm-Segel der KORALLE werden am selben Mast und Baum wie die 8,5-qm-Besegelung gefahren. Nur der Segelschnitt ist anders. Beim 8,5-qm-Segel ist der Mast ein wenig länger als nötig. Beim 10,5-qm-Großsegel ragt der Baum ein wenig über das notwendige Maß hinaus und sitzt etwas tiefer in der Mastschiene am

Hals des Segels. Beim 8,5-qm-Großsegel sollte der Mastrutscher am obersten Ende der Mastschiene festgeklemmt werden. Sie haben dann die höchste Kopffreiheit unter dem Baum und Sie segeln am schnellsten, da der Wind mit der Höhe über dem Wasser zunimmt.

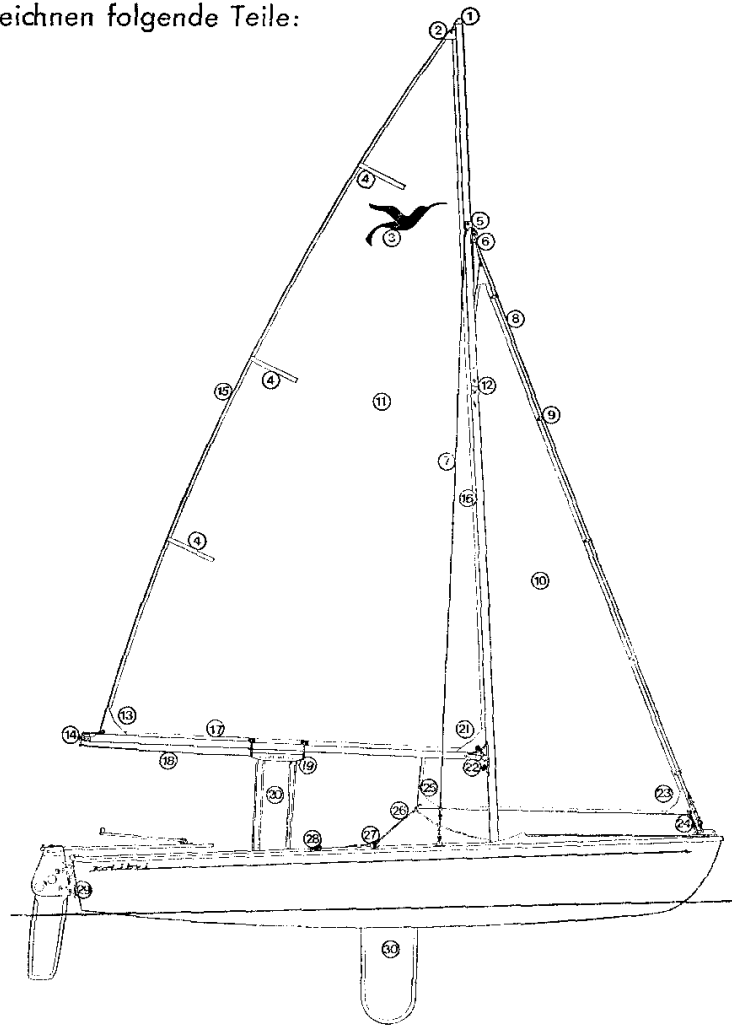
Bootteile

Die Seitenansichten der beiden Jollen gleichen einander im Wesentlichen mit Ausnahme des Mittel-Steckschwertes beim KOLIBRI an Stelle der Kimm-Senkschwerter bei der KORALLE.

Die angegebenen Nummern bezeichnen folgende Teile:

- 1 Masttop mit Großfall
- 2 Kopfbrett
- 3 Segelzeichen
- 4 Segellatten
- 5 Mastbeschlag
- 6 Fockfall-Block
- 7 Want
- 8 Vorstag
- 9 Stagreiter
- 10 Vorsegel oder Fock
- 11 Großsegel
- 12 Mastverbindung
- 13 Schothorn
- 14 Großbaum-Endbeschlag
- 15 Achterliek
- 16 Vorliek
- 17 Unterliek
- 18 Schotwagen-Sicherung
- 19 Schotwagen
- 20 Großschot
- 21 Segelhals
- 22 Reffbeschlag (Baum-Hals-B.)
- 23 Vorsegelhals
- 24 Regulier-Bündsel
- 25 Schothorn
- 26 Vorscot (Fockschot)
- 27 Fockschot-Leitöse
- 28 Fockschot-Klemme
- 29 Steueraugen
- 30 Schwert

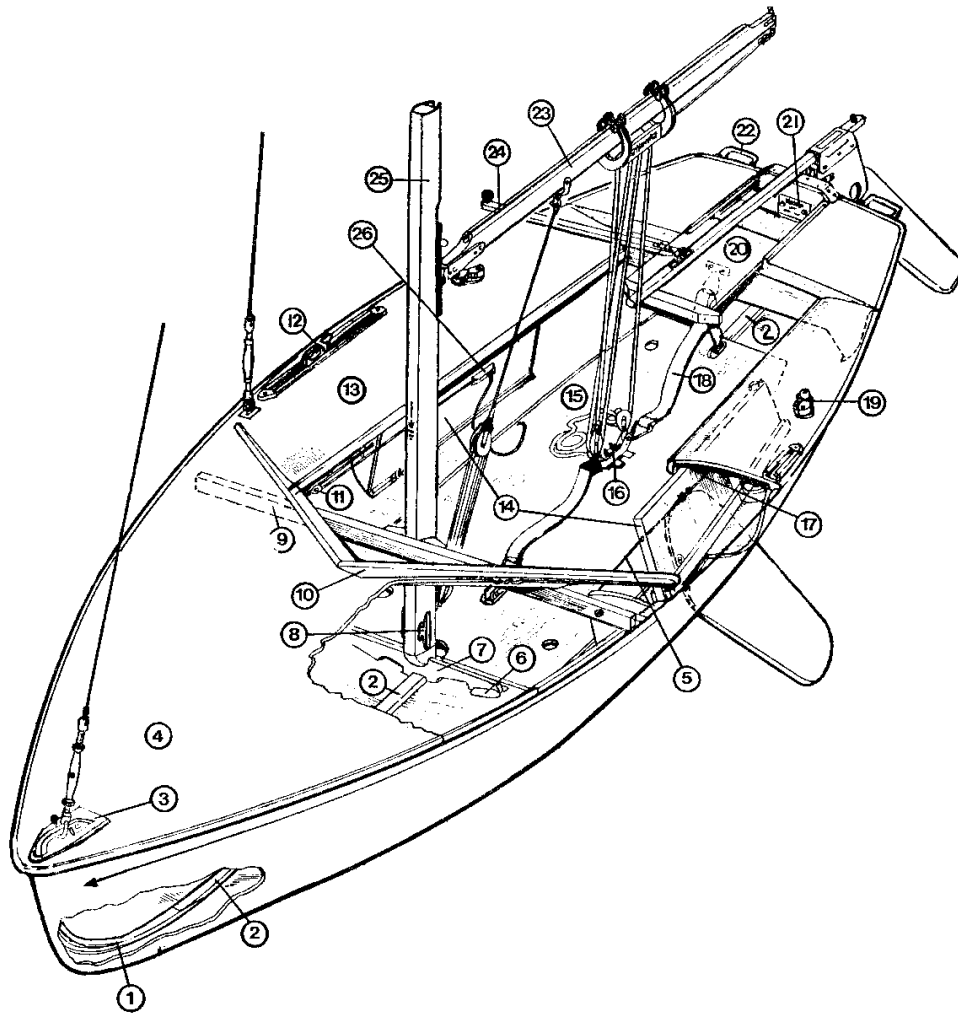
Bootsteile



10

Name: ASA\_10.gif

Breite x Höhe: 1651 x 1501 Pixel



Bootsteile

11

Name: ASA\_11.gif

Breite x Höhe: 1651 x 1501 Pixel

Die angegebenen Nummern der Zeichnung auf Seite 11 bezeichnen folgende Teile:

- |                                |                             |
|--------------------------------|-----------------------------|
| 1 Vorsteven                    | 14 Kimmschwertkästen        |
| 2 Kiel                         | 15 Bodenplatte              |
| 3 Buggriff                     | 16 Großschot-Fußbeschlag    |
| 4 Vordeck                      | 17 Schwert-Niederhaltegummi |
| 5 Schwertfall                  | 18 Ausreitgurte             |
| 6 Mastspur-Führung             | 19 Fockschot-Klemme         |
| 7 Mastspur                     | 20 Stauraum-Deckel          |
| 8 Fall-Belegklampen            | 21 Typenschild              |
| 9 Maststütze                   | 22 Hecktragegriffe          |
| 10 Wellenbrecher               | 23 Großbaum                 |
| 11 Umlenkrolle für Schwertfall | 24 Nut                      |
| 12 Fockschot-Leitschiene       | 25 Mast                     |
| 13 Setzbord                    | 26 Schwertfall-Klemme       |

**Bootsteile**

**12**

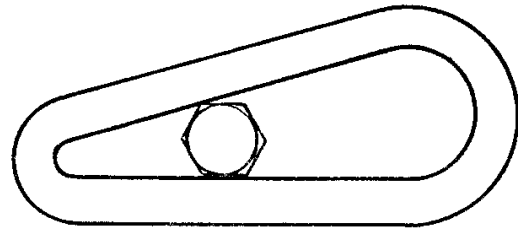
Name: ASA\_12.gif  
Breite x Höhe: 1651 x 1500 Pixel

## 4. Auftakeln

Wir haben versucht, Ihnen das Auftakeln unserer Jollen so leicht wie möglich zu machen. Sie werden in der Praxis feststellen, daß dies ein überragender Vorzug der atlanta-Boote ist.

Breiten Sie vor dem ersten Aufbau alle Teile auf dem Boden aus und stellen Sie an Hand unserer Skizzen fest, was wohin gehört.

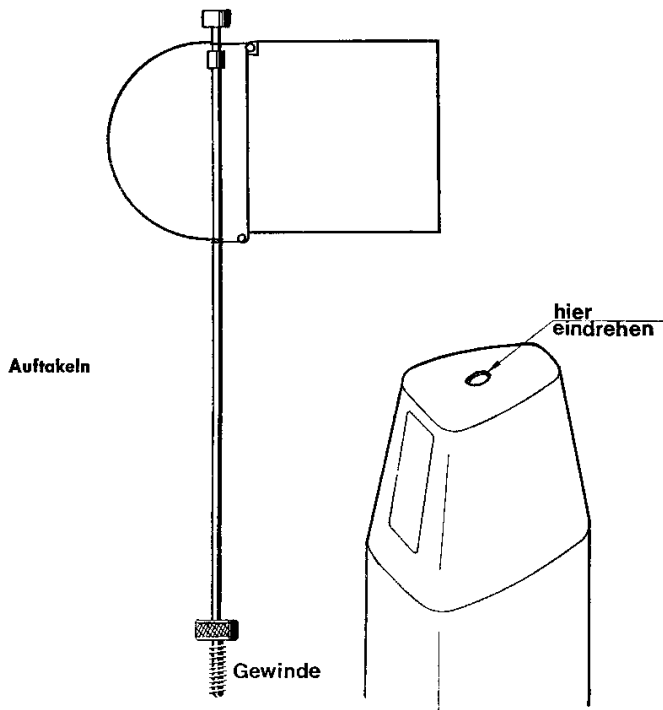
Sie beginnen den Aufbau mit dem Aufstellen des Mastes. Legen Sie die beiden Masthälften auf die Erde und schieben Sie die Mastverbindung zusammen. Dann können Sie die beiden Bolzen durch die passend gebohrten Löcher in Mast und Mastverbindung stecken und die Flügelmuttern zuschrauben. Dabei halten Sie am besten den Kopf des jeweiligen Bolzens mit dem Schäkelöffner so fest, wie wir es Ihnen auf der Skizze zeigen.



Vergessen Sie nicht, vor dem Aufstellen des Mastes die Fallen - das sind die Leinen zum Hochziehen der Segel - einzuführen! Das Großfall wird mit dem freien Ende zuerst von hinten nach vorn durch die Öffnung im Masttopp geführt. Der Schäkel zum Befestigen des Falls am Großsegel-Kopf bleibt also auf der Nut-Seite des Mastes. Das Fockfall wird durch den Block, der etwa in  $\frac{2}{3}$  der Masthöhe sitzt, von vorn eingeführt, so daß der Schäkel auf der Vorderseite des Blockes bleibt.

Auftakeln

Fock- und Großfall können Sie daran unterscheiden, daß das Fockfall einen kleineren Schäkel hat und kürzer ist als das Großfall. Sollten Sie einen Verklicker – das ist das Fähnchen auf dem Mast – zu Ihrem Boot gekauft haben, müssen Sie ihn ebenfalls vor dem Aufstellen des Mastes in den Toppbeschlag einschrauben.

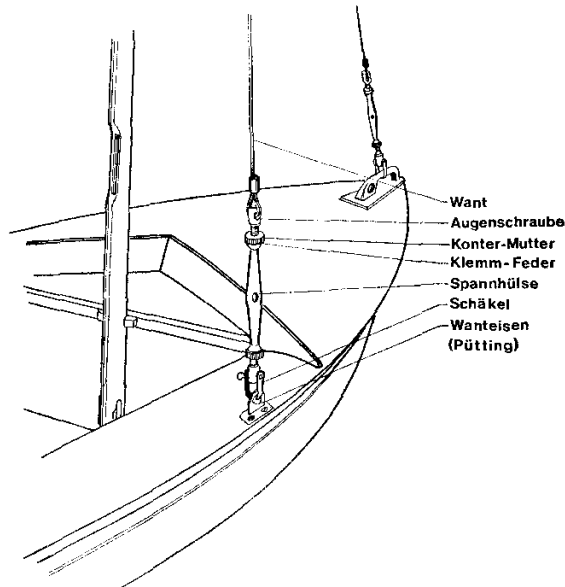


14

Um zu verhindern, daß beim Aufstellen des Mastes Wanten und Fallen durcheinanderbaumeln und sich verschlingen, befestigt man die Enden, – eigentlich müßten wir Tampen sagen – der Fallen an den zugehörigen Klampen am Mastfuß. Auch die Wanten können Sie daran hindern, sich um den Mast zu drehen, indem Sie sie mit in den Griff Ihrer Hand um den Mast nehmen, wenn Sie ihn aufrichten.

Die KORALLE kann eine Person allein aufstakeln. Sie braucht den Mast nur senkrecht in die Mastspur zu stellen. Danach lehnen Sie den Mast gegen die Maststütze zwischen die beiden Keile. Jetzt können Sie ihn mit der einen Hand halten, während Sie mit der anderen den Vorstagspanner greifen. Wenn Sie nun das Vorstag auf Spannung bringen, können Sie den Mast mit der anderen Hand loslassen und Sie haben beide Hände frei, um den Vorstagspanner in der vorderen Öffnung des Buggriffes festzuschäkeln. Danach können Sie in aller Ruhe die Wantenspanner an den Püttingeisen (Wanteisen) festschäkeln.

Die Mastspur ist übrigens bei der KORALLE nur in der Mitte auf dem Kiel befestigt. In den beiden seitlichen Führungen an der Bootsschale sitzt die Mastspur nur lose. Sie



darf hier aus statischen Gründen keinesfalls festgeleimt oder -geschraubt werden.

Vorstag und Wanten können Sie dadurch unterscheiden, daß das Vorstag länger ist als die Wanten und, daß es keine Plastikhülse hat.

Ziehen Sie die beiden Wantenspanner mit der bloßen Hand kräftig fest und sichern Sie sie durch möglichst strammes Anziehen der Kontermuttern.

Segler „alter Schule“ stecken noch einen Sicherungsdraht durch die Schäkel und die Bohrung der Spannhülse.

Ein Lösen und Aufgehen der Wantenspanner bei Segeln kann sehr unangenehm werden. Der Mast kann dabei leicht über Bord gehen.

Nach dem Kontern der Wantenspanner ziehen Sie die Plastikhüllen bis auf das Deck herunter. Wenn Sie die Schäkelbolzen von der Innenseite des Bootes nach außenhin durch die Wantenspannerschraube geführt haben, werden Sie beim Segeln begrüßen, daß sich die Fockshot, die auf jeden Fall außen um die Wanten herumläuft, nicht an dem Schäkelbolzengriff verhaken kann.

**Auftakeln**

Ziehen Sie den Vorstagspanner nur so weit an, daß der Mast sich immer noch leicht nach achtern neigt. Stören Sie sich nicht daran, daß der Vorstagspanner leichter anzuziehen ist, als die Wanten. Das liegt daran, daß das Vorstag in einem stumpferen Winkel zum Mast geholt wird.

Beim KOLIBRI geht es im Gegensatz zur KORALLE besser, wenn der Mast von einer



zweiten Person gehalten wird, während die Wanten und das Vorstag angeschäkelt werden.

Nun können Sie daran gehen, die Segel „anzuschlagen“, das heißt, die Segel am Buggriff, am Großbaum und den Fallen anzuschäkeln.

An dieser Stelle erst etwas über Art und Beschaffenheit der Segel:

Ihre Segel sind aus synthetischen Tuchen hergestellt und alle Zutaten sind nichtrostend bzw. synthetisch. Dies bedeutet grundsätzlich für Ihr Segel, daß Sie keine Befürchtungen haben müssen, daß ein solches Segel fault, an einigen Stellen rostet oder Spatflecken bekommt. Es ist also möglich, daß Sie Ihr Segel auch einmal feucht einpacken können, ohne hier Bedenken zu haben. Die Erfahrung hat aber gezeigt, daß auch die Haltbarkeit eines synthetischen Segels dadurch erhöht wird, wenn es nach dem Gebrauch trocken weggelegt wird.

Darauf ist besonders zu achten, wenn das Boot eingewintert wird.

Bevor Sie nun die Segel vorheißten, also hochziehen, tragen Sie das Boot am besten unmittelbar ans Ufer oder gleich ins flache Wasser. Mit dem Tragen des aufgetakelten Bootes werden Sie – außer bei Flaute oder

sehr wenig Wind – etwas Schwierigkeiten haben.

Da Ihre Jolle schon auf dem Trockenen sich wie ein Segelboot benehmen möchte, wenn Sie einmal die Segel hochgezogen haben, müssen Sie an Land schon ein wenig die Technik des Segelns anwenden. Wenn Sie, wie beim Auftakeln, keinen Winddruck auf den Segeln haben wollen, müssen Sie den Bug des Bootes in die Richtung drehen, aus der der Wind kommt. Man sagt fachmännisch: Legen Sie das Boot „in den Wind“.

Es gibt bei der KORALLE und beim KOLIBRI keinen ersichtlichen Grund, schulmäßig mit dem Anschlagen und Setzen der Fock zu beginnen. Fangen Sie ruhig mit dem Großsegel an, das hat sich als zweckmäßig erwiesen!

Das Großsegel-Unterliek wird vom vorderen Ende des Großbaumes nach achtern in die Nut eingezogen. Wenn Sie das Segel vorher etwas ausgebreitet haben, geht's leichter.

Schäkeln Sie dann das Großsegel am vorderen Baumende fest. Diese Ecke des Segels zwischen Mast und Baum nennt man Großsegel-Hals, den Großbaumbeschlag an dieser Stelle nennt man deshalb auch Baum-Halsbeschlag.

**Auftakeln**

Jetzt befestigen Sie diesen Baum-Halsbeschlag mit dem Bolzen des Mastschienen-Rutschers am Mast. Dadurch verbinden Sie Mast und Großbaum. Dann wird das Großfall am Kopf des Großsegels eingeschäkelt. Ziehen Sie nun am Großfall und holen Sie auf diese Weise das Großsegel hoch, wobei Sie das Vorliek in die Mastnut einfädeln.

Bringen Sie den Mastrutscher in die oberste Stellung auf der Mastschiene. Dann holen Sie das Großfall durch und ziehen dadurch das Segel hoch. Das gut gespannte Fall belegen Sie jetzt an einer Klampe am Mastfuß. Nun, nachdem dies geschehen ist, lösen Sie den Feststeller am Baumbeschlag und ziehen das Segel mit dem Baum so weit herunter, daß alle senkrecht auf dem Mast laufenden Falten verschwinden. Achten Sie aber darauf, daß Sie keine zu starke Längsfalte entlang dem Mast bei leichten und mittleren Winden bekommen. Damit ist Ihr Großsegel richtig reguliert.

Wie man ein Fall richtig an einer Belegklampe belegt, haben wir in Kapitel 7 dargestellt.

Wie ein ordentlich „aufgeschossenes“, also in runden Buchten zusammengerolltes Fall aussieht, sehen Sie dort ebenfalls. Wenn Ihnen das zu umständlich ist, nehmen Sie

einfach das kurze Ende des Falls in die linke Hand und geben immer gleichlange Rundtörne mit der rechten Hand in sie hinein. Das ganze verstauen Sie dann am besten unter dem Mastfuß, wo es beim Segeln am wenigsten stört.

Am hinteren Ende des Großbaumes, also der Nock, befindet sich eine Öse in dem nach oben stehenden Flügel des Endbeschlages. Hier wird ein Bündel, das in einer Öse im Segel befestigt ist, durchgeführt und das Unterliek damit soweit angespannt, bis das Segel einen maximal guten Stand erreicht.

Beim 10,5-qm-Großsegel sind noch einige Besonderheiten zu beachten: Dieses Großsegel hat bis zum Vorliek durchgehende Spreizlatten. Diese Latten müssen vor dem Heißen des Segels in die Lattentaschen gesteckt und mit Spannung eingebunden werden, damit das Segel die richtige aerodynamische Form bekommt. Die Latten sind etwas länger als die Tasche, denn sie sollen einige Zentimeter aus den Taschen herauschauen, damit Sie Spielraum zum Einstellen der Lattenspannung haben. Bei wenig Wind sollen die Latten stärker vorgespannt werden als bei starkem Wind.

Wie tief Sie die Bauchung jeweils einstellen

**Auftakeln**

müssen, werden Sie bald durch Erfahrung herausbekommen.

Bei der 8,5-qm-Besegelung muß die obere Latte auch mit etwas Vorspannung in das Segel eingebunden werden. Die anderen Kunststoff-Latten sind fest eingenäht.

Das Einstecken der Latten macht man am zweckmäßigsten beim Vorheißten des Großsegels, wobei man das Segel Stück für Stück hochzieht und dabei jeweils eine Latte einführt.

Nun schieben Sie den Schotwagen über den Großbaum und befestigen das daran befindliche Bändsel am Wirbel des Großbaum-Endbeschlages. Das ist notwendig, damit der Schotwagen nicht nach vorn rutscht, wenn Sie vor dem Winde segelnd den Baum weit herausgeschwenkt haben.

#### Auftakeln

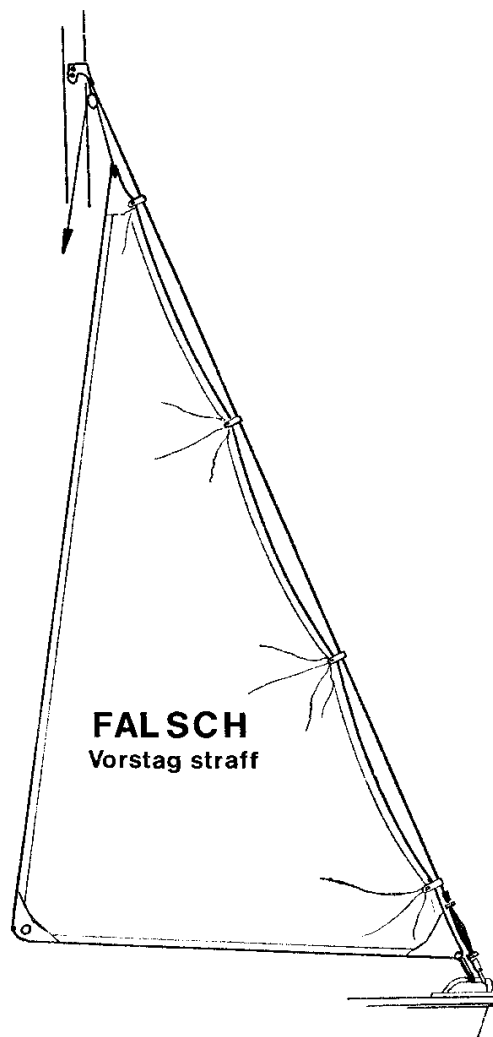
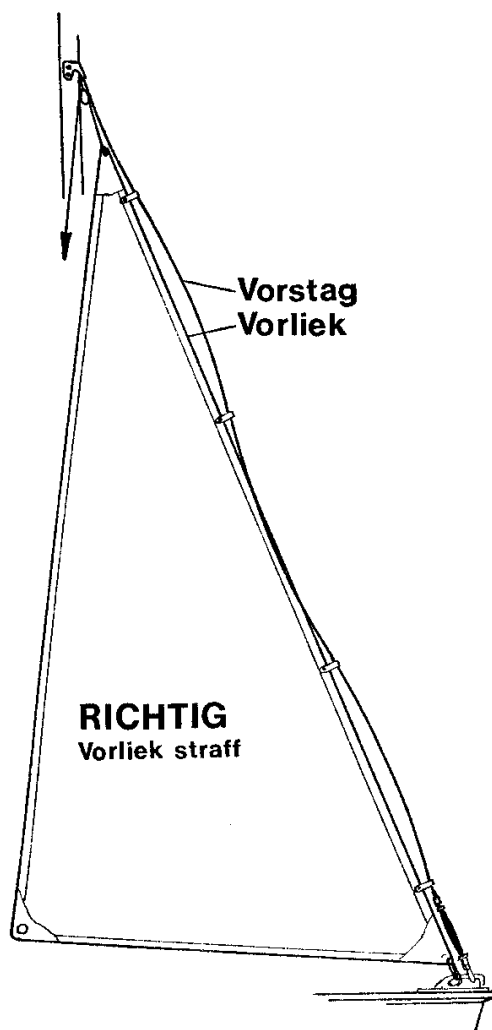
Die Großschot beginnt an dem Block mit Unterzug, dort wo sie eingebunden ist. Dieser Block kommt in den Bügel am vorderen Arm des Großschot-Fußbeschlages. Hier ist ausnahmsweise eine Sechskantmutter zu lösen.

