

Mit einem Profi an der Seite geht vieles einfacher: Segellehrer Richard Jeske (li.) versteht es, komplizierte Manöver anschaulich zu vermitteln



Skipper in der Schule

In nur fünf Tagen sollen Skippertrainings Führerscheininhaber zu erfahrenen Skippern ausbilden. Wie das funktioniert und für wen sich diese Kurse eignen, haben wir eine Woche lang in Heiligenhafen beobachtet

Text und Fotos: Hinnerk Weiler

Der Gashebel am Steuerstand der *Clown* hat schon ruhigere Zeiten gesehen: „Mehr Voraus... und noch mehr... jetzt Leerlauf... und kräftig zurück“, es ist der vierte Durchgang, in dem Richard Jeske von der Hamburger Segelschule Well Sailing einem der Segelschüler Hilfestellung beim Wenden auf engem Raum gibt. Obwohl – „Segelschüler“ klingt etwas untertrieben: Hat doch jeder hier an Bord mindestens einen Sportboot- (SBF),

Sportküstenschifferschein (SKS) oder sogar noch höhere Qualifikationen. Alles gestandene Skipper, mit Hunderten Seemeilen im Kielwasser.

„Überwiegend kommen Charterer zu mir“, weiß Jeske aus jahrelanger Erfahrung zu berichten und ergänzt etwas leiser: „...aber ich kenne auch einige Eigner, die davon profitieren würden“. Die Urlaubsskipper bleiben aber sein Hauptklientel. Wenn doch Eigner dabei sind, dann Führerscheinneulinge, die

nach den ersten eigenen Törns auf ihren Yachten feststellen, wo die Ausbildung Defizite hinterlassen hat. Jeske beginnt jeden Törn mit dem Abfragen der Erwartungen seiner Kursteilnehmer. Auch wenn er die Antworten schon kennt: Hafenmanöver sind immer auf Platz eins.

Die meisten Skipper in spe nehmen sich Monate Zeit, um für die Theorieprüfungen zu büffeln. Die erforderlichen dreihundert Seemeilen Praxis für eine SKS-Prüfung



Wieviel Rauch macht eigentlich ein Rauchtropf? Den Umgang mit Seenotsignalen im Ernstfall erst noch nachlesen zu müssen kann gefährlich sein

werden dann aber als einwöchiger Ausbildungstörn absolviert. Wie effektiv damit ein eigener Erfahrungsschatz aufgebaut wird, kann sich jeder selbst ausmalen, der einmal mit acht oder mehr Gleichgesinnten seinen Urlaub auf einer Charterschiff verbracht hat. Den Schulen kann man das aber kaum anlasten: Die sehr große Beliebtheit dieser Crashkurse dürfte vor allem im knappen Urlaubsbudget und der Zeitnot geplagter Arbeitnehmer begründet sein. Doch die Defizite aus diesen Ausbildungen müssen dann

– mit entsprechendem Kautionsrisiko – selbst auf Chartertörns, oder in Form von ebenfalls arbeitnehmerfreundlichen, kompakten Skippertrainings beseitigt werden.

Häufig erwarten die Teilnehmer dieser Trainings Universallösungen, die sie eins zu eins auf jede Yacht übernehmen können. Se-

gellehrer Jeske muss dann erst einmal enttäuschen: „Schon der Unterschied zwischen Wellenantrieb und Saildrive lässt viele Manöver gleich ganz anders aussehen.“ Ihm ist es daher wichtiger, Grundlagen zu vermitteln. Wie das Wenden auf engem Raum zum Beispiel: „Der Radeffekt wird meistens als Ärgernis wahrgenommen und fällt erst auf, wenn das Heck partout nicht in eine gewünschte Richtung dreht“, erklärt Jeske. Darum zeigt er seinen Schülern, wie sie Eigenschaften dieser Art an Bord für sich positiv nutzen können.

Ein bisschen wie Gehirnwäsche wirkt das dann schon manchmal, wenn einst auswendig gelesene Manöver-Algorithmen der Führerscheinkurse über Bord geworfen werden, um Platz für eigene – der jeweiligen Situation besser angepasste – Lösungen zu schaffen. Die klassische Q-Wende als MOB-Manöver zum Beispiel: Wenn es nicht darum geht, einen Prüfer zu beeindrucken, gibt es dazu zahlreiche Alternativen. Genau hier liegt der Vorteil von Skippertrainings gegenüber den Ausbildungstörns: Flexibilität und die Möglichkeit, unter Anleitung Ideen auszuprobieren und eigene Manöverabläufe zu entwickeln, statt nur stumpf den Anweisungen des Kursleiters zu folgen – und so macht Lernen obendrein auch noch Spaß.

Der Nutzen zeigt sich auch bei Anle- ➤



ISAF-Zertifikat

Auf vielen Langstreckenregatten ist für Skipper und einen Teil der Crew ein zertifiziertes ISAF-Training vorgeschrieben oder zumindest empfohlen. Das Zeugnis wird nach einem modular aufgebauten Kurs ausgegeben. Der praktische Umgang mit Seenotrettungsmitteln und Feuerlöschern ist dabei Pflicht. Segellehrer Richard Jeske bietet mit seiner Segelschule Well Sailing als Partner des Kreuzer Yacht Club Deutschland zusammen mit der DGzRS diese Module an. Informationen zum aktuellen Kursangebot finden Sie im Internet unter www.well-sailing.de oder telefonisch unter 040/431 890 70.





