

aufgabenverteilung bei stefan und thiemchen

Der Erfolg eines 470er Teams hängt nicht zuletzt von einer reibungslosen Zusammenarbeit auf dem 470er ab. Häufig sind sich die Teams, besonders natürlich neue Teams, nicht so richtig einig, wie der Ablauf an Bord ist. Dadurch übernimmt manchmal der eine die Aufgaben des anderen oder umgekehrt, was natürlich zu Missverständnissen führen muss und zudem ineffizient ist. Natürlich muss jedes Team seinen eigenen Stil finden, sollte dabei aber auch Anregungen analysieren und eventuell adaptieren die sich als gut erweisen. Frank Thieme hat im folgenden Text einmal ein Schlaglicht auf den Ablauf bei einigen Situationen an Bord von seinem Schiff gelegt. Beleuchtet werden sowohl die inneren Abläufe an Bord als auch taktische Schachzüge.

Der Start

Ablauf bei Stevie und Thiemchen: Der Vorschoter sagt die Zeit an, wobei er die Uhr an der rechten Hand trägt. Seine Aufgabe ist es die Schiffe in Luv zu beobachten, Stefan beobachtet die 470er in Lee. Thiemchen muss aufpassen, dass kein anderer von hinten in die erkämpfte Lücke hereinfährt. Außerdem sagt er die Entfernung von uns bis zur Startlinie an. Meistens steht Stefan, weil er so besser mit dem Ruder agieren kann. Wenn die Jury in der Nähe ist, setzt er sich besser hin.

Wie schafft man sich eine Lücke? Fock lose – evtl. kurzzeitig etwas Druck auf die Achterliek um vorwärts zu fahren. Der Schwung muss aber sofort durch ein in den Windschiessen abgebremst werden. Mit viel Körpereinsatz kann man auch ohne Fahrt im Schiff eine Doppelwende fahren um sich nach Luv zu arbeiten. Falls das Schiff versehentlich durch den Wind geht hält man die Fock kurz back. Die Lücke zum Starten muss ca. 1 Minute vor dem Startsignal aufgebaut werden. Wir legen uns ganz dicht unter das Luvboot und drücken es langsam hoch. Schon dadurch, dass das Boot in Lee von uns immer ein bißchen mehr Wind als wir bekommt, vergrößert sich in der Regel die Lücke. Ein weiterer Vorteil ist, dass man das Boot in Luv kontrolliert, d.h. es kann nicht mehr abfallen um Fahrt aufzunehmen. Wir bestimmen wann losgefahren werden kann. Thiemchen entscheidet von Luv wann wir losfahren können, Stefan von Lee. Wir nehmen aber niemals vor dem Leeboot die Fahrt auf, weil wir dann nämlich bei ihm drauf hängen. Meistens ist auf den ersten Metern die gefahrene Höhe entscheidend. Wenn der Querabstand nach Lee groß genug ist, kann ich meinen Kurs frei wählen.

Bei einem allgemeinen Frühstart geht die Kunst des Versteckspiels weiter. Gut verdeckt weiter segeln. Wie verteidige ich eine Lücke? Schreien, schnell Fahrt aufnehmen und wenn nötig 470er nach Luv anschaukeln, um sich wieder direkt unter das Luvboot zu legen. Wenn die Jury nicht in unserer Nähe ist, schaukeln wir bei weniger Wind den 470er ca. 5 mal kräftig an.

Auf der Startkreuz

Startkreuz: In der Nachstartphase muss die Höhe stimmen. Anschließend muss der Speed stimmen. Arbeiten bis zum Umfallen wenn die Jury nicht in der Nähe ist, aber Konkurrenten nicht provozieren. Stefan konzentriert sich auf der Kreuz voll aufs Steuern. Ich kontrolliere den Speed im Verhältnis zum Gegner, achte auf die Taktik und versuche ständig über Verschiebungen zu berichten. Ich sage ca. alle 30 Sekunden den Kompasskurs an. Fast alle Vorschoter sind zu passiv. Bis 3-4 Windstärken segeln wir oft mit einer leichten Luvkrängung, damit bei einer Bö der 470er ganz gerade ist. Er springt dann schneller an. Streckbug segeln ist Trumpf, viele unterschätzen die Gefahr des Holebugs.

Raumschots

Ca. 200m vor der Luvtonne treffen wir die Entscheidung der Kurswahl. Wir segeln nur einen Leebogen, wenn der Kurs ziemlich raum ist, wobei der Strom zu berücksichtigen ist. Der Raumkurs hat den Vorteil der Innenposition. Ich konzentriere mich nur auf das Spifahren. Stefan trifft alle taktischen Entscheidungen alleine.

Ein langsamer 470er ist auf einem spitzen Raumschotkurs vor mir. Er wird nicht nur mich aufhalten, sondern auch die Boot von hinten kommen dicht an uns heran. Was ist zu tun? Entweder ich setze rechtzeitig an, um in Luv vorbeizukommen oder ich fahre defensiv direkt in seinem Fahrwasser mit ca. 5-10m Abstand. Nicht zu dicht auffahren, sonst fängt er an zu luvlen. Stefan fährt das Großsegel loser, wenn wir zu dicht auffahren um den taktischen Handlungsspielraum zu erhalten. Ein Angriff unsererseits erfolgt dann bei der Halse an Boje 2.

Vor dem Wind

Auch hier gilt: Thiemchen fährt den Spi. Stefan trifft alle taktischen Entscheidungen alleine und hält nach Böen Ausschau. Wir wählen den Bug, wo man besser mit der Welle fährt und der uns schneller zur Leetonne bringt. Zu berücksichtigen sind Strom, wo die Tonne liegt und wie der Wind auf der Kreuz gedreht hat. Bei den neuen Kursen meiden wir die Mitte, da