Die Schot wird nun von innen heraus durch die vordere Rolle des Schotwagens gefädelt. Das geht leichter, wenn man die Schot erst zu einem Haken formt und dann einfädelt. Von dieser Schotwagen-Rolle geht es

zurück durch die Rolle des ersten Blockes, von dort durch die hintere Rolle des Schotwagens und schließlich durch den Wirbelblock im hinteren Arm des Großschot-Fußbeschlages in die Hand des Steuermannes. Nun ist die Fock an der Reihe: In das Vorliek der Fock ist ein Draht eingenäht, an dessen oberem und unterem Ende sich eine Plastik-Kausch befindet. In die obere, also am spitzen Winkel des Vorsegel-Dreiecks schäkeln Sie Ihr Fockfall ein. Die untere Kausch verbinden Sie durch einen anderen Schäkkel mit dem Bugtragegriff. An der Schotecke, der dritten Dreiecksecke mit Messingöse, befestigen Sie durch einen einfachen Knoten die Fockschot.

Die beiden Enden der Schot werden außen um die Wanten durch die Augen der Fockschotleitschienen geführt. Knoten an den Enden der Fockschot verhindern, daß die Schot beim Wenden wieder aus dem Fockschot-Leitauge gezogen wird.

Beim Aufziehen der Fock, wobei Sie die Stagreiter mit einer Vierteldrehung an das Vorstag haken, ist es unbedingt wichtig, daß das Vorliek stramm aufgezogen und belegt wird. Die Hauptlast des Mastes muß auf dem Draht der Fock liegen, d. h. also, Sie sollten das Fockfall so stramm setzen,



Auftakeln

Name: ASA\_19.gif

Breite x Höhe: 1649 x 1501 Pixel

daß das Fockstag ein wenig lose wird.

Was bewirkt diese Einstellung? Sie haben damit den Draht im Vorsegel stark genug gespannt und die sog. Windanschnittskante für Ihr Vorsegel ist am strammsten. Damit haben Sie den besten Wirkungsgrad und können am höchsten an den Wind gehen.

Falls sich an den Plastikstagreitern, die Sie auf das Vorstag setzen, Falten im Segel bilden, so ist dies ein Zeichen dafür, daß Ihr Fockfall nicht stramm genug durchgesetzt ist. Weiter finden Sie an der vorderen unteren Ecke ein Bündel, an dem Sie feststellen, daß das Tuch der Fock nicht fest an dem Draht eingespannt ist. Dies ist mit Absicht geschehen. Jedes Segel sollte für den entsprechenden Wind eine richtige Wölbung haben. Bei leichtem Wind sollte daher das Bündel nur so stramm eingebunden sein, daß das Segeltuch eben stramm auf dem Draht liegt. Segeln Sie immer in sehr viel mehr Wind, dann dehnt sich das Tuch am Vorliek und mit einem nur leichten, eingespannten Tuch würden sich bald Falten bilden, die aus den Plastikstagreitern herauslaufen. Sie sollten also in diesem Fall das Tuch durch die Bündel etwas stärker strammen, so daß sich im Ruhestand eine leichte Falte entlang dem Draht bildet.

#### Auftakeln

20

Falls Sie beim Segeln eine Längsfalte entlang dem Draht haben, haben Sie das Bündel zu stark eingebunden.

Nun kurz einige Bemerkungen zum Abtakeln:

Im allgemeinen führen Sie die geschilderten Handgriffe des Auftakelns in rückwärtiger Reihenfolge durch.

Öffnen Sie nach dem Abtakeln die Knoten der Bündel, mit denen Sie die Latten in die Lattentaschen des Großsegels gespannt haben, damit sich das Segel nicht vertrimmt (Falten bekommt). Die Latten selbst können im Großsegel verbleiben.

Lösen Sie bitte auch das Unterliek des Großsegels. Legen Sie nach dem Abtakeln die Fock der 10,5-qm-Besegelung so zusammen, daß das Plastikfenster nicht oder nur mit einem großen Radius geknickt wird. Bei scharfem Knicken des Fensters können später Risse auftreten.

Zum Schutz der Segel halten wir in unserem Zubehörprogramm Segelpacktaschen bereit. Sie bestehen aus einer fast quadratischen Tasche für die Fock und einer langen Tasche, in welcher Sie das auf dem Großbaum aufgerollte Großsegel unterbringen können.

Über das Zusammenlegen ist folgendes zu sagen: Natürlich ist ein synthetisches Segel sehr viel unempfindlicher als ein Baumwollsegel und man braucht in der Handhabung nicht sehr viel acht zu geben. Wir empfehlen Ihnen aber, auch ein solches Segel nach dem Gebrauch ordentlich zusammenzulegen. Erstens schonen Sie damit die Appretur in dem Segel und Sie haben immer ein ordentlich und anständig aussehendes Segel.

Beim Abbau des Mastes sollten Sie die Wantenspanner wieder ganz zudrehen und mit den Kontermuttern festziehen, da sonst beim Transport leicht Teile verloren gehen können.

Das Ruder wird einfach am Spiegel eingehängt. Die schwarze Plastik-Sicherungs-Feder verhindert, daß das Ruder unbeabsichtigt ausgehängt wird und beispielsweise beim Kentern verloren geht.

Das Senkruder weist gegenüber einem starren Ruder einige wesentliche Vorzüge auf. Die Länge der Pinne läßt sich variieren. Sportliche Segler können sich weit aus dem Boot herauslegen und das Ruder dabei mit dem Pinnenausleger bedienen.

Der Pinnenausleger wird in Ruhestellung auf der Pinne mit einem Magneten gehalten.

Und schließlich der größte Vorteil: Sie brauchen das Ruder nicht auszuhängen, wenn Sie an einem seichten Ufer anlanden, sondern können das Ruderblatt mit Hilfe des Ruderblattfalls hochschwenken. Bei unfreiwilliger Grundberührung kommt das Blatt von allein hoch.

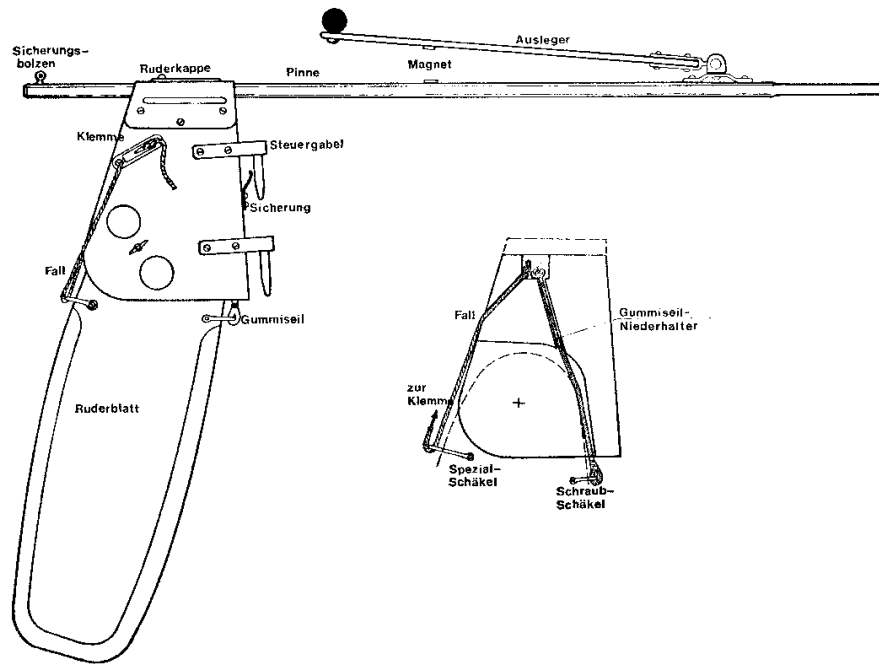
Wenn Sie ausschließlich auf Gewässern segeln, auf denen Sie ständig 40 cm Wasser und mehr unter dem Kiel haben, benötigen Sie kein Senkruder.

Das Ruderblatt wird durch ein Gummiseil niedergehalten. Sollte der Gummi erlahmen, kann man durch Nachspannen wieder die gewünschte Spannung erreichen. Dazu schraubt man den Sicherungsbolzen am achteren Ende der Pinne ab und zieht die Pinne ganz heraus. So gelangt man zu dem Knoten am oberen Ende des Gummiseils, der in einer Versenkung unter der Ruderkappe liegt. Sollten Sie an den Knoten schlecht herankommen, schrauben Sie am besten auch die Ruderkappe ab.

Wenn es notwendig ist, daß dieses Gummiseil erneuert werden muß, fordern Sie bitte bei atlanta-BOOTSBAU ein neues an.

Haben Sie keine Gelegenheit, das Gummiseil im erforderlichen Fall nachzuspannen

Senkruder



#### Senkruder

oder zu erneuern, dann drehen Sie einfach den Bolzen am Drehpunkt des Ruderblattes so fest, daß die Ruderbacken das Blatt durch erhöhte Reibung schwergängiger machen.

Am Spiegel befindet sich eine Lenzschraube, die es erlaubt, auf bequeme Weise das Boot am Ufer zu lenzen. Bitte, die Schraube aber

nicht im Wasser öffnen, außer wenn Sie das Boot versenken wollen!

Sollte die Schraube einmal nicht gleich aufgehen, können Sie den Schäkelöffner zu Hilfe nehmen. Der schmale Teil paßt in die Schraube und wenn Sie durch die freie Öffnung einen Gegenstand stecken, können Sie durch den günstigeren Hebelarm die feststehendste Schraube bezwingen.

## 5. Zubehörteile und ihre Verwendung

Hier sollen einige für unsere Boote als Zubehör lieferbare Teile beschrieben werden, wie sie aussehen, wofür sie da sind und wo man sie einbaut.

### REITBALKEN

Der Reitbalken besteht aus formverleimtem Sperrholz und reicht wie eine Brücke über die Plicht von einem Setzbord zum anderen. Auf den Reitbalken ist eine Schiene montiert, in welcher ein beweglicher Schlitten sitzt, dessen Bewegung durch zwei Feststeller begrenzt werden kann.

An diesem Schlitten wird der Block ohne Unterzug, der sich normalerweise am Großschot-Fußbeschlag befindet, eingeschäkelt und die Schot durch diesen Block geführt.

Die Führung der Großschot über den Reitbalken ergibt folgenden Vorteil:

Wenn man die Großschot über den Großschot-Fußbeschlag drehholt, wird der Großbaum immer in Richtung Kiel nach unten

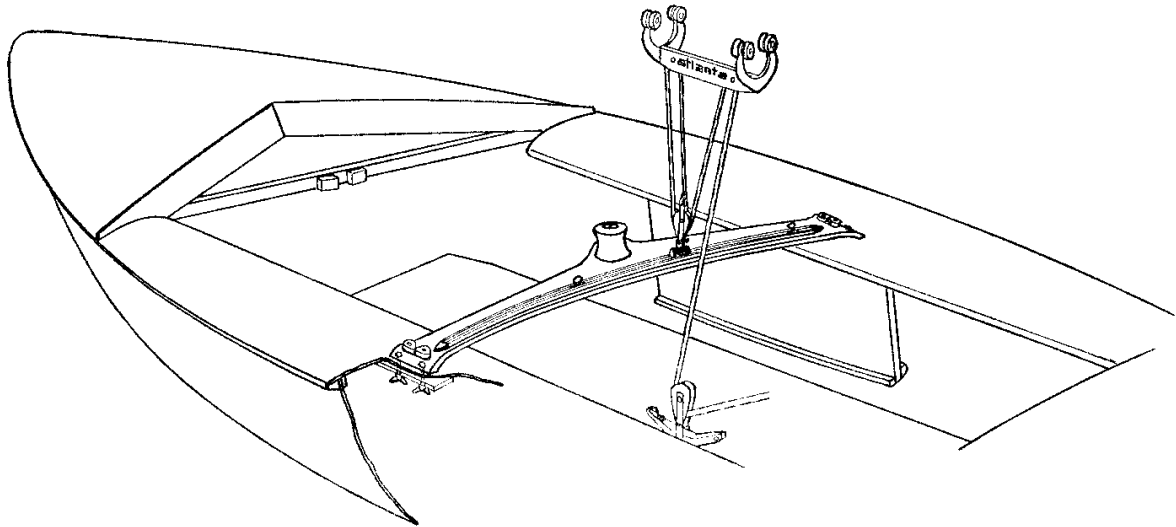
gezogen. Damit kann man also nicht den etwas weggefierten Großbaum nach unten ziehen und das Segel flach trimmen. Mit dem Reitbalken ist dies aber in einem durch die Länge der Schreine begrenzten Bereich möglich. Man fährt nur den Schlitten bis zu der Stelle, an welcher der Großbaum nach unten gezogen werden soll.

Außerdem befindet sich auf dem Reitbalken eine Fockwinde. Sie ist eine mit einer Ratsche ausgestattete Rolle, über die die Fockschot in einer Schlaufe gelegt wird. Dadurch kann man die Fockschot strammer anziehen und zum Halten ist weniger Kraft aufzuwenden. An den beiden Enden des Reitbalkens befinden sich zusätzliche Klemmen, in welchen die Fockschot belegt werden kann.

Befestigt wird der Reitbalken an jedem Ende mit je zwei Schrauben. Diese gehen durch das Deck und werden hinter dem Schwertkasten mit je einer Flügelmutter gesichert.

Reitbalken





#### Reitbalken

Bei Anbringung eines Reitbalkens muß zwar das Deck durchbohrt werden. Das stellt aber keine Verunzierung des Bootes dar, denn wir haben passende, verchromte Messingösen, mit welchen die Bohrungen eingefast werden können, so daß das Boot auch nach Abnehmen des Reitbalkens noch gut aussieht.

Die Stelle an welcher der Reitbalken montiert wird, ist so auszuwählen, daß sich die

Schiene des Reitbalkens über dem Punkt befindet, wo am Großschot-Fußbeschlag der Block mit Unterzug normalerweise sitzt. Damit keine Beschädigung des Großschot-Fußbeschlages auftreten kann, ist es zweckmäßig, den Wirbelblock, von dem aus die Schot zur Hand führt, in die Mitte des Beschlages zu setzen. Dadurch kann sich der Fußbeschlag nicht aufbiegen und die Hölkräfte verteilen sich gleichmäßig auf beide Kielbolzen.

## SPINNAKER

Ein Spinnaker läßt sich auf der KORALLE ebenso fahren wie auf dem KOLIBRI.

Wie es die Tradition vorschreibt, sind unsere Spinnaker bunt. Sie sind aus einem sehr leichten Tuch hergestellt und blähen sich schon bei leichter Brise wie ein Ballon auf; deswegen werden sie auch Ballons genannt.

Einen Spinnaker kann man nur verwenden, wenn der Wind aus achterlicher Richtung kommt. Bei stärkerem Wind kann das Setzen des Spinnakers auf unseren kleinen Booten zum Problem und unter Umständen sogar gefährlich werden.

Bei normalen Windgeschwindigkeiten bringt der Spinnaker viel. Allerdings ist es nicht ganz einfach, mit ihm umzugehen und es gehört schon etwas Erfahrung dazu, den Spinnaker schön zum Stehen zu bringen, aber das läßt sich bei unseren Booten leicht erlernen.

Zur Spinnakerausrüstung gehört das Spinnakersegel, der Spinnakerbaum, der Spinnakerbeschlag, das Spinnakerfall und die Spinnakerschot. Außerdem ist es zweckmäßig, einen zweiten Mastbeschlag anzubringen, durch welchen das Spinnakerfall ge-

fahren werden kann. Sonst muß nämlich das Fockfall hierzu verwendet werden und es ist unpraktisch, wenn man es erst von der Fock abschäkeln muß.

Über die Positionen, an welchen die zum Spinnaker gehörenden Beschläge anzubringen sind gibt eine genaue Anbauanweisung Auskunft, die mit dem Spinnaker geliefert wird.

Die Spinnakerschoten werden außer um die Wanten herum durch die Heckgriffe geführt und können an den Fockschotklemmen befestigt werden.

## PERSENNINGE

Für die KORALLE und den KOLIBRI gibt es zwei Arten von Persennungen, nämlich eine normale Abdeckpersenning, sowie eine Zeltpersenning. Die Abdeckpersenning ist flach geschnitten, reicht über das ganze Boot und eignet sich vor allem zum Abdecken des Bootes auf dem Autodach.

Dort verhindert die Persenning nicht nur, daß sich Wasser im Boot sammelt, sondern vermindert auch den Luftwiderstand wesentlich.

Wird das Boot irgendwo abgestellt, kann man es auch mit der normalen Persenning

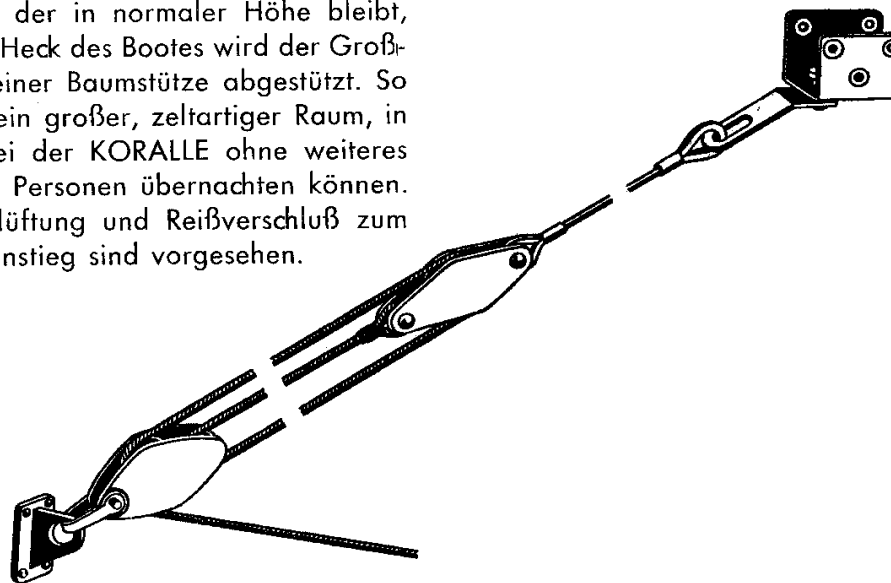
Spinnaker

abdecken, nur muß dabei vermieden werden, daß sich eine Vertiefung bildet, in der sich Regenwasser sammelt. Legen Sie in diesem Fall den Großbaum in Längsrichtung über das Cockpit.

Die Persenning geht in nassem Zustand etwas ein. Darum sollte sie nur trocken aufgezogen werden. Bei anschließender Durchnässung streckt sich die Gewebefaser und die Persenning paßt für die Zukunft.

Bei der Zeltpersenning kann sich ein Wassersack nicht bilden, denn sie wird über den Großbaum, der in normaler Höhe bleibt, gelegt. Am Heck des Bootes wird der Großbaum mit einer Baumstütze abgestützt. So bildet sich ein großer, zeltartiger Raum, in welchem bei der KORALLE ohne weiteres bis zu zwei Personen übernachten können. Fenster, Belüftung und Reißverschluß zum seitlichen Einstieg sind vorgesehen.

Persenning



26

## NIEDERHALTER

Oft wird auch von Niederholer gesprochen. Er besteht im Prinzip aus einer Flaschenzugvorrichtung, die vom Großbaum zum Mastfuß geht und verhindert, daß der Großbaum beim Wegfieren der Schot noch oben ausweicht.

Ein Block wird unten am Mastfuß befestigt

und ein zweiter Block ist, durch ein Drahtseil verlängert, am Großbaum befestigt. Der Block am Mastfuß hat eine Klemmvorrichtung, mit der sich die Schot automatisch nach dem Anspannen festklemmt.

Der Niederhalter ist ein sehr nützliches Instrument, auf welches kein Segler, der Wert auf gute Segeleigenschaften seines Bootes legt, verzichten sollte. Wir kennen alle die Bilder, die Boote zeigen, welche mit achterlichen Wind fahren und die Großschot ganz weggefiert haben, damit der Großbaum möglichst weit vorgeht. Dabei wird

der Großbaum an einem Boot in der Größe der KORALLE mindestens um einen halben Meter angehoben und die wirksame Segelfläche stark verkleinert.

Versperrt Ihnen der Niederhalter auf Kursen, wo Sie ihn nicht benötigen, zu sehr den Platz im Cockpit, können Sie ihn einfach aushängen.

Über die Stelle, an welche der Niederhalterbeschlag am Großbaum und am Mast befestigt wird, gibt unsere genaue Anbauanleitung Aufschluß.

**Niederhalter**

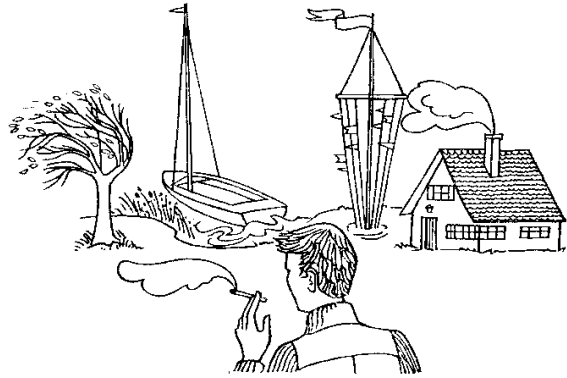
## 6. Das Segeln

Jetzt wird's kompliziert, werden Sie sich denken. Weit gefehlt. Segeln ist so einfach, daß schon die Araber und Polynesier vor tausenden von Jahren die Technik des Segelns hoch am Wind beherrschten.

Also werfen Sie Angst und Verkrampfung über Bord und gehen Sie mit Geschick und Aufmerksamkeit an dieses Spiel mit den Naturkräften heran.

**Segeln** Die grundlegende Voraussetzung für das Segeln ist der Wind. Wichtig ist zu wissen, woher der Wind kommt. Wie stellen Sie das fest?

Schwache Windbewegungen, die Sie mit Ihren Sinnesorganen schwer wahrnehmen können, müssen Sie sichtbar machen, zum Beispiel mit Zigarettenrauch. Die Rauchfahnen zeigen Ihnen an, wohin der Wind weht und damit auch, woher er kommt.



Die Richtungen stärkerer Luftbewegungen sind an zahlreichen Erscheinungen zu erkennen:

Der Verklücker auf Ihrem Masttopp, Flaggen an Land, rauchende Schornsteine, am Want angebrachte Wollfäden – auch Spione genannt – und die kalte Seite eines angefeuchteten Fingers zeigen Ihnen an, woher der Wind weht.

Wenn nicht auf Grund einer eindeutigen Wetterlage klare Windverhältnisse herrschen, wird die Windrichtung mit von der Sonne beeinflusst, die tagsüber das Land schneller erwärmt als das Wasser. Nachts jedoch kühlt das Land schneller ab. Dadurch entstehen Winde, die in Ufernähe bei Tag vom Wasser auf's Land und nachts in umgekehrter Richtung wehen. Dies gilt natürlich nur an der See und größeren Gewässern.

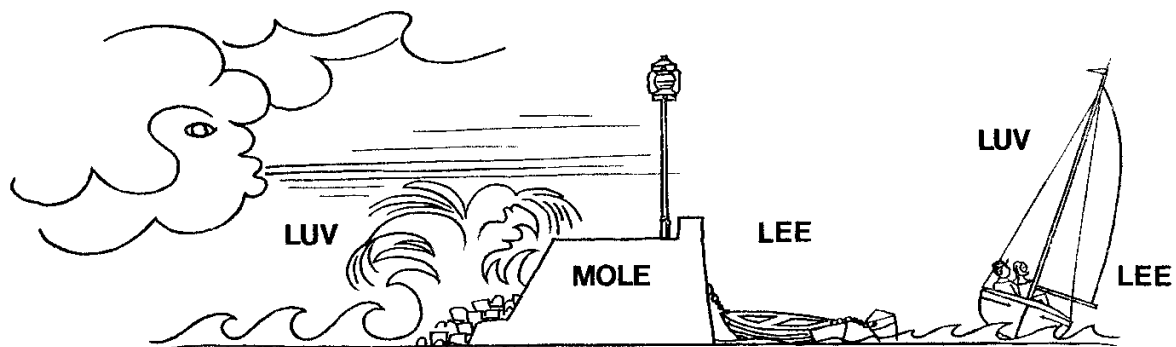
Im allgemeinen kann man sagen, daß bei ruhiger Wetterlage Binnenreviere sehr wenig und dazu meist umlaufenden Wind haben, während sich an der Küste zumindest tagsüber meistens eine schwache Brise durchsetzt. In jedem Fall ist es jedoch ratsam, bei Schönwetterlage gegen 17 Uhr im Hafen zu sein, da um diese Zeit der

Wind stark nachläßt oder gar völlig einschläft. Besitzer von Flautenschiebern – so werden die Außenbordmotore auch genannt – können sich auf dem Wasser von einer Flaute überraschen lassen, ohne mit der Heimkunft in Bedrängnis zu geraten.