Worauf Sie bei der Wahl eines Skippertrainings achten sollten:

- **Keine Mischkurse:** Wird gleichzeitig an Bord ein SBF- oder SKS-Kurs gehalten, richtet sich der Bordalltag oft nach diesen Ausbildungen.
- **Passendes Revier:** Buchen Sie den Kurs dort, wo Sie später segeln werden. Dann lernen Sie auch revier-typisches, wie z.B. römisch-katholisch Anlegen im Mittelmeer.
- **Nicht zu einfach:** Rollreffs vereinfachen das Segeln im Urlaub. Beim Skippertraining sollte mehr Handwerk von Ihnen gefordert werden.
- **Ausbaubarkeit:** Gute Skippertrainings lassen sich als Modul eines ISAF-Zertifikates anrechnen.
- **Bootsgröße:** Die Ausbildungsyacht sollte der Bootsgröße entsprechen, mit der Sie später segeln.
- **Rettungsmittel:** Seenotsignale und Rettungsinseln sollten auch wirklich benutzt werden.

Aussteigertraining: Die DGzRS-Crew übernimmt die „Havaristen“ aus der Rettungsinsel und bringt sie zur Yacht zurück

gemanövern: „Es gibt Sicherheit und Selbstvertrauen“, meint Jeske, „wenn man weiß, dass es bei Starkwind genügt, den Luv-Pfahl seiner Box mit einem Festmacher zu erwischen und sich dann mit Hilfsleinen langsam in die Box zu bewegen“. So lernen die Skipper ihre Manöver in Schritte zu teilen. Vom Pfahl aus geht es erst im nächsten Schritt weiter. Das schafft Ruhe an Bord und verhindert Hektik. Wenn dann bei der Nachbesprechung jemand feststellt: „Das müsste ja sogar funktionieren, wenn ein Orkan quer zur Box weht“, freut das den Segellehrer.

Damit diese Manöver gelingen, muss jeder an Bord genau nachvollziehen können was passiert. Jeske mahnt darum immer wieder zum „Leerlauf“. – Einer der wichtigsten Skipperqualifikationen: „Wenn etwas unklar ist oder nicht so läuft wie geplant, geht neben dem Schalthebel auch das Gehirn in diese Leerlaufstellung. Das schafft den Freiraum im Kopf für eine bessere Lösung“.

Neben diesen eher psychologischen Inhalten sind auch Segelmanöver im Kursprogramm. Der perfekte Segeltrimm für den letzten viertel Knoten Fahrt ist dabei jedoch Nebensache. Denn im Rollreff-Zeitalter stellt



Auch bei viel Seitenwind lässt sich eine Yacht ohne Hilfsleinen zwischen Steg und Pfahl sicher in die Box manövrieren

schon das Wechseln eines Vorsegels viele an Bord vor echte Probleme. Aber Reffleinen können auch mal reißen.

Selten angewandte Segelmanöver sind noch wichtiger: So lernen Jeskes Skipper-



Mann über Bord! Der Skipper-Albtraum wird gern mit dem Satz „Den hole ich unter Motor“ abgetan. Aber was passiert anschließend, wenn die „MOB-Boje“ plötzlich ein Mensch ist und mit kleiner Crew auch wieder an Bord geholt werden muss?

Schüler, dass bei viel Wind ein Vollkreis mit dichtgeholten Schoten gefahren werden kann, ohne dass dabei wie oft befürchtet eine zu starke Krängung einsetzt. Oder, dass die backgestellte Fock einer beiliegenden Yacht in brenzlichen Situationen bereits mehr Ruhe im Boot schafft, als schlagende Segel mit losgeworfenen Schoten.

Sicherheitsübungen wie MOB-Manöver, der Umgang mit Rettungsinseln, Signalmit-

teln und Feuerlöschern, die jeder Skipper auf Charteryachten findet, gehören natürlich auch zum Training. Vor allem Skipper, die oft mit kleiner Crew unterwegs sind, sollten dabei ihre bessere Hälfte gleich mit zum Kurs anmelden. Denn ist statt der MOB-Boje plötzlich wirklich ein Mensch im Wasser, muss dieser auch wieder an Bord geholt werden. „Das geht auch, wenn nur noch eine Person an Bord ist. Man muss es nur üben und

sein Manöver finden“, mahnt Jeske, der seinen Schülern gleich ein ganzes Arsenal an Bergehilfen vorstellt.

Nach und nach baut sich so während des Kurses das nötige Handwerkszeug auf, mit dem Skipper eine der wichtigsten Aufgaben an Bord erfüllen können: Selbstbewusst richtige Entscheidungen treffen und auch in gefährlichen Situationen Souveränität und Sicherheit an die Crew zu vermitteln. ■



Der Heimathafen für alle, die gern nach Hause kommen.

Yachthafen | Yachtwert | Winterlager | Yachtservice

ancora Marina Winterlager - komfortabel, sorglos und stressfrei

Wenn die Tage kürzer und das Wetter unberechenbar wird, beginnt die Zeit des Winterlagers. Es ist gut zu wissen, einen Partner zu haben, der sich um alles kümmert. Willkommen in der ancora Marina - einer der schönsten Marinas Europas.

ancora Marina GmbH & Co. KG

An der Wiek 7-15 · 23730 Neustadt in Holstein
Tel. 0 45 61 / 51 71 - 0 · www.ancora-marina.com

1.400 Liegeplätze · 18.500 m² Winterlagerhallen · Krananlage bis 70 t

