

Hessenregatta spezial:

Begriffserklärungen

Da uns der Ray Charles der Ostsee dieses Jahr verschonte, war es mir dieses Jahr möglich, mehr von der Regatta aufzunehmen. Es ist schon ein Unterschied, wenn man, trotz kurzer Nacht, am nächsten Morgen mit klarem Kopf aufwacht. Dieser klare Kopf schärft einem die Sinne.

Dieses Jahr hatten wir es mit drei Begriffen zu tun, die während der Veranstaltung immer wieder zu angeregten Diskussionen führte. Ich will damit nicht sagen, dass es keine anderen Themen gab, aber es ist ja nur ein kleiner Ausschnitt. Genannte Personen sollten sich durch die Erwähnung im Text geehrt fühlen, da sie die Entwicklung im Segelsport maßgeblich vorangetrieben haben. Aber nun zu den Begriffen:



- Tonne an Backbord liegen lassen
- Uhrenvergleich
- Den Lachmann machen

Man kann anhand der Themen schon sehen, dass hier ein weites Feld abgedeckt ist. Beginnen wir mit dem ersten Thema.

Tonne an Backbord liegen lassen

Eine Anweisung die auf den ersten Blick an Klarheit kaum zu überbieten ist. Allerdings hat uns auf dem Startschiff der Interpretationsspielraum der Teilnehmer überrascht. Viele der Teilnehmer verkehren auf einem Revier, welches durch den Main geprägt ist. Bekanntlicherweise ist dort die Fahrrinne durch grüne und rote Tonnen markiert. Ganz egal in welche Richtung man fährt, man hat immer eine Tonne die man Backbord passiert. Nur die Farbe wechselt. Übrigens die bekannteste Farbsehstörung ist die Rot-Grün-Schwäche. Auf der Ostsee ist es aber möglich, dass man auf einem Kurs eine rote und eine grüne Tonne an Backbord liegen hat (W69, E69). Diese Erkenntnis schien den einen oder anderen Skipper doch fremd zu sein.



Er fiel in seinen alten Trott zurück. Er ließ die rote Tonne backbord liegen und da die grüne Tonne die andere Seite andeutet, wurde diese auch Steuerbord liegen gelassen. Vielleicht ist dieses Phänomen auch auf die vielen GPS-Geräte zurückzuführen, die ja einem das Leben erleichtern, aber einen doch häufig davon abhalten, einmal auf die Seekarte zu schauen. Es macht durchaus Sinn zu wissen, warum gerade die Tonne an dieser Stelle liegt und warum sie diese Farbe hat. Der ein oder andere Skipper tat dies auch, stieß dabei aber auf Begriffe, die er vor langer Zeit einmal bei Erlangung

seines Befähigungsnachweis gesehen hat: Verkehrstrennungsgebiet. Um das ganze auf die Spitze zu treiben hat man da auch noch Pfeile eingezeichnet. Es ist nicht meine Aufgabe, die alten Regeln zum Queren von Verkehrstrennungsgebieten wieder aufzuwärmen, aber bis zur nächsten Hessenregatta ist ja Zeit genug, sich wieder schlau zu machen.

Uhrenvergleich

Ein wesentliches Merkmal der Hessenregatta ist, dass die Teilnehmer ihre Bahnmarkenzeiten und Zielzeiten selbst nehmen. Um hier auf einen morgendlichen Uhrenabgleich zu verzichten, dachte man das Problem durch Funkuhren oder GPS-Zeiten zu lösen. In der Wettfahrt von Gedser nach Stubbeköbing wurden die Regattateilnehmer durch das Startschiff abgetutet und die Zeit vom Startschiff erfasst. Die Teilnehmer waren trotzdem aufgefordert ihre Zielzeit zu notieren und per Funk zu melden. An diesem Tag starb mein Vertrauen an eine einheitliche Funkuhrzeit. Selbst GPS-Zeit ist nicht GPS-Zeit. Die an Bord der Sea Angel befindlichen GPS-Geräte wichen untereinander bis zu 5 Sekunden ab. Bei den Funkuhren war die Abweichung deutlich größer. Ich hatte immer gedacht Funkuhren schalten automatisch von Sommer auf Winterzeit um, falsch gedacht. Vielleicht sollte man vor der Regatta einmal nachschauen, ob, wo Funkuhr draufsteht auch Funkuhr drin ist. Ich schlage vor, zur nächsten Regatta eine große Uhr am Regattabus anzubringen und diese als „*Internationale Hessenregattazeit*“ als Maßstab für die gesamte Zeitnahme zu verwenden.

Den Lachmann machen

Wo wir schon bei neuen Maßstäben sind, mein lieber Klaus Dieter, Dich hat es diesmal erwischt. Ich werde bei unserer nächsten Begegnung merken, ob Du nachtragend bist. Diese Hessenregatta wird als Spi-Regatta in die Analen eingehen. Bis auf die letzte Wettfahrt (Grömitz-Fehmarn) wurden alle anderen Wettfahrten zumindest zum Teil unter Spinacker bewältigt. Schon in der Startphase wurde der Spinacker gesetzt um möglichst schnell aus dem Fotobereich des Startschiffs zu entkommen. Ein großes Lob von der Startschiffcrew an alle Regattateilnehmer. Ihr habt uns die Zeit auf dem Startschiff sehr kurzweilig gestaltet. Letztes Jahr was es da noch etwas langweilig, bis auf eine Kollision am letzten Tag. Dieses Jahr war es spannend wie ein Hitchcock- Krimi. Besonders die variantenreichen Darbietungen einen Spi zu setzen oder zu wässern, haben uns beeindruckt. Der Begriff Eieruhr schien uns einfach nicht aussagekräftig genug. Nun warst Du, lieber Klaus, der Erste, den wir fotografisch gebannt hatten (siehe Foto). Wir waren uns schnell einig, dass Du ehrwürdig genug bist, dem Segelsport eine neue Einheit zu geben: **den Lachmann**.



Schnell etablierte sich dieser Begriff und wurde durch weitere Varianten von vielen anderen Regattateilnehmern ergänzt, wie:

- Der zweifache Lachmann
- Der vierfache Lachmann
- Der gewickelte Lachmann
- The flying Lachmann
- The diving Lachmann

Nur um einige zu nennen. Ich Glaube mit dieser Einheit bringen wir den Segelsport weiter nach vorn und bringen Klarheit in die Definitionsvielfalt. Mit dieser Einheit wird Deine Vorbildfunktion für den hessischen Segelsport klar untermauert und wir hoffen noch auf viele weitere Innovationen von Deiner Seite.

Liebe Freunde, Segelkameraden und Kameradinnen, dies ist nur ein kurzer Rückblick auf eine rundum gelungene Veranstaltung. Alle Themen kann und will ich nicht ansprechen, da es auch noch andere gibt, die etwas zu schreiben haben. Ein Thema ist mit Sicherheit die Erwähnung der erfolgreichen Skipperinnen in diesem Jahr. Nur wenn ich etwas dazu schreibe, kann ich nächste Jahr das Startschiff gar nicht mehr verlassen. Also in diesem Sinne

Klaus Mackeprang
Crewmitglied Sea Angel