Übrigens, wir sprechen jetzt des öfteren von „LUV“ und „LEE“! Sicher wissen Sie schon ganz genau, was damit gemeint ist. Trotzdem sei es hier noch einmal gesagt: „LUV“ ist die dem Wind zugewandte Seite eines Schiffes oder auch einer Insel, „LEE“ die abgewandte Seite.

Einsetzende Flaute kann auf Binnenrevieren hin und wieder das Herannahen eines Gewitters anzeigen. Beachten Sie aus diesem Grund öfters die Wolkenbildung. Manche Reviere mit besonders gefährlichen Ge-

Segeln



wittern haben eine Licht- und Sirenen-Warnanlage, die jedem Bootsbesitzer gebietet, sofort, das schützende Ufer anzulaufen. Ein oder zwei Paddel zu diesem Zweck müssen immer an Bord sein.

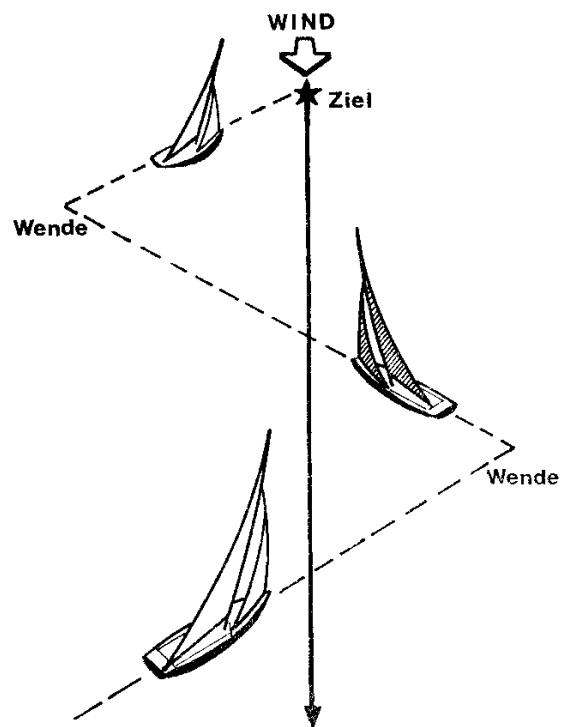
Aber zurück zur Segeltheorie: Wenn Sie die Windrichtung festgestellt haben, können Sie damit beginnen, die Luftströmung für Ihr Fortkommen auf dem Wasser zu nutzen. Zunächst einmal müssen Sie wissen, daß Sie unter Segel nicht vorwärtskommen, wenn Sie Ihren Bug gegen den Wind gerichtet haben. Die Methode, ohne einen Anstellwinkel zur Windrichtung, also genau gegen den Wind zu segeln, wurde bisher noch nicht gefunden und die Physiker sind sich ziemlich einig, daß sie auch niemals erfunden werden wird.

**Segeln** Eine der wichtigsten Grundregeln ist: Achten Sie darauf, daß Ihr Boot immer in einem Winkel von mindestens  $40^\circ$  zur Windrichtung liegt, wenn Sie vorwärtskommen wollen.

Liegt das angestrebte Ziel dort, wo der Wind herkommt, wo man es also mit einem „Schlag“ nicht erreichen kann, dann muß man kreuzen, das heißt auf einem Zickzackkurs mit dem Wind mal von Steuerbord, mal von Backbord das Ziel anstreben.

Zwischen den einzelnen Schlägen macht man jeweils eine Wende, das heißt, man dreht das Boot mit dem Bug gegen den Wind und weiter durch den Wind in die neue Richtung.

Wenn Sie in einem Winkel von  $40^\circ$  bis ca.  $60^\circ$  gegen den Wind segeln, dann segeln



Sie „am Wind“, je nach Anstellwinkel hoch oder weniger hoch.

Es ist interessant zu wissen, daß Kolumbus mit seiner Flotte nicht so hoch am Wind segeln konnte wie Sie mit Ihrer KORALLE oder Ihrem KOLIBRI.

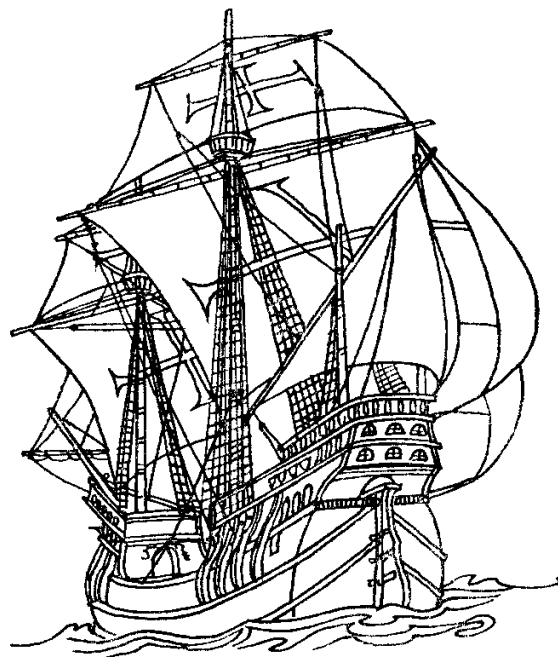
Da seine Schiffe nur mit Rahsegeln, also Segeln mit Querstrebe am oberen Liek des Segels ausgerüstet waren, konnte er die Segel nicht so spitz zum Wind anstellen, daß er seine Schiffe auch nur einigermaßen hoch an den Wind bringen konnte.

Auch war man sich damals nicht über die Bedeutung der Lateralfäche im klaren – bei KORALLE und KOLIBRI die ausgefahrenen Schwerter – als Mittel zur Verhinderung des seitlichen Abtreibens bei Wind aus seitlicher Richtung.

Mit modernen Jollen und Yachten wird das „Hoch-am-Wind-Segeln“ zu einer kleinen Wissenschaft gemacht, da man weiß, wie wichtig das Kreuzen für das schnellstmögliche Erreichen eines Zieles – vor allem auf einer Regatta – ist.

Auf unserer Zeichnung auf der nächsten Seite erkennen Sie die passenden Segelstellungen bei den sich verändernden Kursen zum Wind und die fachlichen Bezeichnungen.

Es ist wichtig, zu wissen, daß Sie am

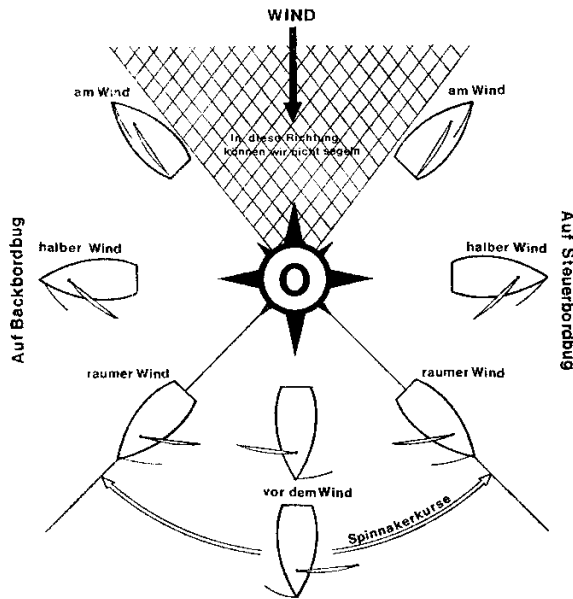


Segeln

Wind die Segel nicht vollkommen mittschiffs, also zur Bootsmitte hin trimmen sollen, sondern daß Sie mit Ihren Segeln den zum Beispiel aus einem Winkel von 40° (zur Bootslängsachse) anströmenden Wind nur umlenken, aber nicht abstoppen sollen.

Der günstigste Anströmwinkel des Windes





#### Segeln

auf das Segel beträgt also nicht  $40^\circ$ , sondern ca.  $20\text{--}25^\circ$ , so daß das Ende – die Nock – des Großbaumes etwa über einer Ecke des Spiegels steht. Das ergibt einen Winkel zwischen Baum und Mittschiffsrichtung von ca.  $15^\circ$ .

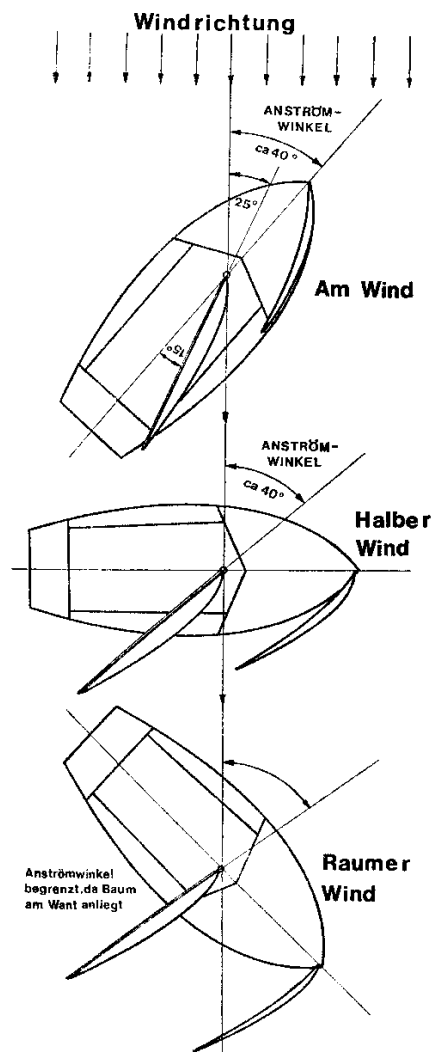
Eine Ausnahme bildet der Kurs platt vor dem Wind, auf dem der Großbaum zu  $3/4$  ausgefahren wird und auf dem die Fock auf

der dem Großsegel gegenüberliegenden Seite mit einem sogenannten Spinnakerbaum gefahren werden kann. Diese Segelstellung wird mitunter auch als „Schmetterling“ bezeichnet.

An den Segeln erkennen Sie die richtige Schotführung, indem Sie die Fockschot so weit loslassen, daß die Fock im Vorliek schlaff wird. Nehmen Sie dann die Fock nur so weit dicht, bis das Segel auch am Vorliek wieder zieht. Dasselbe machen Sie mit dem Großsegel. Sie fieren, bis an seinem Vorliek der Abwind des Vorsegels erkennbar wird, indem das Großsegel nach Luv einbeult. Dann holen Sie das Großsegel so weit dicht, daß die Beule am Vorliek gerade wieder verschwindet. Jetzt haben Sie die richtige Segelstellung für den von Ihnen gewünschten Kurs.

Bei Winddrehungen und Kursänderungen müssen Sie die Segel selbstverständlich mit den Schoten wieder neu einstellen. Beim Segeln hoch am Wind gleichen Sie die Winddrehungen damit aus, daß Sie den Kurs des Bootes ständig so verändern, daß der Anströmwinkel des Windes zu den Segeln gleich bleibt.

Bei sich ändernden Windstärken müssen Sie beachten, daß sich durch die Flexibilität der



Segel und des Riggs die Segelstellung von alleine verändert, so daß Sie bei nachlassendem Wind die Segel ein wenig fieren, bei stärker werdendem Wind jedoch wieder ein wenig dichter nehmen müssen.

Wenn Sie einmal eine Mütze voll Wind erwisch haben sollten – so etwa bei Windstärke 4 – können Sie unsere Segeljollen auf Halbwindkurs, d. h. Windrichtung zwischen  $80^\circ$  und  $130^\circ$  zum Boot ins Gleiten bringen. Diesen Geschwindigkeitsrausch können Sie jedoch nur dann erleben, wenn Sie beachten, daß der Fahrtwind des Bootes bei höheren Geschwindigkeiten an Bedeutung gewinnt. Der die Segel anströmende Wind trifft etwas spitzer auf die Segel. Bei einer merklichen Beschleunigung des Bootes müssen Sie die Schoten also ein wenig dichtholen.

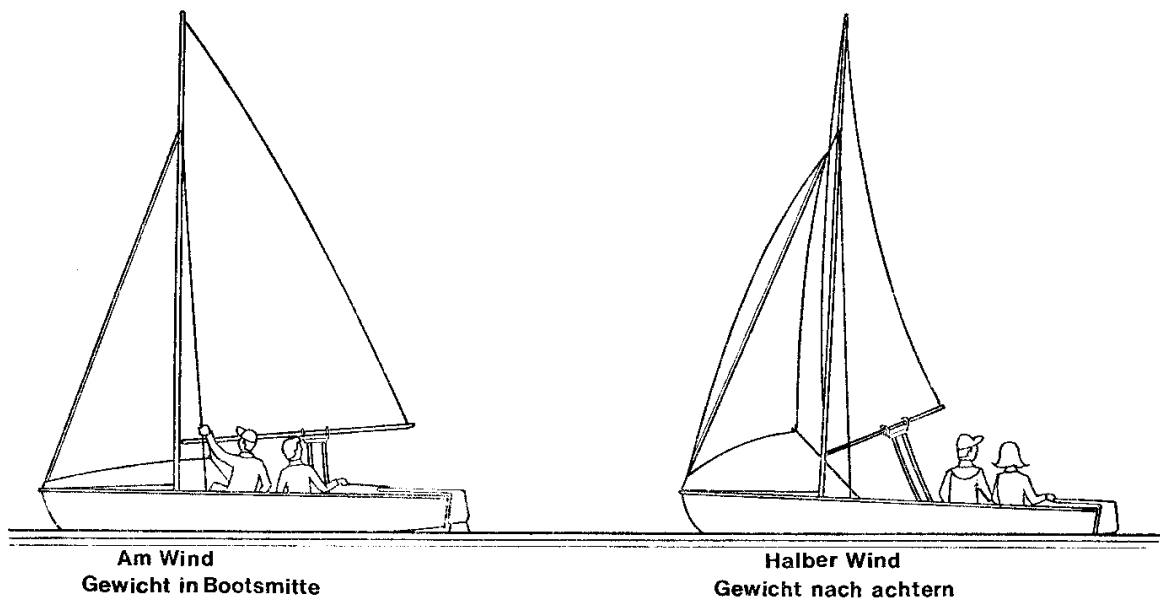
Sie erleichtern Ihrer Jolle den Übergang von Verdrängerboot in die Gleitfahrt, indem Sie das Gewicht der Mannschaft auf das achtere Drittel des Bootes verlagern.

Auf Amwindkursen soll das Mannschaftsgewicht in der Mitte des Bootes konzentriert werden.

Sollte es Ihnen einmal auf Geschwindigkeit ankommen, bei einer Regatta etwa, oder wenn Sie einem anderen Boot unbedingt

Segeln

## Längstrimm



Segeln

„den Tampen zeigen“ wollen, können Sie bei der KORALLE bei am-Wind-Kursen einiges an „speed“ gewinnen, wenn Sie das Luvschwert hochholen. Dadurch wird nämlich der Wasserwiderstand erheblich verringert. Vor der Wende das Schwert rechtzeitig wieder ausfahren!

34

## Wenden und Halsen

Vom Wenden haben wir bereits gesprochen. Unsere Zeichnung verdeutlicht diesen Vorgang.

Mit dem Wenden will der Segler erreichen, daß seine Segel von der anderen Seite als

Name: ASA\_34.gif

Breite x Höhe: 1651 x 1501 Pixel

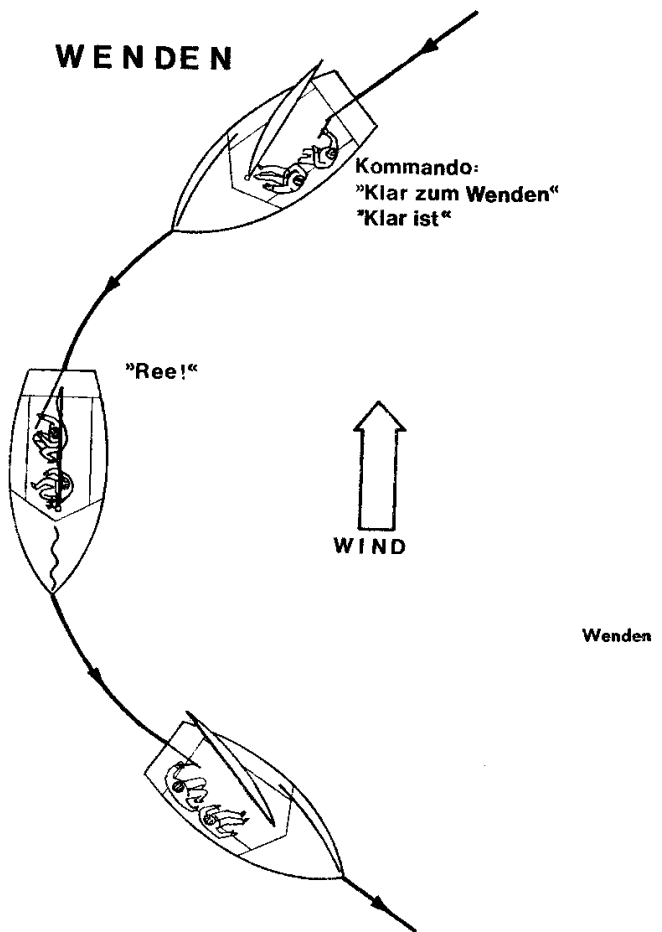
auf dem ursprünglichen Kurs angeströmt werden sollen. Da sich dadurch auch die Segelstellung ändert, müssen die Schoten aus ihren Klemmen genommen werden. Dieser Handgriff erfolgt nach dem Kommando des Rudergängers: „Klar zum Wenden“. Die Schoten werden jedoch erst losgelassen, wenn der Rudergänger nach dem Rücksignal des Vorschotmanns „Ist klar“ sein „Ree“ gesagt hat.

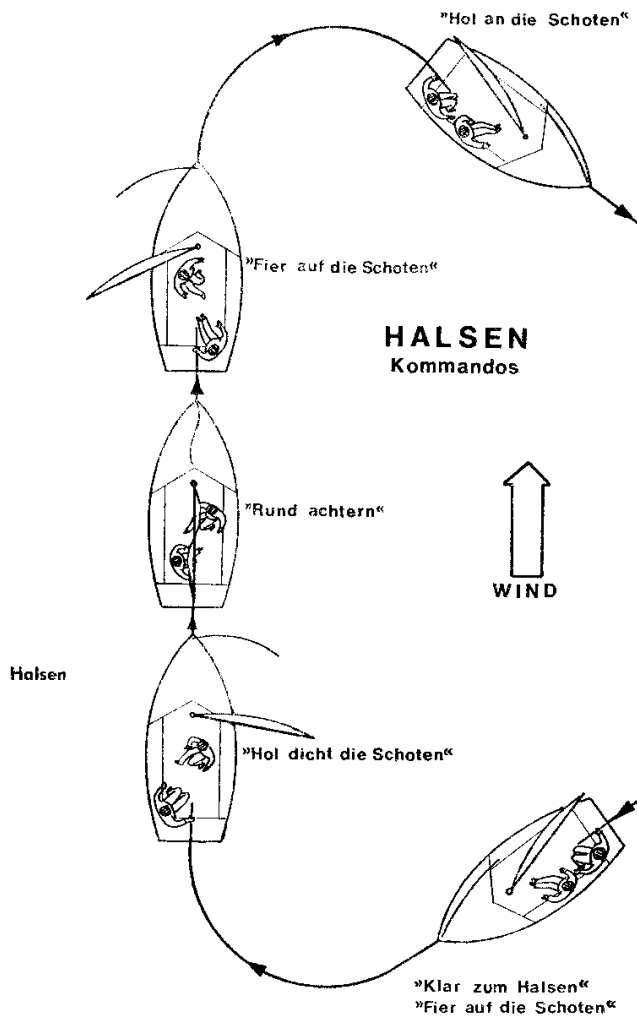
Der Rudergänger drückt jetzt seine Pinne ganz nach Lee und steuert sein Boot auf diese Weise durch den Wind. Er nimmt das Ruder erst dann wieder in die Mittschiffsstellung, wenn das Boot auf dem gewünschten neuen Kurs liegt. Beim Wenden wird das Mannschaftsgewicht von der ehemaligen Luvseite zur neuen Luvseite verlagert, wenn dies zum aufrechten Segeln des Bootes erforderlich ist.

Nach dem Wenden werden die Schoten wieder so weit dichtgeholt, daß die Segel gerade voll stehen.

Wenn das Boot Fahrt aufgenommen hat, werden die Segel noch ein wenig dichter geholt, so daß der Fahrtwind dem auf das Segel treffenden Wind eine spitzere Richtung gibt.

Eine andere Art, das Boot durch den Wind





zu bringen ist das Halsen. Dabei geht man mit dem Heck durch den Wind. Nach dem Kommando des Rudergängers: „Klar zum Halsen, fiert auf die Schoten“, dreht er das Boot auf Vorwindkurs, wobei die Segel dem Windeinfallswinkel entsprechend gefiert werden. Nun muß der Rudergänger das Boot aufmerksam genau vor dem Wind steuern, indem er sein Kommando „hol' dicht die Schoten“ gibt und an der Großschot selbst ausführt.

Wenn die Schoten dicht stehen, gibt er das Kommando „rund achtern“ und legt vorsichtig das Ruder zur Luvseite hin, so daß das Boot Kurs auf die neue Luvseite nimmt. Ist das Boot ca. 10° durch den Wind, schlägt das, nun von der anderen Seite über das Achterliek angeströmte Großsegel und damit der Großbaum, auf die neue Leseseite um und muß im selben Moment auf die neue Vormwindstellung ausgefiert werden („Fier' auf die Schoten“). Mit der Fock fährt man ein entsprechendes Manöver, indem man die Fockschot jedoch nicht so lose läßt, daß sich das Segel am Vorstag verheddern kann.

Beachten Sie, daß Sie das Boot nach dem Halsen nicht gleich auf Halbwindkurs drehen lassen dürfen, da der Gewichtstrimm

der Mannschaft noch nicht auf die hohen seitlichen Winddrücke eingerichtet ist und das Großsegel einige Zeit braucht, um die passende Raumschots-Segelstellung zu erreichen.

Da das Halsen bei mehr als vier Windstärken für einen Durchschnittsegler mit akuter Kentergefahr verbunden ist, macht man unter diesen Umständen am besten eine Wende. Das gleiche gilt, wenn Sie Ihre Familie an Bord haben, die den überkommenden Großbaum an den Kopf bekommen oder aus anderen Gründen das Gleichgewicht verlieren kann.

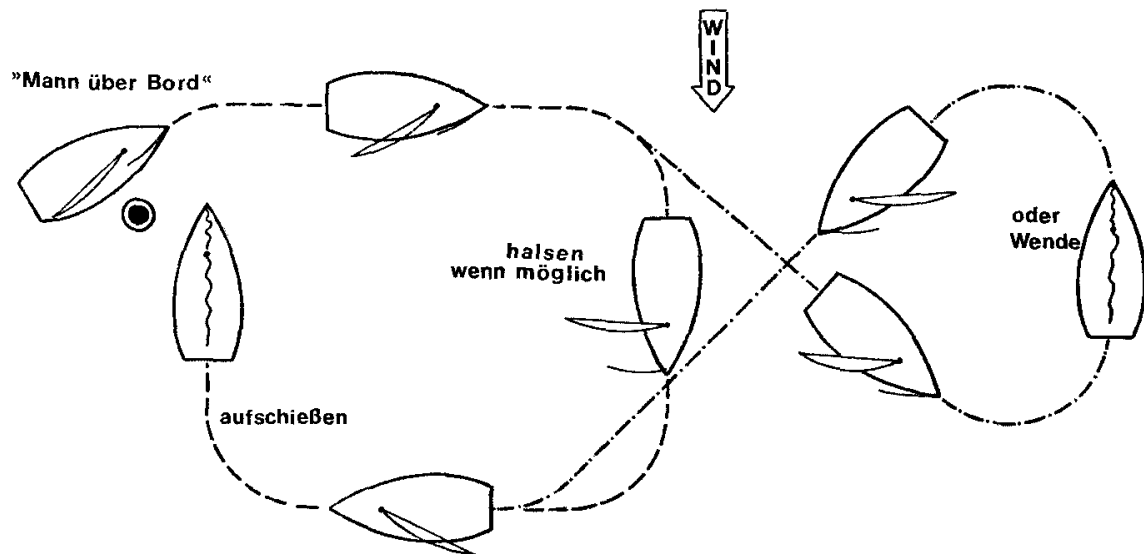
Bei leichten Winden ist das Halsen ungefährlich und wird hier zweckmäßigerweise geübt, denn leicht kommt man bei stärkerem Wind einmal unfreiwillig zum Halsen.



### Mann über Bord

Zum Grundstock der Segelpraxis gehört noch ein Sicherheitsmanöver, das „Mann-über-Bord-Manöver“. Haben Sie eine Person verloren und besteht irgendeine Gefahr für diese, rufen Sie laut „Mann über Bord“. Sie bringen das Boot sofort auf Halbwindkurs, bis genügend Manöverspielraum für eine Wende oder Halse da ist. Nach dem Halsen halten Sie auf keinen Fall direkt auf den Schwimmenden zu, sondern halten sich etwas in Lee. Wenn der Schwimmende genau in Luv ist, drehen Sie auf ihn zu und können sich seiner Bergung voll und ganz widmen, da das Boot im Wind liegt und auf die Segel kein Druck ausgeübt wird.

Mann über  
Bord



#### Kentern

Verantwortungsbewußte Segler nehmen bei schöner Segelbrise nur Schwimmer mit an Bord, Kleinkinder und Nichtschwimmer werden bei wenig Wind in bewährte Schwimmwesten mit Kragen gepackt, selbst wenn die Sonne vom Himmel brennt.

Boote sind nämlich schon bei Flaute durch Dampferwellen oder ungeschickte Gewichtsverlagerung der Mannschaft gekentert. Nichtschwimmer gehören bei mehr als zwei Windstärken grundsätzlich nicht mehr an Bord.

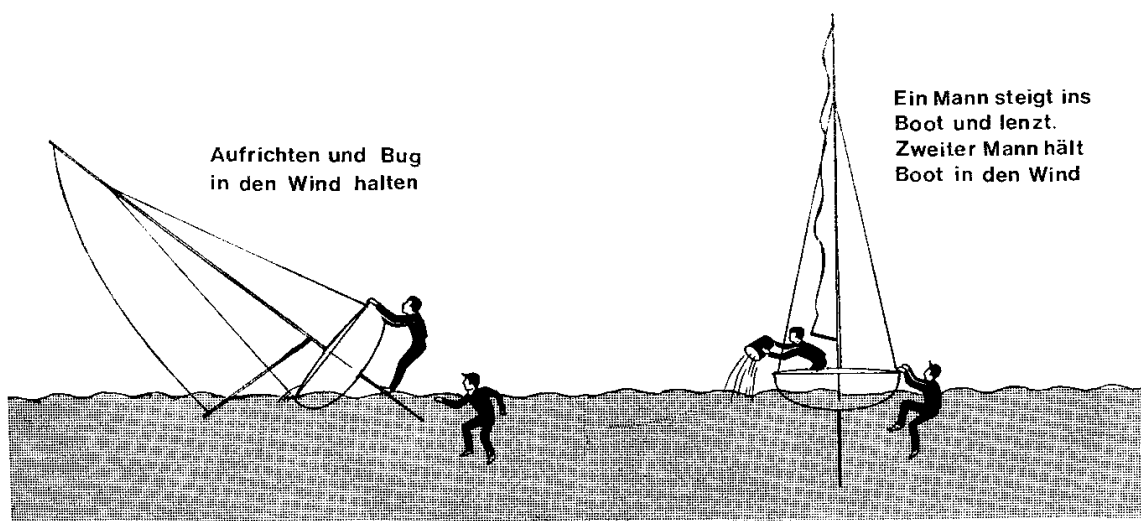
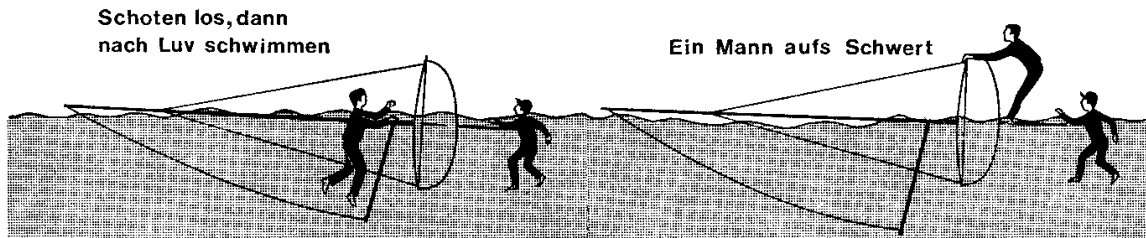
38

#### Kentern

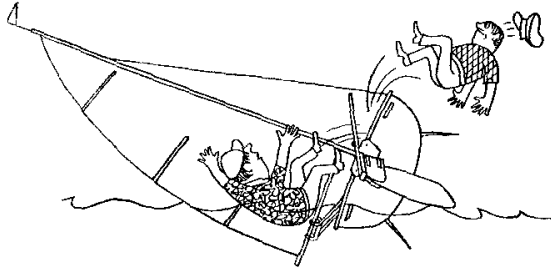
Auch das Kentern will geübt sein. Probieren Sie es im seichten Wasser einmal aus, damit Sie für den Ernstfall vorbereitet sind. Es ist günstig, wenn sich die Mannschaft nach dem Kentern auf der Bootsseite aufhält, nach der das Boot wieder aufgerichtet werden soll.

**Wichtige Maßnahmen beim Kentern:**  
Sofort sämtliche Schoten loswerfen, damit das Wasser von den Segeln besser ablaufen kann.

## KENTERN







Schwert bzw. beide Kimmschwerter ganz ausfahren.

Sofort mit dem Aufrichten beginnen, indem man sich auf das Schwert unterhalb des Bootsbodens lehnt. Keine Zeit verlieren, bis die Stauräume vollgelaufen sind!

Nur ein Mann soll sich ans Schwert und Boot hängen, damit es nicht so tief eintaucht und das Cockpit nach dem Kentern nicht so voll ist.

**Kentern**

Nach dem Aufrichten steigt erst ein Mann ins Boot und leert das Cockpit mit Hilfe eines Eimers. Dann erst steigen die anderen Mitsegler ein.

Haben Sie Nichtschwimmer oder Kinder dabei, unterlassen Sie am besten die Aufrichtversuche und kümmern sich um Ihre Passagiere, die sich am Bootsrand festhalten sollen, bis Hilfe eintrifft. Unbedingt vermeiden, daß jemand unter das Segel kommt oder sich in Schoten und Fallen verheddert!

**40**

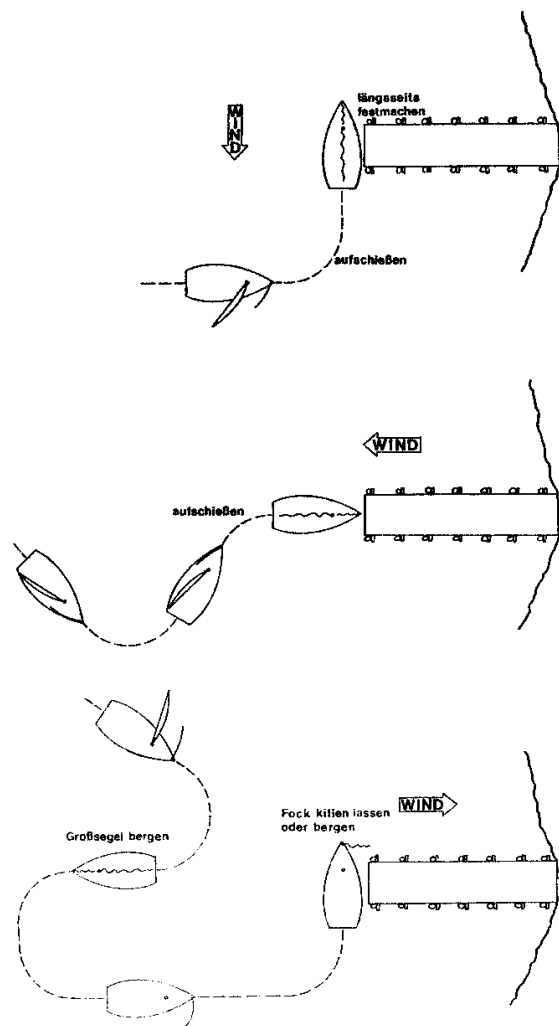
Niemals das Boot allein lassen und versuchen, schwimmend das Ufer zu erreichen. Dabei sind schon sehr viele Segler ertrunken oder erfroren. Es sei denn, Sie sind dicht unter Land und Hilfe ist nicht zu erwarten!

Anlegemanöver am Steg und im Hafen entscheiden über die Beliebtheit und das Ansehen eines Seglers mehr als ein Regattasieg. Rammings an anderen Booten und Stegen erfüllen die Mitsegler mit Zorn und die Zuschauer mit Schadenfreude.

Wenn Sie die Regel beachten, daß Sie an einen Steg immer nur mit wenig Fahrt und gegen den Wind, also abstoppendem Boot herangehen und zwischen Pfähle von Liegeplätzen grundsätzlich nur mit heruntergehaltenen Segeln fahren, wird man Ihre seemannische Umsicht zu loben wissen.

Wieviel Schwung Sie brauchen, um im Wind liegend mit killenden Segeln an einen Steg heranzukommen, ohne zu bumsen, kann Ihnen kein Segler sagen. Das müssen Sie üben.

In der Praxis wird man nicht immer an Stegen anlegen, sondern ans seichte Ufer oder



Jollenslipanlagen fahren, um dort ein- und auszusteigen und das Boot zu wassern und anzulanden. Wenn es geht, überlassen Sie die Stege am besten den „Dickschiffen“.

An einer Boje oder am Steg, wo die Gefahr besteht, daß plötzlich hohe Wellen angerollt kommen, sollten Sie Ihr Boot insbesondere in aufgetakeltem Zustand – nicht längere Zeit unbeaufsichtigt lassen; es sei denn, das Boot ist entsprechend gesichert oder belastet.

Bedenken Sie bitte, daß eine Leichtbaujolle erst mit Belastung richtig im Wasser liegt. Leer schwimmt sie zu weit auf und kann daher leichter umschlagen. Die meisten Kenternungen von modernen Leichtbaujollen finden nämlich am Steg statt!

Anlegen

Beim KOLIBRI ist es wichtig, darauf zu achten, daß das Schwert nur soweit hochgezogen wird, damit es am unteren Ende des Schwertkastens noch geführt ist, oder man nimmt es ganz heraus. Bei halb im Schwertkasten steckendem Schwert kann durch den langen Hebelarm des Schwertes bei seitlicher Belastung Schaden am Schwertkasten entstehen!

Ganz kurz noch etwas über das Wegerecht. Wir möchten empfehlen, daß wir als Jollensegler möglichst den größeren und den großen Fahrzeugen der Berufsschiffahrt aus dem Wege gehen.

Gesetzlich festgelegt ist zwar, daß ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb einem Segelfahrzeug aus dem Wege gehen muß. Sie wollen doch aber nicht im Ernst mit Ihrem KOLIBRI einen 300 Meter langen Tanker zum Ausweichen bewegen.

Für Segelfahrzeuge untereinander gelten folgende Ausweichregeln:

Das Boot, das den Wind von Backbord hat, muß dem Boot, das den Wind von Steuerbord hat, ausweichen.

Haben beide Fahrzeuge den Wind von derselben Seite, muß das luvwärtige dem leewärtigen ausweichen.

Überholt wird ein anderes Segelfahrzeug immer auf der Luvseite.

Leuten, die mehr vom Recht auf dem Wasser wissen wollen, empfehlen wir entsprechende Fachliteratur.

Wegerecht





## 7. Knoten und Spleißen in Kürze

An Bord eines Schiffes, auch unserer Jollen, spricht man von „Leinen“ und „Enden“ als Bezeichnung für jedes Tauwerk. Anfang und Ende eines Taves heißen „Tampen“. Bei schwerem Tauwerk spricht man von „Trossen“. Kurze Tauwerkstücke nennt man ebenfalls „Tampen“.

Tauwerk unterscheidet man nach dem Material, einmal die Naturfaser wie Hanf, Sisal, Baumwolle, zum anderen die Kunstfasern aus Polyamid (Perlon und Nylon) und Polyester oder Polyäthylen.

Bei den Jollen haben die synthetischen Werkstoffe die Naturprodukte in den letzten Jahren immer mehr verdrängt, vor al-

lem, seit es die aufgerauhten Leinen aus Synthetik-Werkstoffen gibt, die ebenso griffig sind wie Naturfaserleinen. Unsere Jollen sind ausschließlich mit bestem, nicht rottendem Synthetiktauwerk ausgerüstet.

Die Arbeit, das geeignetste Tauwerk auszuwählen, haben wir Ihnen abgenommen. Was wir Ihnen aber nicht abnehmen können, ist der Umgang mit dem Tauwerk, den richtigen Knoten am richtigen Ort zu machen, die Enden richtig zu belegen oder evtl. mal einen Spleiß zu machen.

Das Belegen der Fallen an den Belegklampen ist das erste Problem, mit dem Sie beim Auftakeln konfrontiert werden.

**Knoten**

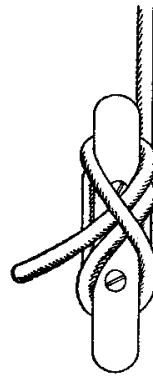
Die Parten, wie der Seemann sagt, sollten kreuzweise (achtförmig) über die Klampe laufen.

Es gibt die hierneben abgebildeten beiden Möglichkeiten, das Ende – also den Tam-  
pen – festzusetzen.

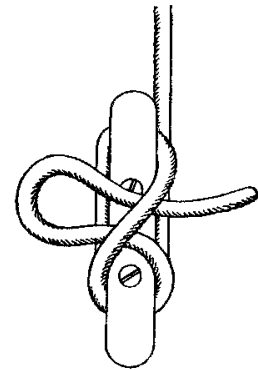
Bei der rechts abgebildeten Art hat man die Leine schneller frei und kann dadurch bes-  
ser fieren.

So kann man nach dem Vorheißten der Se-  
gel die Fallen ordentlich aufschießen.

Ordnung und Übersicht an Bord dient Ihrer  
Sicherheit, wenn es einmal schnell gehen  
muß.

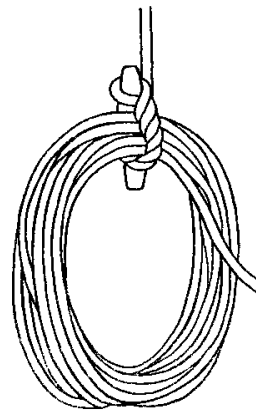
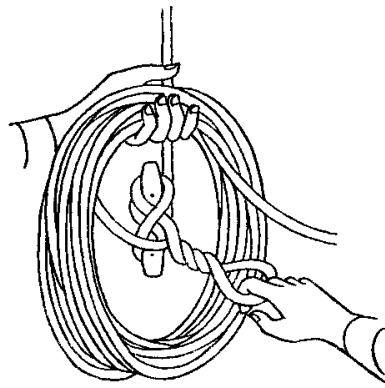


KOPFSCHLAG

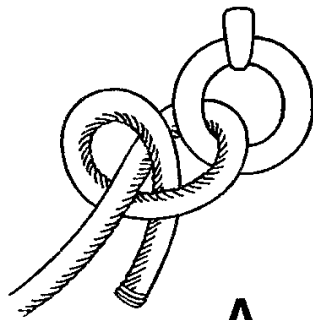


SLIPSCHLAG

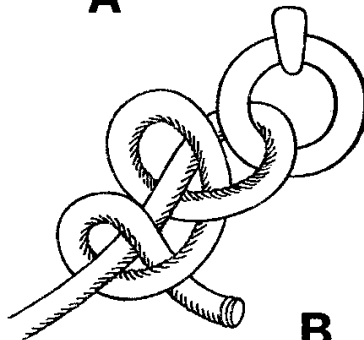
Knoten



Halber Schlag (A)  
Zwei halbe Schläge (B)

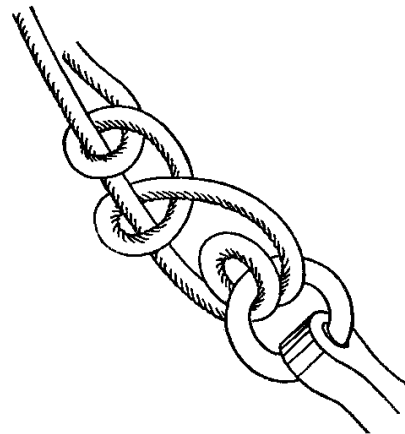


**A**



**B**

Der Seemann spricht auch vom halben „Stek“. Er wird verwendet, wenn ein Ende für kurze Zeit festgemacht wird und wenn nicht viel Kraft auf das Ende kommt. Man macht aber besser zwei halbe Schläge. Wenn nämlich zu großer Zug auf das Ende kommt, bekneift sich der Knoten zu stark.

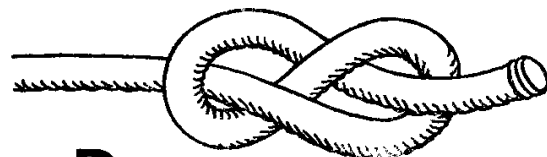


**C**

Dies ist ein „Rundtörn“ (C) mit zwei halben Schlägen. Der Rundtörn verhindert, daß sich der Knoten zu stark bekneift. So macht man z. B. den Anker fest.

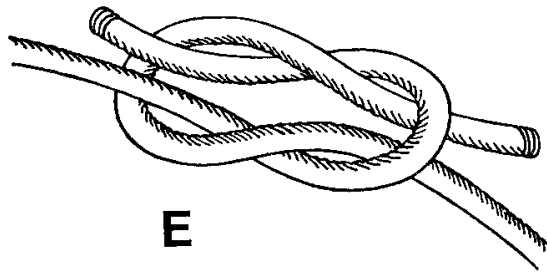
Ein „Achtknoten“ (D) gehört an jeden Tampen von Großschot und Vorschot. Dadurch wird verhindert, daß die Schot unbeabsichtigt durch den Großschot-Fußblock oder die Fockschot-Leitösen davonläuft.

Knoten



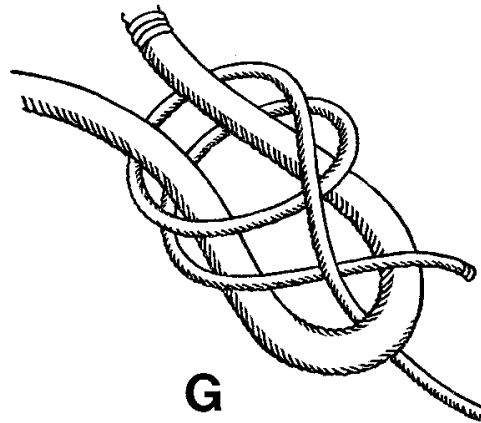
**D**

Zum Zusammenstecken von zwei gleichstarken Enden macht man einen Kreuzknoten (E).



**E**

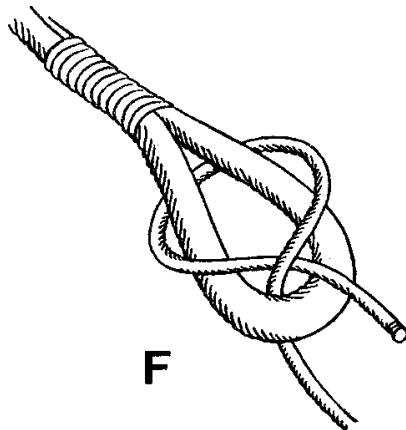
Sind die beiden Enden sehr stark oder in ihrer Stärke verschieden, ist ein „Schotstek“ (F) oder wenn sehr viel Kraft auf die Schot kommt, ein „Doppelter Schotstek“ (G) angebracht.



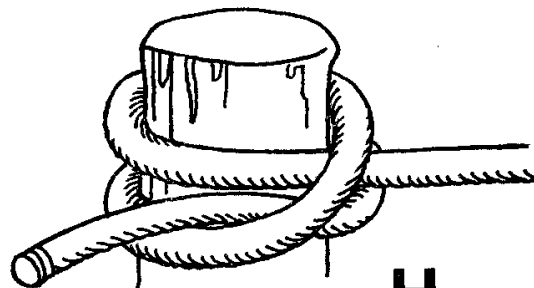
**G**

Der Webeleinstek (H) – der Name kommt daher, daß mit diesem Knoten die „Sprossen“ (Webeleinen) der Strickleitern an den dicken Wanten der Segelschiffe befestigt wurden. Heute wird er zum Festmachen an einem Poller oder Pfahl verwendet.

Knoten

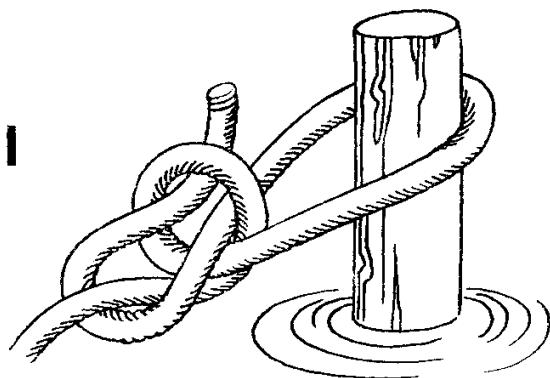


**F**



**H**

Der Pahlstek (I) stellt wohl die praktischste Art dar, ein Ende an einem Stegpfosten, Pfahl oder Poller festzumachen. Er hat den großen Vorteil, daß die Schlinge sich nicht zuziehen und man dadurch schnell ablegen kann.



Der Sinn der Verwendung dieser speziellen Seemannsknoten ist, daß alle Knoten auch in nassem Zustand (in dem vor allem die Tæue aus den früher verwendeten Materialien steif und hart wurden) halten und, was wichtig ist, sich auch lösen lassen.

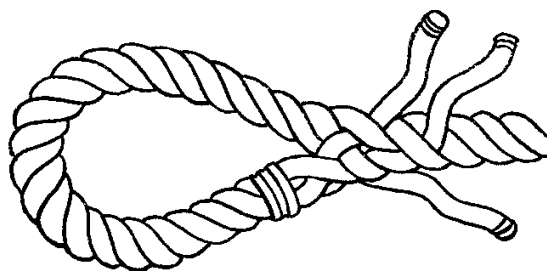
Der „Weiberknoten“, das ist der Knoten, mit dem man sich die Schuhe zubindet, ist an Bord für einen Seemann einfach unmöglich, denn einen solchen Knoten bekommt man in nassem Zustand nicht mehr auf.

Erwähnt sei hier noch der Takling. Das ist ein Abbinden eines Tampens zur Verhinderung des Aufdrehens. Das ist heute schon fast überholt, denn das verwendete Synthetik-Tauwerk läßt sich verschweißen, da es thermoplastisch ist.

„Last not least“, der Spleiß, eine ebenso mühevoll wie haltbare Arbeit, ein Auge mit einem Tau zu bilden. Dies muß gelernt sein und geeignetes Handwerkzeug zum nachträglichen Betakeln ist notwendig.

Im Prinzip werden die einzelnen Kardelle einer gedrehten Leine miteinander verflochten, so daß sie bei Belastung zwischen den Kardellen in die sie gefügt wurden, festklemmen.

Knoten



47



## 8. Das Fahren unter Motor



Motor

Unsere Jollen KORALLE und KOLIBRI sind zwar als Segelboote konstruiert, doch kann man mit ihnen auch sehr schön motoren. Verschiedene wichtige Gesichtspunkte dürfen beim Motoren nicht außer Acht gelassen werden. Aus diesem Grund wollen wir hier einmal kurz die wichtigsten Grundbegriffe des Motors andeuten:

### Motorbootformen:

Die Motorboote haben je nach ihrer Einsatz-Bestimmung verschiedene Rumpfformen. Man unterscheidet Verdränger, Gleiter und Halbgleiter.

Bei unseren Segeljollen handelt es sich für Seglerbegriffe um Gleitboote, für Motorbootbegriffe um Halbgleiter. Motorboote, die gut konstruiert sind und nicht mit dem Vorschiff hart aufs Wasser schlagen sollen, haben einen stark V-förmig ausgebildeten Bug und Bootsboden. Eine solche Rumpfform ist für Segeljollen nicht brauchbar. Daher haben wir uns für die, zum Segeln günstigste, flachere Bootsform entschieden und verzichten in der Regel auf die Ausnutzung der Gleiteigenschaften unserer Boote und bewegen sie im Verdrängerzustand, damit unsere Boote nicht zu hart auf die Wellen schlagen. Lediglich bei relativ ruhigem Wasser können Sie mit einem 5-PS-Motor die Höchstgeschwindigkeit der KO-

RALLE oder des KOLIBRI von ca. 18 km/h herausholen.

Achten Sie jedoch darauf, daß Ihr Boot nicht zu hart in die Wellen einsetzt, da Sie sonst Beschädigungen an Ihrem Motorspiegel hervorrufen können. Auch ruckartiges Gasgeben und -wegnehmen ist von Übel. Bewegen Sie Ihre Jolle unter Motor mit Gefühl!

Mit 3–4 PS sind unsere Boote ideal motorisiert. 5–6 PS würden wir nur in Ausnahmefällen einsetzen. Bei häufigem und langem Gebrauch von so starken Motoren sollte man den Motorspiegel von außen noch einmal zusätzlich verstärken.

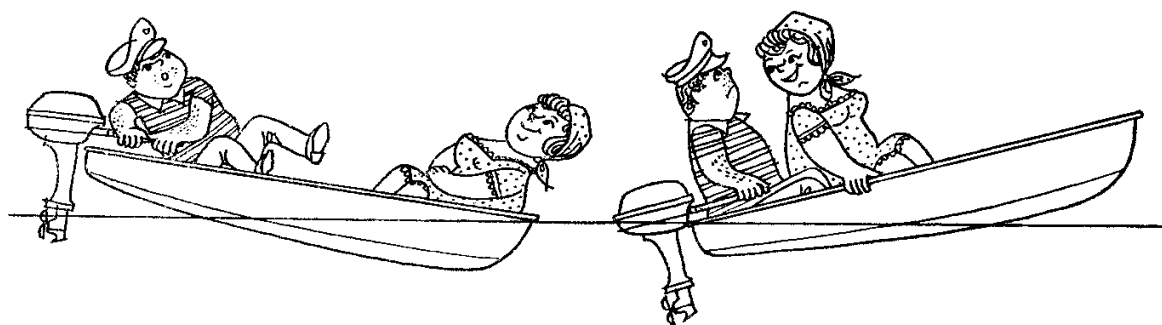
Sie erreichen die optimale Geschwindigkeit und die beste Trimmlage Ihres Bootes unter Motor nur, wenn Sie den toten und leben-

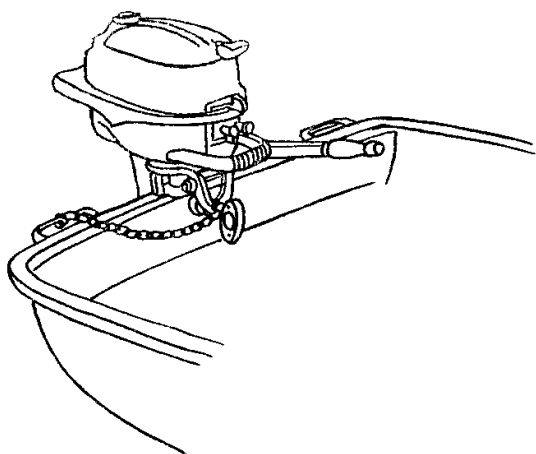
den Ballast in Ihrem Boot so verteilen, daß das Boot fast parallel zur Wasseroberfläche liegt. In keinem Fall jedoch sollte es vorn stärker eintauchen als achtern, da sonst die Steuereigenschaften labil werden.

Haben Sie das Gewicht zu weit nach achtern verlagert, saugt sich das Boot fest und bei entsprechendem Wellengang von achtern bekommen Sie über das Heck Wasser ins Boot.

Da Sie zur Bedienung des Motors weit achtern sitzen müssen, platzieren Sie das restliche Gewicht am besten vor der Bootsmitte. Ob der Motor die beste Leistung erreicht, merken Sie an seinem Geräusch. Je höher der Motor dreht, desto günstiger haben Sie das Gewicht getrimmt und desto schneller läuft das Boot.

Motor





Motor

Den Außenbordmotor sollte man stets mit einer Kette oder einem Drahtseil am Boot sichern, da sich die Klemmschrauben, mit welchen der Motor am Spiegel befestigt wird, durch die Motorschwingungen lösen können. Hier gilt der Wahlspruch: Lieber einen abgesoffenen Motor an der Leine, als einen verlorenen auf dem Grund! Jeder Mechaniker kann Ihnen einen ins Wasser gefallen Motor wieder in Gang bringen. Gewöhnen Sie es sich an, grundsätzlich einen Reservekanister mit einigen Litern Benzin mitzuführen, damit nicht eine plötzlich

veränderte Wetterlage Ihre Spritkalkulation so über den Haufen wirft, daß Sie in Gefahr geraten. Die Geschichte der Sportboot-Schiffahrt ist voll von abgetriebenen und in Gefahr geratenen Motorbooten. Die Ursache war meistens Benzinmangel.

Wichtig ist vor allem auch eine geeignete Einfüllvorrichtung, denn auf rauhem Wasser ist es oft sehr schwer, in dem schaukelnden Boot Benzin in die kleine Eingußöffnung eines Motortanks umzufüllen.

Vor dem ersten Start unter Motor: Lesen Sie sich die Gebrauchsanleitung für den Motor genau durch und befolgen Sie diese, sonst werden Sie an Ihrer Maschine keine Freude haben!

Wer ohne die Kenntnis der auf den verschiedenen Revieren gültigen Zulassungsbestimmungen und Ausweichregeln auf Wasser geht und sich entsprechend unvorschriftsmäßig bewegt, muß unter Umständen damit rechnen, daß er mit einem anderen Boot oder mit der Wasserschutzpolizei in Konflikt kommt. Gehen Sie also vor der Benutzung eines neuen Reviers zu den zuständigen Stellen und lassen Sie sich dort über die Zulassungsbestimmungen und die Bezugsquelle der gültigen Ausweichregeln und sonstiger Bestimmungen informieren.

Die Regeln über einen Kamm geschoren:  
Auf den deutschen Flüssen und Kanälen ist das Motoren in der Regel erlaubt, wenn das Boot eine vom heimatischen Wasser- und Schiffsahrtsamt vergebene Nummer oder die in den Jachtgebräuchen festgelegten Kennzeichen eines Verbandsvereines trägt. Beispiel wäre: Bootsname, Abkürzung des Vereins oder auch eine Vereins- oder Verbandsflagge.

Auf den deutschen Seen ist das Motoren bis auf wenige Ausnahmen verboten. Auf manchen Revieren darf man jedoch im Notfall oder bei Flaute einen kleinen Motor benutzen. Auskunft geben die zuständigen Stellen.

Wenn Sie einen Motor über 5 PS fahren, sollten Sie einen Motorboot-Führerschein besitzen, unabhängig davon, ob er für Ihr Revier gefordert wird oder nicht. Die Gefahren und Schadensrisiken nehmen bei Motorbooten so schnell zu, daß sich eine eingehende Sachkenntnis auszahlt. Unter Motor ist eine Haftpflichtversicherung noch wichtiger als unter Segel.

Unter Motor sind Sie in der Regel ausweichpflichtig:

gegenüber der Berufsschiffahrt, Seglern, Ruderern, Paddlern usw.

Motorboote untereinander weichen sich nach der Faustregel gegenseitig aus, daß der von rechts Kommende Kurs hält und der von links Kommende hinten um das im Wegerecht befindliche Boot herumfährt. Überholende Motorboote müssen sich vom Überholten freihalten. Kommen sich zwei Motorboote entgegen, weicht man sich mit einem kleinen Schlenker nach Steuerbord aus. Vor diesem Manöver gibt man mit dem Horn das Signal „einmal kurz“. Weitere Besonderheiten bitten wir in den Lehrbüchern für die Erlangung von Motorbootsführerscheinen nachzulesen, die Sie über jede Buchhandlung beziehen können.

Noch ein Wort zu den Leistungsangaben der Motorhersteller oder -händler:

Viele der bei uns verwendeten Motoren kommen aus den USA, wo man die Leistung nach anderen Normen mißt als bei uns. Die Leistung amerikanischer Motoren wird in SAE-PS, diejenige deutscher Motoren in DIN-PS angegeben. SAE-PS werden ohne die Nebenaggregate des Motors gemessen. Deshalb liegen sie runde 10% über den DIN-Werten für den gleichen Motor.

Amerikanische Motoren mit 6 SAE-PS sind von den deutschen Behörden als führer-

scheinfrei anerkannt worden, da sie nachweislich nur ca. 4,9 DIN-PS leisten.

Führerscheinpflichtig sind an der deutschen Küste und auf dem Bodensee nur Motorboote mit Motoren über 5 DIN-PS.

Wenn Sie an Ihrer Maschine einmal eine Störung haben, brauchen Sie nicht gleich die Flinte ins Korn zu werfen. Nehmen Sie das Motorhandbuch des Herstellers zur Hand und prüfen Sie an Hand der Umstände, unter denen der Motor seinen Geist aufgab, welche Ursachen die Störung haben mag.

Am besten lassen Sie sich in der Werkstatt einmal zeigen, wie man eine Zündkerze wechselt, die Benzinzufuhr kontrolliert und den Vergaser einstellt. Wenn Sie nach der Überprüfung dieser Dinge den Motor nicht in Gang bekommen, ist er ohnehin reif für die Werkstatt.

**Motor**

So robust Außenmotore auch sein mögen, Pflege brauchen sie trotzdem. Nach langen Salzwasserfahrten sollten Sie Ihren Motor kurze Zeit im Süßwasser laufen lassen.

Korrodierte Stellen sollten Sie säubern und fetten. Beachten Sie auch unbedingt die Vorschriften des Herstellers bei der Einwinterung des Motors, die sicherlich einige

Maßnahmen zum inneren und äußeren Korrosionsschutz Ihres Motors enthält. Fast immer werden Sie die Anweisung finden, Korrosions-Schutzöl durch die Zündkerzenöffnungen in die Zylinder einzufüllen. Der Motor wird es Ihnen durch lange Lebensdauer danken.

Übrigens, der KORALLE und dem KOLIBRI macht ausgelaufenes Benzin und Öl nichts aus. Die Lackierung und der Kunststoff sind gegen diese Chemikalien ausreichend widerstandsfähig. Aber Sie selbst sollten sich vor dem Ausrutschen auf dem im Benzin enthaltenen Motorenöl schützen, indem Sie den Cockpitboden sauber halten.

Und nun ein trauriger Hinweis: Der Diebstahl von kleinen Außenbordmotoren hat in so erschreckendem Maße zugenommen, daß man keinen Motor ohne Diebstahlsicherung am oder im Boot lassen sollte. Eine sehr gute Lösung ist, die Klemmschrauben am Spiegel sehr festzuziehen und ihre Knebel mit einer Diebstahlsicherung so zu verbinden, daß man den Motor nur stehlen kann, wenn man das Boot auseinandersägt. Diese Sicherung hat den weiteren Vorzug, daß sich die Knebel durch die Vibrationen des Motors in Fahrt nicht lockern können.

## 9. Navigation: Kompaß, Seekarten, Kursberechnung

Die Arbeit mit einem Kompaß sollte auch ein Jollensegler beherrschen. Er ist eine große Hilfe zur Orientierung auf großen Gewässern oder bei schlechter Sicht. Man braucht als Jollensegler nur einmal von einem plötzlichen Nebel einbruch auf einem Gewässer wie dem Bodensee überrascht zu werden, um zu wissen, wie hilflos man ohne Navigationsgerät ist.

Wir können uns dann nicht mehr auf unser Gefühl oder unsere Sinne verlassen, denn diese täuschen uns oft.

Beim Befahren größerer Strecken ist es zweckmäßig, den Kurs zuerst auf der Karte einzuzichnen und dann die Strecke anhand des ermittelten Kurses nach dem Kompaß abzufahren.

Den Kompaß hier zu beschreiben, können wir uns bestimmt sparen. Jeder weiß, daß der Kompaßkreis in 360 Grade eingeteilt

NNW

NWzN

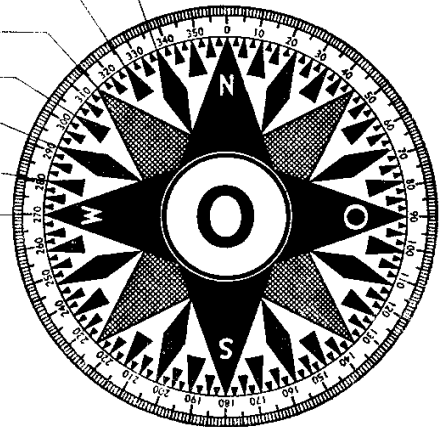
NW

NWzW

WNW

WzN

W



ist. Manchmal kann man noch jemand vom „Strich“ sprechen hören. Das kommt daher, daß man früher den Kompaßkreis in 24 Striche eingeteilt hat. Ein Viertelkreis, also 90° sind gleich 8 Strich. Ungebräuchlich ist heute auch die Einteilung wie z. B. NWzW (Nordwest zu West).

Man sagt, die Nadel des Kompasses zeigt immer nach Norden. Dies ist nur bedingt richtig, denn die Magnetnadel zeigt nicht auf den geographischen Nordpol, sondern auf den sogenannten magnetischen Nordpol, der an einer anderen Stelle unserer Erdkugel liegt.

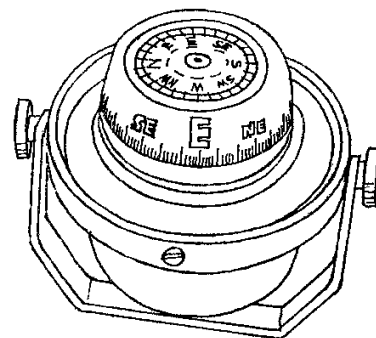
In unseren Breiten macht die Differenz, die sich übrigens laufend ändert, zur Zeit nur einige Grade aus und kann zumindest für die Anforderungen des Jollenseglers unberücksichtigt bleiben.

Zum Kompaß gehört auch eine Seekarte. Ohne diese hilft der Kompaß nur, eine geschätzte Kurslinie einzuhalten.

Es kann hier auf diesen Seiten kein Navigationskurs durchgeführt werden, aber es können die beiden wichtigen Werkzeuge, nämlich der Kompaß und die Seekarte, prinzipiell erläutert werden, so daß der Jollensegler einen Einblick bekommt und wenn er es wünscht, sich anhand der geeigneten Fachliteratur weiterbilden kann.

Geeignet für den Gebrauch auf einem Schiff, auch auf einer Jolle, sind nur Fluidkompassse, d. h. Kompassse, die mit einer Flüssigkeit gefüllt sind und dadurch eine ruhige Anzeige haben.

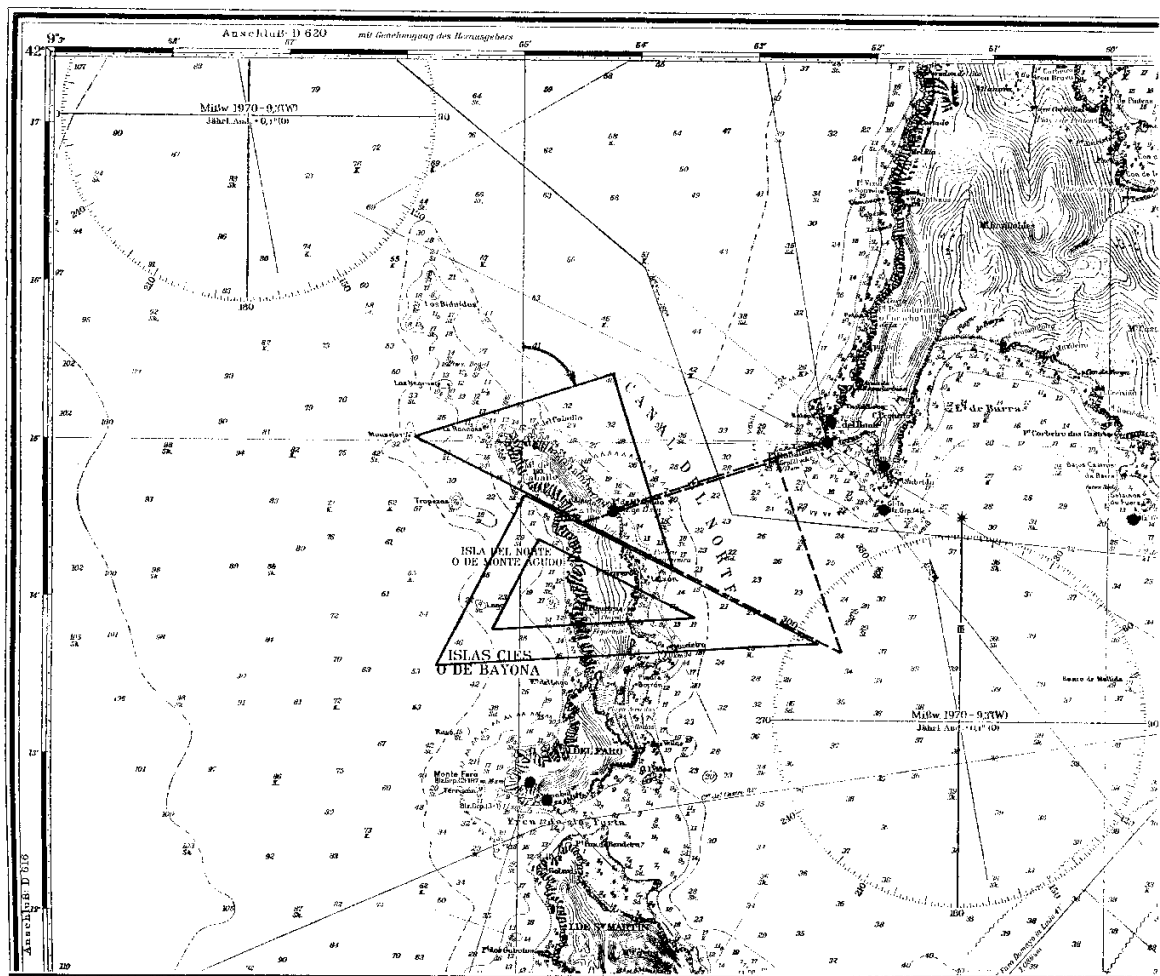
Der Kompaß wird zweckmäßigerweise in



der Nähe des Ruders am Boot befestigt. Dabei ist es wichtig, daß geprüft wird, ob die Kompaßnadel nicht durch Eisen- oder Stahlteile, die in der Nähe liegen, abgelenkt wird. Das kann schon durch einen größeren Schraubenzieher oder Schlüsselbund verursacht werden.

Auf den Seekarten sind die Längen und die Breitengrade eingezeichnet. Die senkrechten Linien, also die Längengrade, zeigen nach Nord bzw. Süd, die Breitengrade nach Ost bzw. West. Will man nun den Kurs von einem Punkt zum anderen bestimmen, so verbindet man zunächst die beiden Punkte mit einer geraden Linie. Diese Linie soll nach Möglichkeit einen Längengrad schneiden und kann zu diesem Zweck auch über die Endpunkte hinaus verlängert oder mittels zweier Dreiecke parallel verschoben

Navigation



Navigation

55

Name: ASA\_55.gif  
 Breite x Höhe: 1636 x 1500 Pixel



werden. Damit ist es leicht, den Winkel zwischen dem Längengrad und der Linie mit einem Winkelmesser zu messen. Die Grade werden immer im Uhrzeigersinn abgelesen. Also zwischen der Nordrichtung des Längengrades und der Kursrichtung.

Wichtig ist, daß man die Grade der Haupthimmelsrichtungen, nämlich Ost =  $90^\circ$ , Süd =  $180^\circ$ , West =  $270^\circ$  und Nord  $360$  bzw.  $0^\circ$  auswendig weiß. Geht also die Linie in Kursrichtung vom Schnittpunkt mit dem Längengrad nach rechts unten weg, so weiß man, daß dieser Kurs zwischen  $90^\circ$  und  $180^\circ$  liegen muß.

#### Navigation

Die so ermittelte Gradzahl ist der Kurs, der gesteuert werden muß, um von dem einen Punkt zum anderen zu gelangen. Es ist dabei sehr wichtig, daß man den Kurs nicht mit dem Gegenkurs verwechselt.

Diesen kann man errechnen, indem man  $180^\circ$  hinzuzählt bzw. abzieht, je nachdem, ob der Ausgangskurs weniger oder mehr als  $180^\circ$  beträgt.

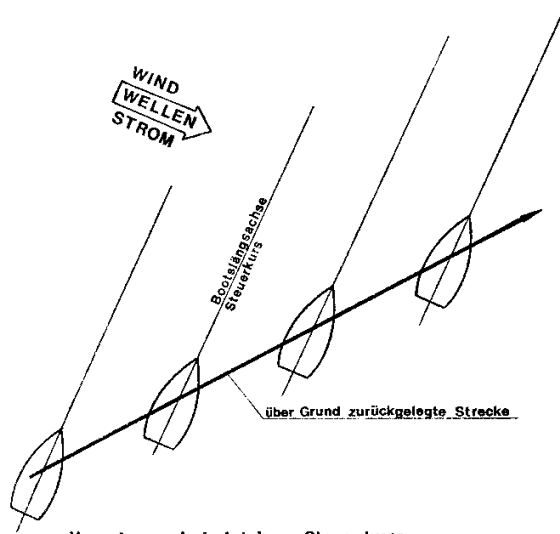
Uns interessiert nun noch, wieviel Kilometer, oder, wie in der Seefahrt verwendet, Seemeilen die beiden Punkte auseinander liegen. Hierzu greifen wir die Strecke mit dem

Zirkel ab und lesen die Strecke auf der Skala am Kartenrand ab.

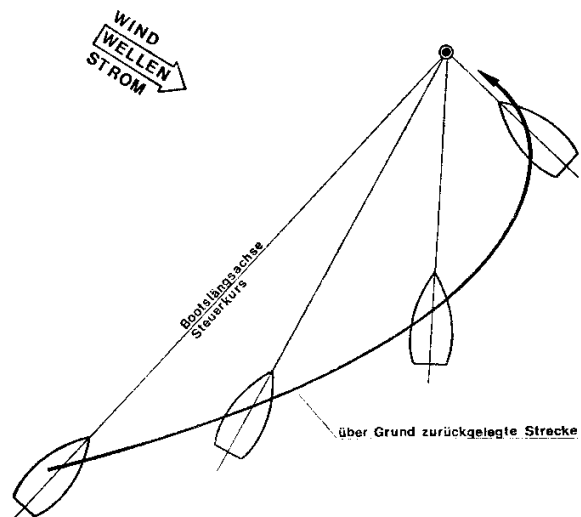
Die Seekarte gibt uns noch Auskünfte über Wassertiefen, Seezeichen, Hindernisse im Wasser und dergleichen. An der Küste ist es für den Jollensegler wichtig zu wissen, wann Ebbe und Flut ist. Hierfür gibt es spezielle Tabellen, die jeder Segler beachten sollte. Die Tabellen zeigen die Zeiten von Hoch- und Niedrigwasser für jeden Tag des Jahres. Außerdem kann die Zeit für jeden Tag des Jahres entnommen werden, zu welcher die Ebbe zu fließen beginnt ebenso die Zeit, zu welcher sie ihre größte Stärke und Geschwindigkeit hat.

Es ist gerade für den Jollensegler sehr wichtig, dies an der Küste zu beachten, weil er mit starken Wasserströmungen rechnen muß.

Selbstverständlich ist bei einem Schiff, und vor allem bei einer kleinen Jolle, die Richtung, in der die Längsachse zeigt, nicht der tatsächlich über Grund zurückgelegte Kurs. Versetzungen durch Wind, Wellen oder Strömungen sind teilweise ganz erheblich. Dies muß beim Segeln nach Kompaß oder beim Ansteuern eines bestimmten Punktes berücksichtigt werden.

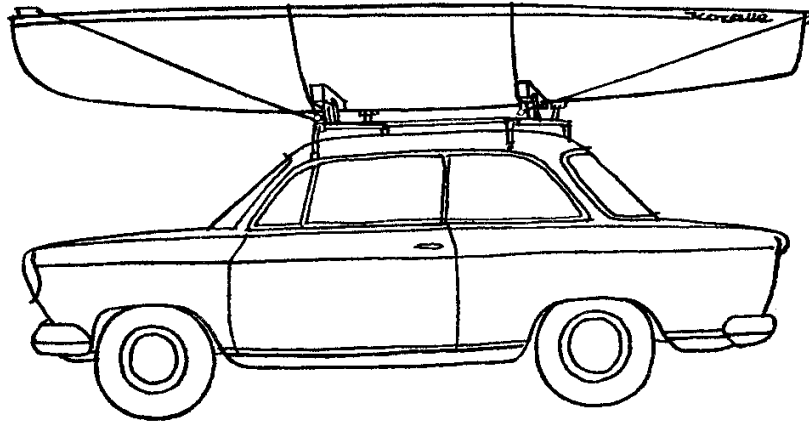


Versetzung bei gleichem Steuerkurs



Versetzung beim Ansteuern eines bestimmten Punktes

Navigation



## 10. Transport auf dem Autodach oder Trailer

Transport

Verwenden Sie für den Autodachtransport Ihres Bootes in jedem Fall nur solide und bewährte Dachträger-Konstruktionen! Es genügt auf keinen Fall, einen Skihalter für den Bootstransport zu verstärken.

Mancher stolze Bootsbesitzer mußte bereits nach den ersten Kilometern Fahrt mit seiner Jolle auf dem Dach feststellen, daß er an der falschen Stelle gespart hatte. Als er sein Boot vom Dach verlor, verlor er gleichzeitig eine Menge Geld, aber das Schlimmere ist, daß er die nachfolgenden Verkehrsteilneh-

mer in unverantwortlicher Weise gefährdete.

Der Bootsdachträger muß fest mit der Regenrinne verschraubt sein. Achten Sie darauf, daß die Klammer, die den Fuß des Dachträgers in der Rinne hält, auch richtig unter die Rinne faßt. Die Dachträger-Hersteller haben für einige Automodelle (z. B. Mercedes, Citroen) extra geformte Klammern, die zum Teil kostenlos mitgeliefert werden.

Sorgen Sie dafür, daß Ihr Dachträger so

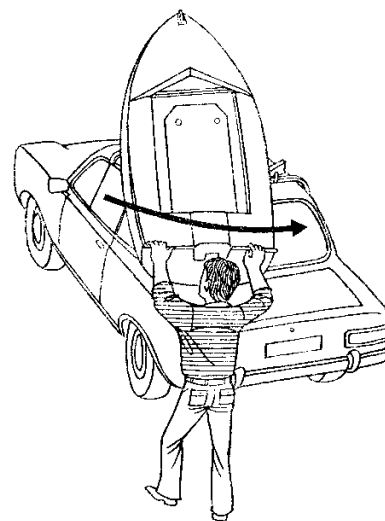
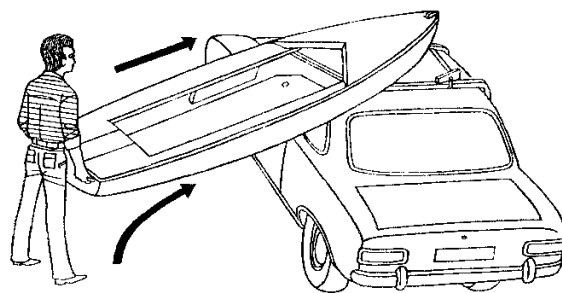
eingestellt wird, daß Ihr Boot so nahe am Wagendach wie möglich zu liegen kommt. Verteilen Sie das Bootsgewicht gleichmäßig auf die vorderen und hinteren Stützen!

Es gibt mehrere Möglichkeiten, unsere Jollen auf ein Autodach zu verladen:

Die bequemste ist die in unserem Prospekt abgebildete Methode mit der Verladevorrichtung, mit deren Hilfe eine Person alleine eine KORALLE oder einen KOLIBRI von hinten auf den Dachträger schieben kann. Die Verladevorrichtung läßt sich nach dem Gebrauch demontieren und handlich zerlegt im Kofferraum des Wagens mitnehmen.

Eine weniger kostspielige, aber nicht so einfache Methode ist die des seitlichen Aufladens. Schieben Sie über einen Längsholm Ihres Dachträgers ein hartes Schlauchstück. Beginnen Sie das Aufladen damit, daß Sie das Boot so neben Ihren Wagen legen, daß Sie den Bug nach einer Drehung des Bootes um 90° auf das Schlauchstück über dem Querholm niederlegen können. Danach schieben Sie das Boot über diese „Rolle“ quer auf das Autodach und drehen es um 90° in Fahrtrichtung.

Am leichtesten geht es, wenn Sie das leere Boot aufladen und erst dann die Ausrüstung hineinstauen. Zu diesem Zweck können Sie



Transport

auch ohne weiteres in das aufgeladene Boot steigen.

Bei größeren Wagen dreht man das Boot auf dem Träger vor dem Abheben, damit man besser darunter fassen kann. Beim Aufladen verfährt man entsprechend. Bei Beladung durch zwei Personen ist das Boot quer über das Wagenheck oder die Motorhaube auf den Dachträger zu heben. Seitliche Beladung, parallel zum Wagen erfordert unnötigen Kraftaufwand und ist zu vermeiden.

Befestigen Sie Ihr Boot auf dem Autodachträger nach einem System, das kein Verschieben oder Wippen zuläßt. Die beste Methode nach unserer Erfahrung ist die eingangs abgebildete: Eine mindestens 8 mm starke und ca. 10 m lange Leine wird an einem vorderen Befestigungsring des Dachträgers verknotet und über das Boot geworfen. Am gegenüberliegenden Ring wird die Leine angezogen und verknotet. Dann wird die gleiche Leine durch den Buggriff zum ersten Befestigungsring zurückgeführt und straff angezogen.

Mit der hinteren Verzerrung verfährt man spiegelbildlich und benutzt anstelle des Buggriffes die Heckgriffe.

Die Scheuerleiste und das Seitendeck Ihres

Bootes werden geschont, wenn Sie die Kanten unter den Leinen abpolstern.

Das Verschnüren des Bugs und Hecks zu der vorderen und hinteren Stoßstange des Wagens verhindert unliebsame Nickschwingungen des Bootes auf dem Dachträger und garantiert Ihnen, daß Sie das Boot auch dann nicht verlieren, wenn sich die Dachträger-Befestigungen lösen. Unbedingt notwendig ist diese zusätzliche Sicherung nicht. Nach den ersten 10–20 km mit dem neuen Bootsdachträger müssen Sie sämtliche Verbindungen des Trägers noch einmal auf festen Sitz überprüfen, da er sich dann erst richtig „gesetzt“ hat. Vor allem das Kontrollieren und evtl. Nachziehen der Muttern an der Dachrinne sollten Sie sich auf langen Fahrten mindestens bei jedem Tankaufenthalt zur Regel machen.

Messen Sie gelegentlich nach, wie hoch Ihr Fahrzeug inklusive des aufgeladenen Bootes ist, da Sie dieses Maß laut polizeilicher Vorschrift wissen müssen.

Die Fahreigenschaften eines PKW leiden im allgemeinen kaum unter der Dachlast einer KORALLE oder eines KOLIBRI.

Trotzdem sollten Sie die ersten Kilometer mit Ihrer ungewohnten Last etwas vorsichtiger fahren, damit Sie das neuartige Verhal-

Transport

ten Ihres Wagens in Kurven und beim Bremsen kennenlernen.

Zur Zeit gibt es in Deutschland noch keine gesetzlichen Vorschriften über Dachlast bei PKWs. Das Gewicht der Dachlast ist lediglich durch Ihr Verantwortungsgefühl begrenzt. Die Automobil-Hersteller geben zwar bestimmte Werte bekannt, die Polizei ist aber nur berechtigt die Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichtes und der Achslasten zu kontrollieren.

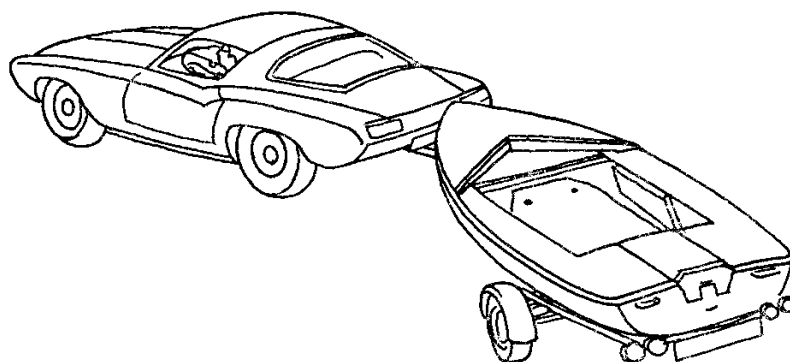
Unsere Segeljollen KORALLE und KOLIBRI sind von uns speziell für den Autodachtransport konzipiert. Lediglich von der fahrerischen Disziplin der Autodachjollenbesitzer – also von Ihnen – hängt es ab, ob wir eines

Tages eine Dachlastbeschränkung bekommen oder nicht.

Der Anhängertransport bietet den Vorteil, daß sich die Boote leichter auf- und abladen lassen und daß Sie Feriengepäck im Boot verstauen können.

Nachteilig sind jedoch die weit höheren Kosten für Anhänger und Anhängerkupplung im Vergleich mit dem Autodachträger, die in Europa verbreiteten Geschwindigkeitsbeschränkungen und die zahlreichen Überholverbote für Fahrzeuge mit Anhänger auf den Autobahnen.

Nachteilig ist ferner, daß Diebe leicht an das Boot herankommen. Der Transport auf dem Autodach ist nicht nur sicherer – ein



Transport

platzender Hängerreifen kann zu einer gefährlichen Situation führen – sondern auch schonender für das Boot, denn Pkw's sind erheblich besser gefedert als Bootsanhänger.

Mit zulässigen Anhängerlasten hinter PKWs brauchen wir uns wohl nicht zu befassen, da sie mit KORALLE oder KOLIBRI und Hänger auch bei kleinen PKWs kaum überschritten werden dürften.

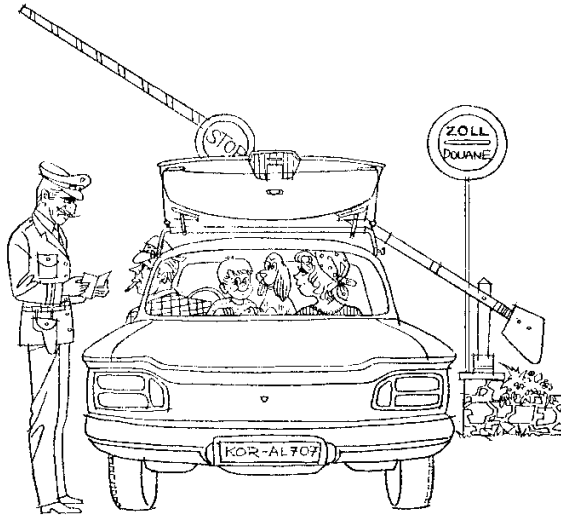
Bootsanhänger sind steuer- und zulassungsfrei, wenn sie nicht gewerblich gebraucht werden. In diesem Fall dürfen die Kennzeichen des ziehenden Fahrzeuges verwendet werden.

Allerdings müssen die turnusmäßigen Untersuchungen des Hängers durch den Technischen Überwachungs-Verein durchgeführt werden. Eine Versicherungspflicht besteht nicht, aber es ist zweckmäßig, eine Kraftverkehrsversicherung abzuschließen, die nicht teuer ist.

Die Versicherung für den Hänger tritt jedoch nur dann ein, wenn der Schaden dadurch verursacht wurde, daß sich der Hänger selbständig in Bewegung gesetzt hat. So lange der Hänger mit dem Zugfahrzeug verbunden ist, tritt die Versicherung des Zugfahrzeuges ein. Bei Benutzung des Bootsanhängers ist die Betriebserlaubnis mitzuführen.

**Transport**

## 11. Zoll- und Grenzübergangsbestimmungen



Wollen Sie mit Ihrem Boot in Urlaub fahren, sollten Sie sich beim ADAC, beim Deutschen Camping-Club oder ähnlichen Institutionen, im Zweifelsfall sogar bei den zuständigen Konsulaten über die Grenzverkehrs-Bestimmungen informieren. Das gilt vor allem,

wenn Sie einen Anhänger benutzen und einen Außenbordmotor bei sich haben.

Unsere Segeljollen KORALLE und KOLIBRI können Sie in die beliebtesten Urlaubsländer Europas ohne große Formalitäten mitnehmen.

Führen Sie einen Außenbordmotor mit sich, müssen Sie an nahezu allen europäischen Grenzübergängen ein Carnet vorweisen.

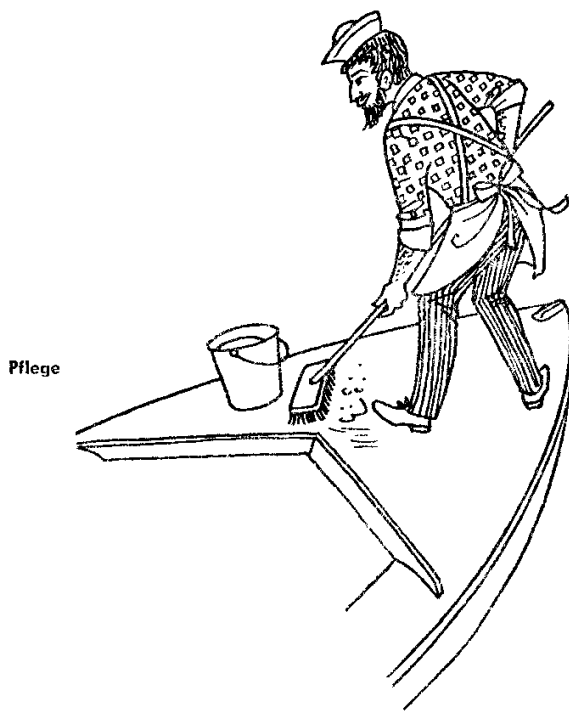
Dieses Carnet sollten Sie sich vor der Reise besorgt haben, da manche Reiseländer so unfreundlich sind, an der Grenze keinen Service für die Ausstellung der erforderlichen Papiere bereitzuhalten.

Zoll

Zu erwähnen wäre vielleicht noch, daß es zweckmäßig ist, sich den Versicherungsschutz vor allem der Kasko- und Transportversicherung für das Boot auf die jeweiligen Urlaubsorte erweitern zu lassen, was gegen einen relativ geringen Aufschlag, möglich ist.



## 12. Die Pflege Ihres Bootes, Reparaturen

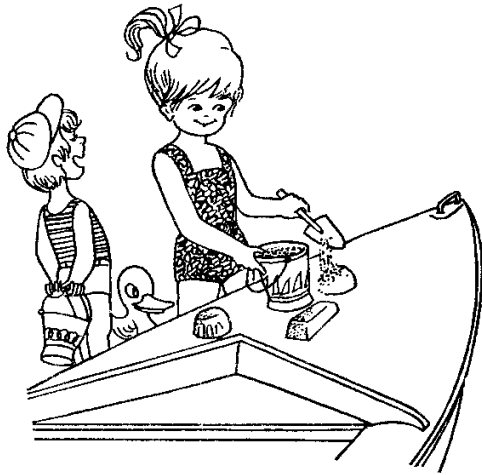


Unsere Segeljollen KORALLE und KOLIBRI sind nach den fortschrittlichsten Fertigungsverfahren und aus den modernsten und besten Materialien gefertigt.

Die Boote sind weitgehend pflegefrei oder besser gesagt, sie sind „pflegearm“. Dieser Ausdruck besagt, daß man ganz ohne Pflege selbst bei den neuesten Bootsbau-Materialien nicht auskommt.

Das Deck und die Innenverkleidung der KORALLE bestehen aus edlen Mahagonifurnieren. Diese sind mit einem DD-Qualitätslack versiegelt.

Um das schöne Aussehen zu erhalten, sollten Sie verhindern, daß das Deck zerkratzt wird. Das kann zum Beispiel passieren, wenn Kinder am Strand auf dem Deck Sandkuchen backen (Kinder machen das gerne!). Vermeiden Sie es, mit schmutzigen Schuhen den Naturlack zu betreten.



Spülen Sie beim Segeln am Meer den Flug- sand mit einem Eimer Wasser aus der ach- teren Lenzschraube.

Salzwasser schadet dem Boot und den Be- schlägen nicht. Sie können mit Süßwasser die Salzkrusten abwaschen und bewegliche Teile wieder leicht gängig machen.

Vor der Winterlagerung sollten Sie Boot und Beschlüge mit Süßwasser waschen und bewegliche Metallteile, wie z. B. Wan- tenspanner, mit einem Tropfen Öl versehen. Wenn Wasser mehrere Wochen in der KO- RALLE verbleibt, kann sich das Mahagoni dunkel verfärben. Diese Verfärbungen ver-

schwinden zwar wieder, wenn das Holz austrocknet, aber es ist für das Holz besser, wenn die Bilge über längere Zeit trocken bleibt.

Drehen Sie nach dem Segeln einfach die achtere Lenzschraube auf und lagern Sie das Boot mit etwas Neigung zum Spiegel, sodaß evtl. durch die Persenning eingedrun- genes Wasser gleich wieder aus dem Boot herauslaufen kann.

Ein jährliches Abziehen und Neulackieren des Fiberglaskörpers oder der Holzteile gibt es heute nicht mehr. Es kann nach dem An- schleifen des Fiberglases aber jede Art von Farbe aufgebracht werden.

Wenn das Deck der KORALLE nicht mehr gut aussieht, kann man es durch Anschleifen und Lackieren mit Naturlack wieder ver- schönern. Die geeigneten Materialien dafür halten wir in unserem Zubehörsortiment be- reit.

Pflege

Moderne Leichtbaujollen haben ihre Liege- plätze heute fast ausschließlich an Land. Lange Liegezeiten an Boje oder Steg führen zu Verschmutzung und unschönem Bewuchs am Bootsboden und im Schwertkasten. Sie sind der Altersbeständigkeit und den Segel- eigenschaften eines Bootes abträglich.

Es gibt überdies Gewässer, die entweder

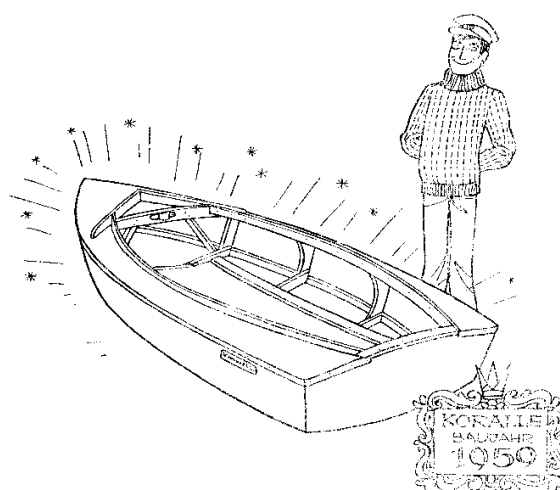
chemisch so aktiv sind oder eine besondere Algenkultur haben, daß sie jeden Lack und sogar Kunststoff angreifen. Dadurch wird zwar das Boot nicht ernstlich beschädigt, jedoch kann man unschöne Verfärbungen und Bewuchs durch einen Anstrich mit Unterwasser-Kupferbronze vermeiden. Diese Farbe können Sie von atlanta-BOOTSBAU beziehen.

Eine Persenning sollte übrigens zu jedem Boot gehören, auch zum Vollkunststoff-KOLIBRI. Sie schützt nicht nur vor Sturm und Regen, sondern hält auch die Sonnenstrahlen davon ab, die Farbe im Kunststoff zu bleichen oder die Mahagoni-Furniere allzu sehr nachdunkeln zu lassen. Außerdem bleibt die im Boot verstaute Ausrüstung vor „Langfingern“ verborgen.

**Pflege** Mit einer durch uns lieferbaren Politur kann man die Polyesterteile an der KORALLE und dem KOLIBRI wunderbar pflegen. Die Versiegelung des KORALLE-Decks verträgt jede Möbelpolitur.

Um Beispiele guter Pflege zu geben:

Wir bekommen immer wieder KORALLEN bis zu einem Alter von 8 Jahren zu sehen, die, außer bei der Fabrikation, noch keinen weiteren Tropfen Lack gesehen haben.



Die stolzen Besitzer sagen, sie hätten lediglich mechanische Beschädigungen, wie Kratzer und Stöße vermieden und darüber hinaus gelegentlich eine Süßwasserwäsche durchgeführt. Ein besseres Beispiel für die Pflegearmut unserer Segeljollen gibt es wohl nicht!

Reparaturen am Boot sind denkbar einfach durchzuführen. Sollten Sie wirklich einmal die Beplankung Ihrer KORALLE durchbrechen, so können Sie innen ein Sperrholzstück oder Furnierstreifen anleimen oder einsetzen und das Loch außen mit weißem Polyesterspachtel austreichen. Wir liefern Ihnen Spachtel – schon mit eingearbeiteter Glasfaser – in einer kompletten Reparaturpackung (mit Anleitung, kleiner Spachtel, Härter). Selbstverständlich führen wir gerne jede Reparatur für Sie fachmännisch im Werk aus.

Eventuelle Störungen und deren Behebung: Denken Sie bitte nicht gleich an Fabrikationsfehler, sondern überprüfen Sie zuerst die Ursache der Störung.

1) Befindet sich plötzlich **Wasser im Boot**, so ist dies noch kein Zeichen von Undichtigkeit. Oft kommt Wasser beim Einsteigen in die Plicht oder es handelt sich nur um Spritzwasser.

2) Sollte der **Vorstag** um mehrere Zentimeter zu lang sein, so steht der Mast bei der KORALLE nicht auf der Mastspur, sondern auf dem Kiel.

3) Der **Stauraum** ist keinesfalls 100%ig wasserdicht. Eine solche Abdichtung ist kaum durchzuführen. Wir empfehlen, die im Stauraum befindlichen, empfindlicheren Gegenstände zum Schutz vor Wasser in einen Plastikbeutel zu geben. Wir haben auch eine geeignete Seglertasche, die wasserdicht ist, in unserem Zubehörprogramm.

4) **Mastbruch** ist trotz des geläufigen Seglerwunsches „Mast- und Schotbruch“ von niemandem ersehnt. Wir möchten betonen, daß der Mast nicht brechen kann, solange die Wanten fest sind. Darum sollten besonders die Wanschäkel und Wantenspanner öfters überprüft werden.

5) Sollten wirklich einmal **Beschädigungen am Bootskörper**, wie z. B. Risse oder bis auf das Holz gehende Kratzer verursacht werden, so ist dies nicht weiter gefährlich. Die genannten Beschädigungen sind mit unserer Polyester-Reparaturpackung, gegebenenfalls zusammen mit einem Stück Glasseidengewebe, einwandfrei zu reparieren. Ebenso einfach lassen sich ganze Löcher im Fiberglasrumpf des KOLIBRIs reparieren.

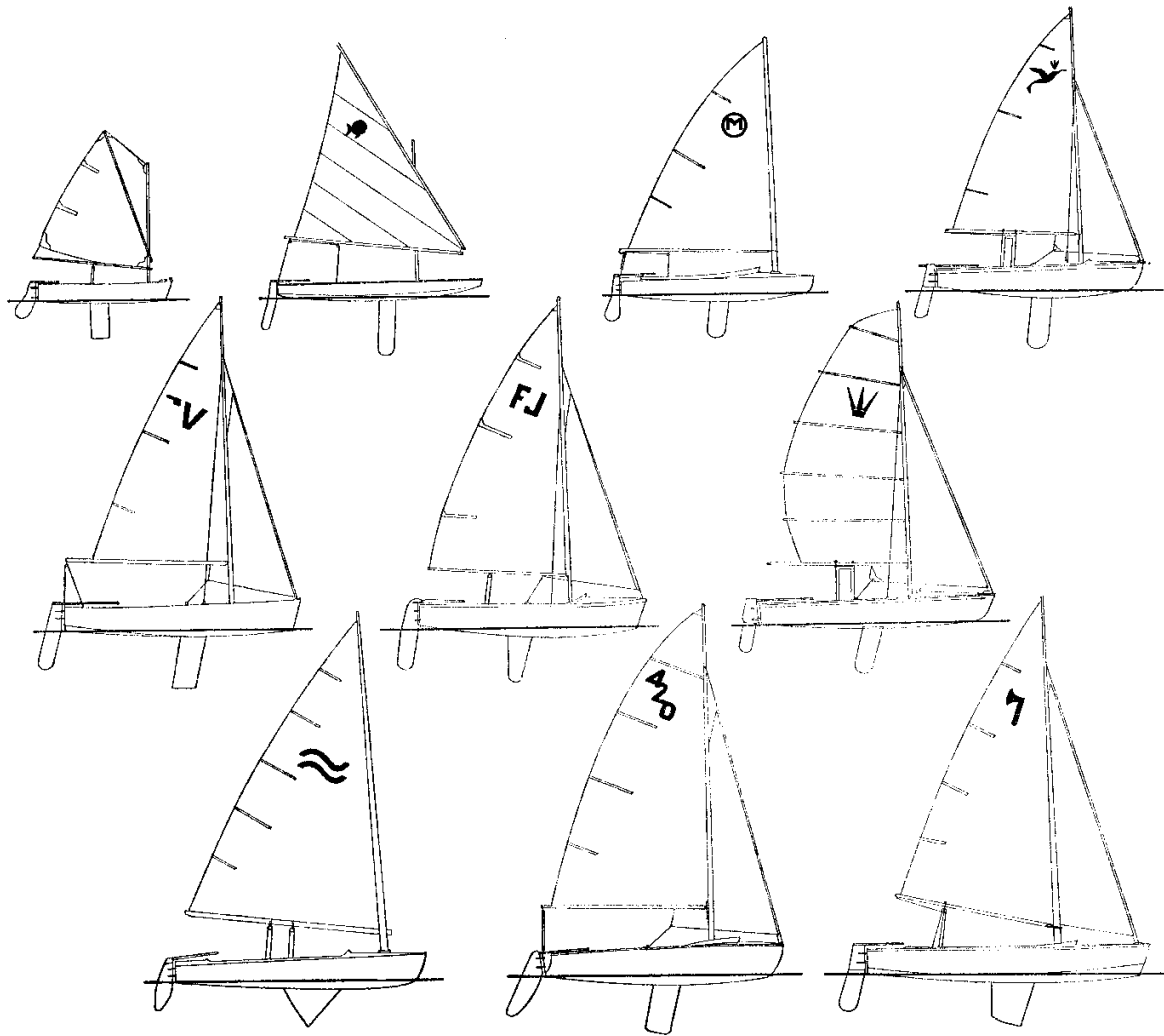
Reparatur

### 13. Die wichtigsten Bootsklassen

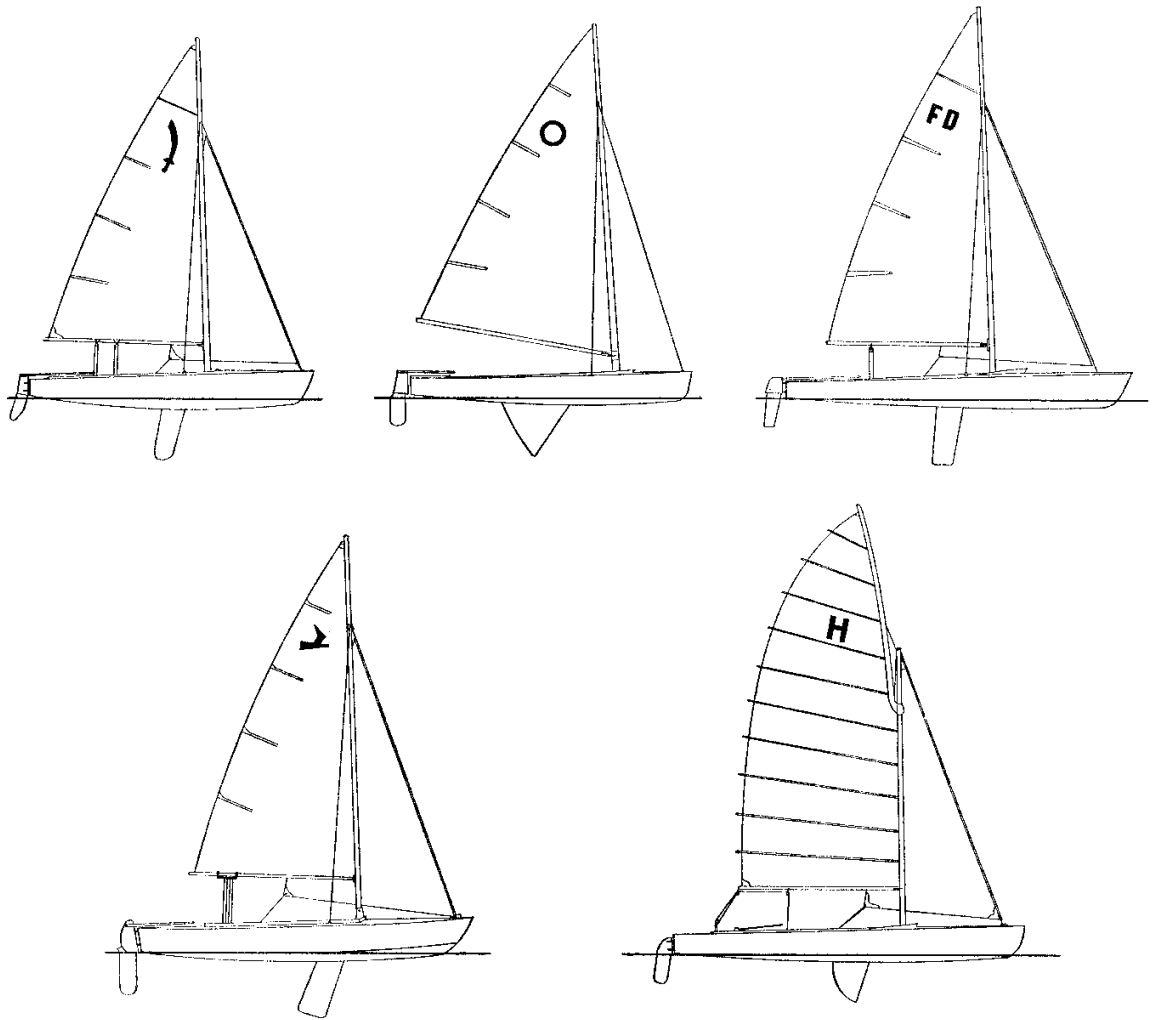
Wir haben hier die bekanntesten Bootsklassen mit ihren Segelzeichen abgebildet und beschrieben. Die Verbreitung der Bootsklassen ist regional sehr verschieden.

Es mag sein, daß auf manchen Revieren die eine oder andere der hier aufgeführten Klassen völlig unbekannt ist, während dort

eine nicht erwähnte Klasse stark vertreten ist. Regattaboote, die auf internationalen Regatten segeln, haben vor ihrer Segelnummer noch einen Buchstaben. Dieser zeigt an, aus welchem Land das Boot kommt. So steht G (und nicht wie erwartet D) für Deutschland, OE für Österreich, Z für die Schweiz und H für Holland.



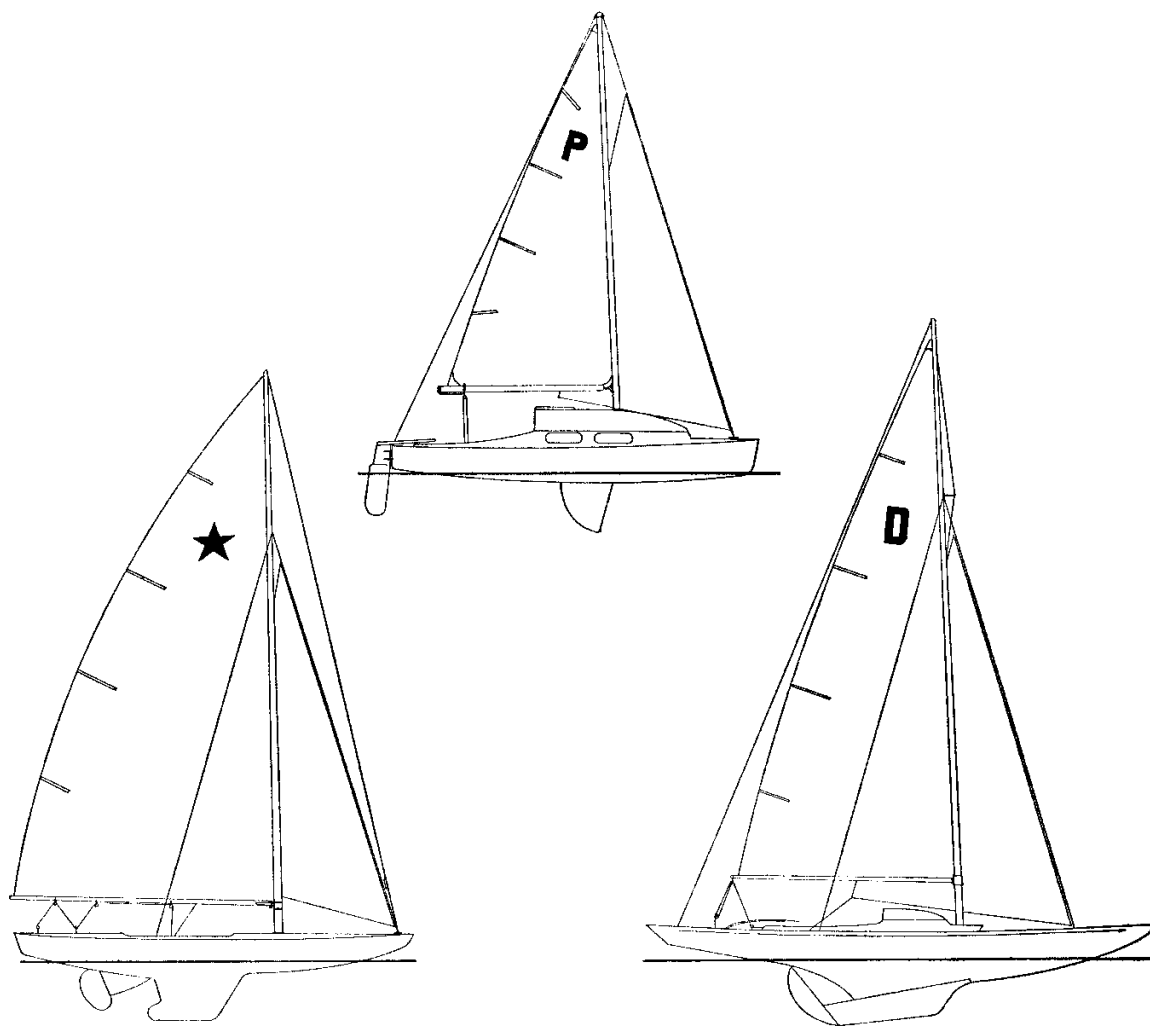
Bootstypen



Bootstypen

70

Name: ASA\_70.gif  
 Breite x Höhe: 1638 x 1501 Pixel



Bootstypen

71

Name: ASA\_71.gif

Breite x Höhe: 1633 x 1501 Pixel



Bootstypen

- 1) OPTIMIST  
2,30 m langes für Kinder geeignetes Boot in Kunststoff, Sperrholz oder Vollholz gefertigt. Verbreitete Jugendklasse, in aller Welt zu finden, Segelfläche 3,5 m.
- 2) SUNFISH  
Diesem 3,60 m langen Boot ähnlich sind zahlreiche, meist aus Amerika stammende Boote, die aus einem Schwimmbrett entwickelt wurden und nur ein kleines oder gar keinen Cockpit haben.
- 3) MOTH  
3,35 m lang, internationale Konstruktionsklasse, wird in Kunststoff und in Sperrholz gebaut. Segelfläche 7 qm. Es gibt mehrere Moth-Ausführungen.
- 4) KOLIBRI  
Unsere Zweischalen-Kunststoffjolle, 3,65 m lang mit 7,5 qm oder 8,5 qm besegelbar.
- 5) VAURIEN  
Aus Frankreich stammende Einheitsklasse, 4,08 m lang, in Kunststoff oder Sperrholz gefertigt, Gewicht 95 kg.
- 6) FLYING JUNIOR  
4,03 m lang, 90 kg schwer, vom DSV anerkannte ausländische Einheitsklasse, in Holz oder Kunststoff gefertigt.
- 7) KORALLE  
Verbreitetste deutsche Jollenklasse, 4,10 m lang, 8,5 qm oder 10 qm Segelfläche.
- 8) FINN-DINGHY  
Olympische Einmannjolle ohne Vorsegel, 4,50 m lang, 145 kg Gewicht.
- 9) 420 er  
Aus Frankreich stammende Regattaklasse, vom DSV anerkannt, 4,20 m Länge, 98 kg Gewicht.
- 10) PIRAT  
Jugendboot des DSV, weit verbreitete Regattaklasse, 5 m Länge, aus Vollholz gefertigt. Neuerdings aus Kunststoff.
- 11) KORSAR  
Jugendboot des DSV, 5 m lang, 120 kg Gewicht, gefertigt aus Kunststoff oder formverleimtem Sperrholz.
- 12) O-JOLLE  
Internationale Olympia-Jolle 1936, Länge 5 m, Mindestgewicht 140 kg, Segelfläche ca. 11 qm.

13) FLYING DUTCHMAN

6,05 m Länge, eine der schnellsten Zweimann-Jollen, olympische Klasse, in Kunststoff oder formverleimtem Sperrholz, 160 kg schwer.

14) ZUGVOGEL

Einheitsklasse des DSV, mit Schwert oder Kiel lieferbar, 5,8 m Länge, 250 kg Gewicht, 15 qm Segelfläche.

15) „H“-JOLLE

Auch 15-qm-Wanderjolle, eine Konstruktionsklasse, auffallend durch die durchgehenden Latten im Segel, maximale Länge 6,20 m.

16) 15-m<sup>2</sup>-JOLLENKREUZER

Wanderboot mit zwei Schlafplätzen, in Deutschland weit verbreitet, 6,49 m lang, 460 kg schwer.

17) STARBOOT

Zweimann-Einheitskielboot, sehr weit verbreitete olympische Klasse seit 1932, 6,92 m lang, 750 kg schwer.

18) DRACHEN

Internationales Dreimann-Einheitskielboot, bereits 1927 entstanden, 8,90 m Länge, 1700 kg schwer, ca. 27 qm.

Bootstypen

## 14. Ein Verein muß sein!

Verein

Es gibt eine allgemeine Redensart, die besagt: Haben zwei Leute einen Berührungspunkt gefunden, gründen sie einen Verein. Abgesehen davon, daß zum Vereingründen mehr als zwei Leuten gehören, muß man auch die positive Seite der „Vereinsmeierei“ sehen: Vereint läßt sich rationeller und erfreulicher Sport treiben, feiern und streiten! Auch die KORALLE-Segler haben sich zusammengeschlossen. Im Herbst 1968 gründeten sie die „Internationale KORALLE-Klassenvereinigung“ mit Sektionen in ganz Europa.

Wie allgemein bei Zusammenschlüssen von Seglern zu einem Club oder Verband geht die Initiative vor allem von den Regattaseglern aus. So wurde die erste verbandsseitig

(vom Deutschen Segler-Verband) ausgeschriebene Regatta für KORALLEN 1968 vor Friedrichshafen auf dem Bodensee gesegelt. Es war die sogenannte Interboot-Regatta, die ca. 50 Segler anlockte und zur Gründungsversammlung der IKKV vereinigte.

Die Interboot-Wettfahrten waren, durch den direkten Vergleich der KORALLE-Klasse mit anderen Bootstypen, eine eindrucksvolle Demonstration der Schnelligkeit unserer geliebten Leichtbaujolle.

Die IKKV dient also zunächst den Regatta-Seglern und versucht, Vereine zur Ausschreibung von Wettfahrten zu animieren oder veranstaltet in eigener Regie sportliche Vergleiche.

Da aber die große Masse der KORALLE-Segler keine Regatta-Ambitionen hat, sondern das Boot zu entspannenden Wochenend- und Urlaubsfahrten benutzen will, liegt es nahe, daß die Internationale KORALLE-Klassenvereinigung sich darum kümmert, für KORALLE-Besitzer gemeinsame Wochenenden und Urlaube auf dem Wasser zu organisieren.

Sie versucht das in der Form, daß die Flottenchefs auf den verschiedenen Revieren Europas Grundstücke ausfindig machen, die sich für die Lagerung der Boote, Parkieren der Wagen, Aufenthalt mit Zelt, Caravan oder im Hotel eignen und von denen aus man dem Wassersport nachgehen kann. Die Adressen dieser sogenannten KORALLE-Stützpunkte sind bei der Geschäftsstelle der IKKV, c./o. atlanta-BOOTSBAU, 8961 Weitnau, zu erfragen.

Segelschulung ist eine beliebte Einrichtung, die jedoch allgemein weder zeitlich noch finanziell ohne Schwierigkeiten untergebracht werden kann. Die IKKV veranstaltet im Sommer einige Wochenend-Kolloquien, in denen erfahrene Segler die unerfahreneren schulen, sowohl theoretisch als auch praktisch, und bei denen sich die Gelegenheit ergibt, außer der Anhebung des Wis-

sens auch nette Bekanntschaften zu machen. Schon auf der Gründungsversammlung traf sich eine nette Corona, in deren Mitte sich zu bewegen eine Freude war.

Darüber hinaus versucht die IKKV, auf Segelschulen Kurse für KORALLE-Besitzer zu belegen, die eine systematischere Ausbildung befürworten und einen Segelschein machen wollen.

Auch Segelclubs werden dazu angeregt, die Mitglieder der IKKV zu ihren Schulungskursen einzuladen, die in der Regel mit Führerschein-Prüfungen enden.

Solche Gelegenheiten werden zum Beispiel in den Klassen-Mitteilungen der IKKV bekanntgegeben, die alle zwei Monate erscheinen und regelmäßig über die Aktivität in der Vereinigung berichten. Beiträge von KORALLE-Urlaubern, Segel-Theoretikern und -Praktikern usw. geben Anregung und werden mit Gewinn gelesen.

Dieser ganze „Apparat“ kostet die Mitglieder im Jahr DM 20.– (Stand vom 1. 1. 70). Wir glauben, daß dieser niedrige Beitrag für jeden KORALLE-Besitzer mit einem Anreiz darstellen wird, der IKKV beizutreten, sich über das Leben der KORALLE-Segler zu informieren und an ihm teilzunehmen.

Verein

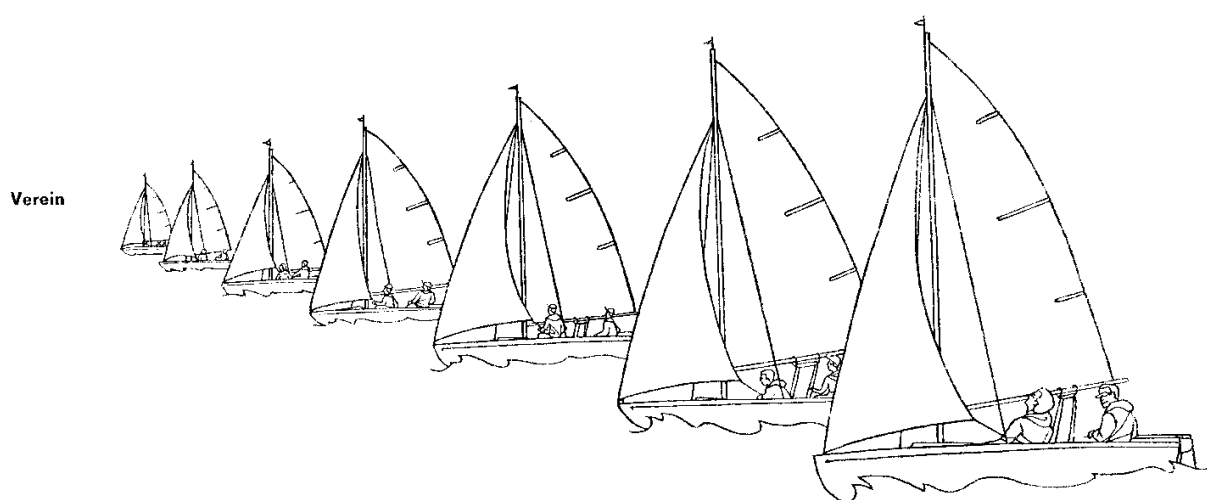
DIE GLEICHE ORGANISATION WIRD FÜR  
DEN ATLANTA-KOLIBRI GEGRÜNDET  
UND STEHT AB SOMMER 1971 FÜR ALLE  
KOLIBRI-BESITZER BEREIT !

„atlanta-Segler, vereinigt Euch !“

Einen Antrag für die Aufnahme in die Klassenvereinigung der KORALLE/KOLIBRI-Jollenbesitzer finden Sie im Anhang dieser Fibel. Die Satzung der IKKV können Sie jederzeit bei atlanta anfordern.

Wenn sich Ihr Revier in einer Gegend befindet, in der noch kein Segelclub oder vielleicht kein geeigneter existiert, warum sollten Sie dann keinen neuen Club gründen? Alles, was dazu notwendig ist, ist eine Handvoll begeisterter Segler, die sich bereitfinden, sich zusammenzuschließen.

Im Bedarfsfall geben wir Ihnen gerne über die weiteren zu unternehmenden Schritte Auskunft.



## 15. Kleines Lexikon der Fachausdrücke

abdrehen	den Kurs ändern
abfallen	das Gegenteil von anluven, also aus der Windrichtung (nach Lee) herausdrehen.
abflauen	Nachlassen des Windes
abgreifen	eine Entfernung auf der Seekarte mit dem Zirkel messen
ablandig	Windrichtung vom Land auf See hinaus. Gegenteil „auflandig“.
ablaufen	Wasser strömt mit der Ebbe seewärts
ablegen	Landungssteg oder Boje verlassen
abreiten	einen Sturm durchstehen oder abwettern
absacken	langsam sinken oder stromabwärts treiben
abschlagen	ein an einer Spiere „angeschlagenes“ Segel losmachen
Absegeln	gemeinsame Fahrt (evtl. Regatta) eines Clubs am Ende der Segel- saison.
absegeln	eine Strecke unter Segel abfahren
abtakeln	die Segel bergen, eigentlich: die ganze Takelage entfernen
Abdrift	seitliche Versetzung vom gesteuerten Kurs durch den Wind
abwettern	richtiges Durchhalten eines Sturmes oder auch nur einer Bö
achteraus	alles, was sich hinter dem Schiff in der Kiellinie befindet
achterlich	alles, was sich zwischen querab und der Kiellinie eines Schiffes be- findet.

Lexikon

Achterliek	Hinterkante eines Segels
achtern	hinten
ahoi	Anruf eines anderen Wasserfahrzeuges (keine Begrüßung!)
am Wind	der Wind trifft von schräg von vorne auf Segel
Anfangsstabilität	Stabilität eines Bootskörpers bei geringer Krängung
anholen	fester anspannen, anziehen
Anker lichten	den Anker hochziehen (hieven)
Ankerball	Signal, das anzeigt, daß ein Fahrzeug vor Anker liegt
anlaschen	befestigen (mittels Bandage)
anliegen	kurshalten, auf ein Ziel direkt zulaufen
anluven	höher an den Wind gehen
anmarlen	ein Segel mit einer Leine (durch Ösen im Segel) an einer Spiere befestigen.
anschäkeln	mittels eines Schäkels verbinden
anschlagen	befestigen
ansegeln	einen Punkt (Küste oder Tonne) zu Navigationszwecken ansteuern
Ansegeln	gemeinsame Fahrt (evtl. Regatta) eines Clubs zu Beginn der Segelsaison.
<b>Lexikon</b> aufbringen	Hochholen von Segel oder Spieren in die oberen Teile der Takelage oder: Kapern eines Schiffes, Stellen eines Schiffes, durch Polizei oder Marine.
aufbrisen	Stärkerwerden des Windes
auffieren	lockern, nachgeben einer Leine oder eines Taves
auffrischen	Stärkerwerden des Windes
aufhieven	hochholen, hochziehen
aufklaren	ordnen, aufräumen, aufschießen von Tauwerk oder: Besserwerden des Wetters

aufländig	Windrichtung von See auf Land, Gegenteil: abländig.
aufbluen	dasselbe wie anbluen, in den Wind drehen
aufschießen	Tauwerk ordnungsgemäß ablegen, z. B. Falleinenenden in Buchten legen, d. h. in Kreise oder Halbkreise.
aufmakeln	die Segel setzen
Augbolzen	Bolzen mit einer Öse am Kopf
aus dem Ruder laufen	unbeabsichtigte Kursänderung, die sich nicht mit dem Ruder korri- gieren läßt.
auslaufen	den Hafen verlassen
ausmachen	einen Gegenstand (Schiff, Boje etc.) erkennen
ausreffen	ein gerefftes Segel wieder auf seine volle Größe bringen
ausschäkeln	vom Schäkkel lösen, besser: abschäkeln
aussegeln	Überholen eines anderen Bootes im Wettkampf
back	nach hinten, rückwärts, zurück
Backbord	die linke Seite eines Bootes oder Schiffes, in Fahrtrichtung gesehen
Bändsel	kurze, dünne Leine
Bake	ein Seezeichen, das an Land steht
Balkweger	Balken oder Leiste in Längsrichtung am Übergang von Bordwand zum Deck.
Ball	schwarzes Signal mit kugelförmiger Silhouette
Ballon	auch Spinnaker, großes, leichtes, bauchiges Vorsegel
Bank	Untiefe
Baum	Spiere an der ein Segel mit dem Unterliek befestigt ist. Bei Sport- booten ist meist nur ein Großbaum vorhanden.
Baumstütze	Stütze auf welcher der Großbaum abgesetzt wird, evtl. um eine Persenning aufzuziehen.
beim Wind	Segelstellung, bei welcher der Wind schräg von vorne kommt, siehe auch „am Wind“.

Lexikon



belegen	Befestigen eines Tauendes (Tampens) an einem Belegnagel oder einer Belegklampe.
bergen	ein Schiff aus Seenot in Sicherheit bringen oder: Segel abnehmen und seefest verzurren oder verstauen.
Besan	kleines Segel am achteren Mast einer Yawl oder Ketsch
Bilge	Raum zwischen Kiel und Bodenbretter
blauer Peter	Signalflagge „P“ bedeutet: Schiff beabsichtigt in See zu gehen
Block	Seilrolle mit Halterung
Bodenwrange	Verstärkung querschiffs am Boden eines Bootes
Bö	kurzer, starker Windstoß
Boje	verankertes Seezeichen zur Kennzeichnung des Fahrwassers oder eines ausgelegten Ankers.
Brise	Wind von leichter bis mittlerer Stärke
Bug	vorderster Teil des Vorschiffes
Buhne	zum Schutz des Ufers senkrecht hierzu angebrachter schmaler Damm.
Cat	Takelungsart, die nur aus einem Großsegel besteht, Abkürzung für Catamaran.
Chronometer	Schiffsuhr, sehr genau gehend
Cirrus	sehr hohe Federwolke
Cockpit	offener Sitzraum eines Bootes
Cumulus	Quell- oder Haufenwolke
Dalben	Pfahl oder Gruppe von Pfählen zum Festmachen von Schiffen
dichtholen	anziehen
Dinghy	kleines, leichtes Ruderboot, Segelboot oder Beiboot, auch „Dingi“ geschrieben.
Dirk	Tau oder Leine, die vom Masttopp zum Großbaumende geht
Dolle	gabelförmiges Eisen zum Einlegen des „Riemens“ (siehe dort)
Drift	Strömung auf See

Ducht	Querbank im Boot, dient oft auch zur Versteifung oder: aus Kabelgarn gedrehter Strang.
Dünung	Seegang nach Abflauen des Windes, oder durch entfernten, starken Wind (Sturm) verursacht
dwars	querab, seitlich
Ebbe	sinkender Wasserspiegel infolge der Gezeiten
Eigner	Besitzer eines Bootes oder Schiffes
einhand	allein, da nur ein Mann an Bord segelt
einschäkeln	mittels eines Schäkels verbinden, auch „anschäkeln“
Faden	englisches Längenmaß bei Tiefenangaben angewandt = 1,83 m.
Fahrt	Geschwindigkeit eines Wasserfahrzeuges
Fall	Leine aus Draht, Hanf oder Synthetik zum Vorheißsen (= Hochziehen) und Fieren (= Herablassen) des Segels.
Fender	verschiedenartig geformte Polster zum Schutz der Außenhaut eines Bootes beim Anlegen.
fieren	herablassen, nachlassen
Flaute	Windstille
Fock	Vorsegel, Segel unmittelbar vor dem Mast
Fockshot	Shot, mit der die Fock bedient wird
Freibord	Seitenhöhe eines Schiffes von der Wasserlinie bis zum Deck. Wird immer mitschiffs gemessen!
Fuß	Längenmaß in England und USA verwendet = 30 cm
Gaffel	Verlängerung des Mastes, die gabelförmig um den Mast greift, an welcher der obere Teil des Gaffelsegels befestigt wird.
Galionsfigur	Bugverzierung eines Schiffes
Genüafock	großes Vorsegel, auch flachgeschnittener Ballon
Gezeiten	Ebbe und Flut
gieren	aus dem Kurs laufen

Lexikon

Gleitboot	Motorboot mit flachem Boden, der sich bei voller Fahrt teilweise aus dem Wasser hebt.
Gleitschiene	Schiene, auf der ein Beschlag gleitet
Grätting	begehrter Rost aus Holz oder Metall
Gut	alles, was sich am Tauwerk oder an der Takelage befindet; stehendes Gut: Stagen, Wanten; laufendes Gut: Schoten, Fallen.
Haff	vom Meer durch schmalen Landstreifen getrenntes Gewässer (Lagune) mit brackischem Wasser.
halber Schlag	ein einfacher Knoten
Hals	vordere, untere Ecke eines Segels
halsen	Drehen des Bootes mit dem Heck durch den Wind. Dabei schlägt der Großbaum plötzlich auf die andere Seite um.
Hand	diensttuendes Besatzungsmitglied einer Yacht
hart am Wind	so hoch wie möglich am Wind
Havarie	Beschädigung an einem Boot durch Zusammenstoß, Grundberührung oder schwerer See.
Heck	hinterer Teil eines Bootes
heißen	hochziehen (eines Segels, Lasten ect.)
Heulboje	Tonne, die zur besseren Auffindung einen Heulton von sich gibt
hieven	heben
hoch am Wind	dicht am Wind, d. h. in spitzem Winkel gegen den Wind
hochbordig	hoher Freibord
hochbords	auf dem Süllrand, auf dem Setzbord, so weit wie möglich in Luv
Hochtakelung	gebräuchlichste Takelungsart mit dreieck-ähnlichem Großsegelschnitt.
holen	ziehen
Holepunkt	Punkt, an welchen ein Schot bei richtiger Zugrichtung auf das Deck trifft.
Innenballast	der im Inneren eines Bootes verstaute Ballast

Internationale Klasse	Bootsklasse, die international (durch IYRU anerkannt ist)
internationale Signalflaggen	Flaggen mit international vereinbarter Buchstaben- oder Zahlen- bedeutung.
IYRU	International Yacht Racing Union = internationaler Seglerverband.
Jacht	größeres Sportfahrzeug mit Segel- oder Motorantrieb
Jachtheck	Heck, das weit überhängt
Jakobsleiter	Strickleiter mit Holzsprossen
Jolle	kleines, leichtes Schwertboot oder: Arbeitsboot, das an Deck eines größeren Schiffes mitgeführt wird
kabbeln	Durcheinanderlaufen der Wellen
Kai	befestigte Uferstelle zum Anlegen; auch von großen Schiffen
Kajüte	geschlossener Aufenthaltsraum auf einer Jacht
kalfatern	Abdichten des Zwischenraumes zwischen Planken
kappen	abschneiden, absägen (des Mastes z. B.)
Kasko	Versicherung, die selbstverschuldete Schäden am eigenen Boot übernimmt.
Kausch	Metallring zur Verstärkung eines Auges im Segel oder Tauwerk
Kennung	Kennzeichen eines Leuchtfuers
kentern	umschlagen, umkippen
Ketsch	Wasserfahrzeug mit zwei Masten. Der kürzere Besanmast steht vor dem Ruder.
Kieker	Fernglas
Kiel	Längsverband eines Bootes
Kielboot	Boot mit tiefliegendem Ballastkiel
kielholen	ein Wasserfahrzeug soweit krängen, daß der Kiel an die Ober- fläche kommt.
kieloben	so gekentert, daß der Kiel oben liegt

Lexikon

Lexikon

Kielschwertboot	Boot oder Jacht mit tiefliegendem Ballastkiel, aus welchem aber noch ein Schwert ausgefahren werden kann.
killen	im Wind flattern
Kimm	Horizont auf See
Klampe	Vorrichtung zum Belegen von Tauwerk. Daher „Belegklampe“
klar	in Ordnung, fertig
Klüse	Öffnung, durch welche Tawe oder Trossen laufen
Knoten	Geschwindigkeitsmaß 1 kn (Abkürzung für Knoten) „1 Seemeile in der Stunde = 1,85 km/h
Koje	Schlafstelle auf einer Jacht oder einem Schiff
Konstruktions- Wasserlinie	Die berechnete oder in der Rißzeichnung dargestellte Wasserlinie
kopflastig	ein Boot, das mit dem Vorschiff zu tief eintaucht
krängen	seitwärts neigen
kreuzen	in Zick-Zackkursen segeln, um gegen den Wind anzukommen
Kreuzpeilung	Standortbestimmung durch den Schnittpunkt der Peilungen zweier Orte.
Kreuzsee	durch Zusammentreffen von Wellen verschiedener Richtungen entstandener, unruhiger Seegang.
Kurs	Fahrtrichtung eines Wasserfahrzeuges auf einen Punkt zu oder in eine bestimmte Himmelsrichtung.
labsalben	Tauwerk mittels Lappen mit Teer oder Fett einstreichen
LWL	Länge in der Wasserlinie
Landwind	ablandiger Wind
längs	parallel zur Längsachse eines Schiffes
laschen	zwei Teile durch Umwickeln mit Tauwerk oder Manschetten verbinden.
Lateinersegel	dreieckiges Segel, das an einer schrägstehenden Rah befestigt ist

Lateralplan	Projektion der Unterwasserkontur eines Bootes auf die Mittschiffs-ebene.
Latte	auch Segellatte oder Spreizlatte; Leiste aus Holz oder Kunststoff zum Spreizen des Segels im Achterliek.
Lattentasche	Tasche für diese Latten im Segel
laufendes Gut	alles Tauwerk, das beweglich ist, also Fallen und Schoten
Leck	Loch in der Außenhaut eines Bootes
Lee	die Richtung oder Seite (eines Bootes) nach der der Wind hinweht, windabgewandte Seite.
leegierig	ein Boot, das die Tendenz hat, den Bug von der Windrichtung weg zu drehen.
leichtern	ein Schiff entladen
Leine	Tau
Leitöse	Öse zur Führung einer Leine oder eines Taus
lenzen	ein Boot leer, trocken machen
Liek	Kante eines Segels oder die Taveinfassung der Kante
Logbuch	Schiffstagebuch
löschen	Ladung von Bord geben
loten	Wassertiefe messen
Luftkasten	verschlossener Kasten, der den Auftrieb eines gekenterten Bootes erhöhen soll. <span style="float: right;">Lexikon</span>
Luk	Öffnung im Deck
Luv	die Richtung, aus der der Wind kommt
Mahlstrom	Strudel
marlen	ein Segel mit Marlschlägen anschlagen siehe auch „anmarlen“.
Marlspieker	Metalldorn, meist an Seglermessern klappbar angebracht, zum Spleißen, Öffnen von festgezogenen Knoten und Öffnen von Schäkeln mit Augbolzen.

Meile	eine Seemeile gleich eine Bogenminute am Äquator = 1852 m
Meßbrief	Nachweis über die Vermessung eines Bootes
mittschiffs	in der Bootsmitte, in Längsrichtung gesehen
Mole	Damm
Moses	jüngstes Besatzungsmitglied
Motorsegler	Mittelding zwischen Segelboot und Motorboot
Nationale Klasse	Bootsklasse, die nur in einem oder einigen Ländern anerkannt ist
Nebelglocke	Signalgerät bei Nebel für ein vor Anker liegendes Schiff
Nebelhorn	Signalgerät bei Nebel für ein in Fahrt befindliches Schiff
niederholen	bergen, einholen
Niederholer	Talje (Flaschenzug) zum Strecken von Vorlieken oder Niederhalten des Großbaumes (Baumniederholer oder Baumniederhalter).
Niedrigwasser	tiefster Wasserstand bei Ebbe
Nock	freie Enden aller Rundhölzer an Bord mit Ausnahme des Mastes
Olzeug	wasserfeste Kleidung
ösen	schöpfen
Ösfaß	Kelle zum Ausschöpfen des Wassers aus einem Boot
Palstek	Schlinge mit einem Tau, die um einen Pfahl oder Poller gelegt wird
Part	Teil eines Taus vor oder hinter einem Block oder Leitauge
<b>Lexikon</b> Pegel	Wasserstandsanzeiger
Persenning	Bezug zum Abdecken eines Bootes
Pier	Anlegestelle für Schiffe
Pinne	Hebelarm zur Bedienung des Ruders
Planke	Brett
Plicht	siehe Cockpit
Poller	Pfosten aus Metall, Holz oder Stein, an Bord oder an Land zum Belegen der Trossen.
Prahm	flaches, meist rechteckiges Boot ohne eigenen Antrieb
pullen	rudern

Pütting	am Bootsrumpf in Masthöhe seitlich angebrachtes Eisen zum Befestigen der Wanten am Rumpf.
Pütz	Eimer
querab	siehe „dwars“
rank	kippelig, meist durch hohen Schwerpunkt und schmale Rumpfform
raum	ein Fahrzeug segelt mit raumem Wind, wenn der Wind achterlicher als querab einfällt.
rechtweisend	auf den geographischen Nordpol bezogen
Rhe! (auch Ree!)	Kommando, welches das Wenden einleitet
reffen	die Segelfläche verkleinern
Regatta	Wettfahrt von Wasserfahrzeugen einer Klasse oder Art
Reling	Erhöhung der Bordwand über das Deck, Geländer
Riemen	von Nichtfachleuten meist „Ruder“ genannt. Man „pullt“ (rudert mit dem Riemen).
Rigg	gesamte Takelage eines Segelfahrzeuges
Riß	technische Zeichnung eines Bootes
Rollfock	Fock, die durch Drehungen des Vorlieks aufgerollt werden kann
Ruder	Steuer eines Wasserfahrzeuges, Nichtfachleute sagen zu Riemen „Ruder“.
Ruderpinne	siehe Pinne
Ruderblatt	Fläche eines Ruders, mit welcher im Wasser gesteuert wird
Saling	Querschiffs am Mast angebrachte Spreize vom Mast zu den Wanten.
Schäkel	Metallbügel mit welchen leicht Verbindungen hergestellt werden können.
Scharpie	Bootskörper mit eckiger Spantform im Gegensatz zur Rundspantform.
scheren	ein Tau durch einen Block führen oder: aus dem Kurs laufen.

Lexikon



Scheuerleiste	ringsum über die Bordwand vorstehende Schmuckleiste gegen Scheuerbeschädigungen am Bootskörper.
Schlag	die Strecke, die ohne zu wenden zurückgelegt wird; Knoten
Schlagseite	Neigung eines Wasserfahrzeuges
schlingern	seitliche Bewegung eines Bootes um seine Längsachse
Schot	Tau oder auch nur das Tauende mit dem man das Segel richtig zur Windrichtung stellt.
Schothorn	hintere untere Ecke eines Segels, an welcher früher die Schot befestigt wurde.
Schott	Trennungswand, quer durch das Boot
Schwert	Platte, die durch den Schwertkasten ins Wasser geführt wird zur Vergrößerung der Lateralfäche.
schwoen	Drehen oder Schwingen eines Fahrzeuges um seinen Befestigungspunkt im Wasser.
Seemeile	siehe Meile
segelfertig	alles, was zum Segeln gehört, segelklar, abfahrbereit
Segelschwerpunkt	Punkt, an welchem die Resultierende aller Windkräfte an einem Segel angreift.
Setzbord	Umrandung der Plicht
setzen	Segel setzen, Segel aufziehen, vorheiß
Sextant	Navigationsinstrument zur Messung des Winkels zwischen Sternen oder der Sonne und dem Horizont.
Slippen	ein Boot mit Hilfe einer Slipanlage zu Wasser lassen oder aus dem Wasser holen.
Spant	Querrippen eines Bootes
Spiegel	Heckplatte eines Bootes
Spinnaker	leichtes, großes, stark bauchiges Dreikantsegel für Vorwindkurse
spleißen	Verbindung oder Flechtarbeit mit Tauwerk
Spleiß	Verbindung zweier Taue oder eines Taus zum Auge durch Flechten

Spreizlatte	siehe Latte	Lexikon
Sprung	kurvenmäßiger Verlauf des Decks im Längsschnitt	
Stag	Draht oder Tau zur Versteifung des Mastes nach vorn (Vorstag) und achtern (Achterstag).	
Stander	Dreieckiger Wimpel z. B. Clubstander	
Stehen	ein Segel steht gut oder schlecht, d. h. es ist gut oder schlecht gespannt, geschnitten und genäht.	
stehendes Gut	alles Tauwerk, das die Masten abstützt	
steif	ein Boot ist steif, wenn es stabil im Wasser liegt. Tauwerk ist steif, wenn es straff gespannt ist. Einen starken Wind nennt man auch „steif“.	
Steuer	Nichtfachleute sagen zum Ruder „Steuer“.	
Steuerbord	Rechte Seite eines Schiffes in Fahrtrichtung gesehen	
Steven	vordere und achtere Begrenzung eines Schiffes. Verlängerung des Kiels, die über die Wasserlinie hinausragt.	
Strich	alte Kompaßeinteilung, der ganze Kreis hatte 32 Striche; 1 Strich = $11\frac{1}{4}^\circ$ .	
Stringer	Längsverband eines Bootskörpers	
Sturzsee	große Welle, Brecher	
Takelage	dünnes Tauwerk, zum Takeln, Abinden der Schoten, auch Sammel-	
takeln	Takelage aufbringen	
Talje	Flaschenzug	
Tamp	jedes Ende eines Taus	
Tau	jedes Seil, Strick oder dergleichen an einem Schiff	
Tide	Ebbe und Flut	
Tonne	verankertes Seezeichen im Wasser	
Topp	Mastspitze	
Trimm	Lage eines Bootes im Wasser	

überholen	plötzliches Überlegen eines Schiffes
über Stag gehen	wenden, halsen
umlaufen	von umlaufendem Wind spricht man, wenn der Wind laufend die Richtung wechselt.
umspringen	plötzliche Richtungsänderung des Windes
Untiefe	flache Stelle in einem Fahrwasser
verholen	ein Wasserfahrzeug mittels Leinen von einem Platz zu einem anderen bewegen.
Verklicker	Drehvorrichtung für einen Stander oder Wimpel am Masttopp zur Windrichtungsanzeige.
Vermessung	Größenbestimmung eines Bootes
Versetzung	Abweichung vom Kurs, durch eine Strömung verursacht
vertäuen	festmachen
Vorsegel	Segel vor dem Mast
Vorstag	siehe Stag
Vorsteven	siehe Steven
wahrschauen	warnen, aufpassen. Der Ruf „wahrschau“ bedeutet „Achtung“
Want	die Masten seitlich abstützende Drahtseile (stehendes Gut).
Wasser machen	undicht sein
Watt	Seegebiet, das bei Ebbe trockenfällt
Weger	Längsverband eines Rumpfes
Wegerecht	ein Schiff hat nicht Vorfahrt, sondern Wegerecht
wegfieren	bis zum letzten Ende fieren
wenden	beim Wind segelnd die Windseite wechseln, über Stag gehen, indem man den Bug des Bootes durch den Wind dreht.
Winsch	Winde
Wrange	Verbindungsstück im Rumpf

Lexikon

wricken

auch wriggen. Ein Ruderboot mit einem achteren Riemen durch schraubenartige Bewegungen vorwärtsbewegen.

Yacht

englische Schreibweise für Jacht, auch im Deutschen gebräuchlich

Yawl

Jacht, bei welcher der zweite, kleinere Mast hinter dem Ruder steht

zeisen

zusammen- oder anbringen

einen Gegenstand fest- oder zusammenbinden

Lexikon

91

Name: ASA\_91.gif

Breite x Höhe: 1641 x 1501 Pixel

## 16. Tabellen

Nachstehend haben wir die gebräuchlichsten Tabellen, wie die Beaufort – Windskala, die Morsezeichen mit Merkwörtern, sowie Umrechnungsangaben für Technische Daten und Werte der Schifffahrt aufgeführt.

### Maßeinheiten:

Maße

1 Seemeile	= 1852 m
1 Stat. meile	= 1609 m
1 Faden	= etwa 1/1000 Sm = 1,83 m
1 Fuß (foot, ft)	= 0,305 m
1 Yard (yd)	= 3 ft = 0,914 m
1 Zoll (inch, in)	= 25,4 mm
1 Knoten einer Logleine	= 7,2 m
1 cbm (m³)	= 0,353 Brit. Reg.-Ton.
1 Kubikfuß (cbf)	= 0,02832 cbm
1 Reg.-Ton.	= 2,8315 cbm
1 Quadratfuß (square inch, sq. in)	= 0,0929 qm²
1 Square yard (sq. yd)	= 0,836 m²
1 Imperial gallon	= 4,546 Liter
1 US-gallon	= 3,785 Liter
1 pound (lb)	= 16 ounces (oz) = 0,454 kg

Beaufort-Windstärken					Beaufort-Seegang		
Skala	Bezeichnung	m/s	km/h	Knoten	Skala	Bezeichnung	Wellen- höhe / m
0	still	0–0,2	unter 1	unter 1	0	glatte See	0
1	sehr leicht	0,3–1,5	1–5	1–3	1	sehr ruhige See	0–0,2
2	leicht	1,6–3,3	6–11	4–7	2	ruhige See	0,3–0,7
3	schwach	3,4–5,4	12–19	8–11	3	leicht be- wegte See	0,8–2
4	mäßig	5,5–7,9	20–28	12–15	4	mäßig bewegte See	2–4
5	frisch	8–10,7	29–38	16–21	5	ziemlich grobe See	4–6
6	stark	10,8–13,8	39–49	22–27	6	grobe See	6–8
7	steif	13,9–17,1	50–61	28–33	7	hohe See	8–10
8	stürmisch	17,2–20,7	62–74	34–40	8	sehr hohe See	10–12
9	Sturm	20,8–24,4	75–88	41–47	9	äußerst schwere See	über 12
10	schwerer Sturm	24,5–28,4	89–102	48–55			
11	orkanartiger Sturm	28,5–32,6	103–117	56–63			
12	Orkan	32,7–36,9	118–133	64–71			
13		37–41,4	134–149	72–80			
14		41,5–46,1	150–166	81–89			
15	Wirbel- Stürme	46,2–50,9	167–183	90–99			
16		51–56	184–201	100–108			
17		über 56	über 201	über 108			

Windskala

## Morsezeichen

Buchstabe	Zeichen	Merkwort
A	. -	Anton
B	- . . .	Bohnensuppe
C	- . - .	Cobourg Gotha
D	- . .	Drogerie
E	.	Eis
F	. . - .	Friedrich roda
G	- - .	Großmogul
H	. . . .	Hausbesitzer
I	. .	Insel
J	. - - -	Jawohl Odol
K	- . -	Klosterhof
L	. - . .	Leoniden
M	- -	Motor
N	- .	Norden
O	- - -	Oh Otto
P	. - - .	Per Motorrad

Morsen

Buchstabe	Zeichen	Merkwort
Q	- - . -	Quolsdorfer Forst
R	. - .	Revolver
S	. . .	Sausewind
T	-	Ton
U	. . -	Uniform
V	. . . -	Verteilerkopf
W	. - -	Windmotor
X	- . . -	-
Y	- . - -	Yorker Kohlkopf
Z	- - . .	Zorndorfer Schlacht
Ä	. - . . -	-
Ö	- - - .	-
Ü	. . - -	-
	- - - - -	nicht verstanden
R. P.	. - . . - -	wiederholen
	. . . . .	Ende

Das Morsealphabet zu kennen ist auch für den Jollensegler u. U. von Vorteil. Er kann damit die Kennung von Seezeichen und Funkfeuern entschlüsseln und Lichtzeichen verstehen bzw. abgeben. Da es für den Laien schwierig ist, Morsezeichen zu verstehen – was übrigens schwieriger ist als Zeichen geben – haben sich Merkworte durchge-

setzt, die eine große Erleichterung darstellen. Der erste Buchstabe des Merkwortes ist mit dem Morsezeichen identisch. Die Zahl der Silben entspricht der Zahl der Punkte und Striche. Für die Silbe, in welcher der Buchstabe „o“ vorkommt, werden Striche, für die übrigen Silben Punkte gesetzt. Versuchen Sie es einmal, es ist nicht so schwer.

## ERSTE ALLGEMEINE Unfall- und Schadens-Versicherungs-Gesellschaft

## Antrag für die Versicherung von Wassersport-Fahrzeugen

1. Name/Anschrift: .....  
 .....  
 Beginn ..... auf ..... Jahre
2. Bezeichnung des Bootes: ..... Baujahr: .....  
 Segelfläche .....m²
3. a) Wert des Bootskörpers DM ..... c) Wert des Zubehörs DM .....  
 b) Wert der Besegelung DM ..... d) Wert des Außenbordmotors DM .....

Es wird folgender Deckungsumfang beantragt:

- A. Boots-Kasko-Versicherung (Neuwert) C. Haftpflicht  
 Deckungssummen je Ereignis:  
 B. Transportversicherung DM 500 000.- Personenschäden  
 DM 10 000.- Sachschäden

**GELTUNGSBEREICH**

- 1) Die Kasko-Versicherung gilt auf allen Binnengewässern innerhalb der BRD und West-Berlin. Die Haftpflicht-Versicherung auch im Ausland, wenn der Standort des Bootes im Inland liegt. **Antrag**
- 2) Sie gilt auch während der Dauer des Sommer- und Winterlagers einschließlich des Strandholens und des Zuwasserlassens.
- 3) Gegen Anmeldung vor Risikobeginn und Zahlung einer entsprechenden Prämienzulage kann die Versicherung auch auf Gewässer außerhalb der unter 1) genannten ausgedehnt werden.
- 4) Bei Vertragsabschluß gelten die allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Transport-, Kasko- und Haftpflichtversicherung.
- 5) Die Versicherung gilt nur für private bzw. sportliche Verwendung.

An diesem Antrag halte ich mich einen Monat gebunden.

....., den .....

Eigenhändige Unterschrift des Antragstellers



## ANMELDUNG

Hiermit beantrage ich die Mitgliedschaft in der Internationalen KORALLE-Klassenvereinigung (IKKV).

Ich bin KORALLE-Besitzer – Segler – (Nichtzutreffendes bitte streichen)

Mir ist die Satzung der IKKV bekannt und ich erkläre mich mit ihr einverstanden.

Mit gleicher Post erhalten Sie die Überweisung/einen Scheck über DM 20.– Mitgliedsbeitrag für die Saison 19.....

Genaue Adresse: .....

.....

.....

Ich segle auf folgendem Revier: .....

.....

Ich könnte meinen Einfluß bei folgenden Segelvereinen geltend machen:

.....

Antrag

.....

.....

Bitte dienen Sie mir mit: .....

.....

Ort

Datum

.....

Unterschrift

97

Name: ASA\_97.gif

Breite x Höhe: 1641 x 1501 Pixel

Für **Zubehör- und Ersatzteilbestellungen** steht Ihnen jederzeit unser Kundendienst im Werk Weitnau zur Verfügung. Bitte teilen Sie uns Ihre Wünsche mit, wir werden Sie schnellstens beliefern! Die Auswahl der zu bestellenden Gegenstände und Materialien können Sie an Hand unseres Beschlägekataloges, dem Zubehörkatalog oder der Einzelteilliste vornehmen, die wir Ihnen gerne kostenlos zusenden, falls Sie noch nicht darüber verfügen.

Vergessen Sie bitte nicht, stets Ihre Bootsnummer und den Bootstyp anzugeben.

Wenn Sie ein Teil bestellen wollen, dessen Fachausdruck Sie nicht wissen, ist es zweckmäßig, Form und Position des Teiles am Boot zu skizzieren, oder auf einem Prospekt anzukreuzen. Dadurch können Fehllieferungen vermieden werden, die nur Zeit und Geld kosten.

Wenn wir den Versand per Nachnahme vornehmen, so bedeutet dies kein Mißtrauen **Zubehör** gegenüber unseren Kunden, sondern nur eine notwendige Rationalisierungsmaßnahme, für die Sie sicher Verständnis haben.

Name: ASA\_99.gif

Breite x Höhe: 1622 x 1497 Pixel