Tipps & Tricks

F A S T D O W N W I N D > Tipps & Tricks

Tips von Andreas Lindlahr (Stand 7.10.2017), mit Ergänzungen für die Pogo36

Anlegen

Wegen der breiten Bauweise, manövrieren sich unsere Boote im Hafen anders als herkömmliche Yachten. Sie haben zwar mit aufgeholtem Kiel die gleiche Unterwasser-Lateralfläche wie mit herabgelassen Kiel, aber grundsätzlich sind alle modernen Yachten ja wegen ihrer geringen Lateralfläche unter Wasser etwas windempfindlicher als traditionelle Yachten. Bei den Pogos kommt eben noch die außergewöhnliche Breite hinzu.
Wahrscheinlich sind Sie damit schon vertraut. Suchen Sie sich in einem fremden Hafen zunächst eine windgeschützte, sichere Ecke, in der sie im Zweifelsfall erst mal verweilen können, bis Sie einen vernünftigen Platz ausgemacht haben. In manchen Wind Situationen bietet es sich an, mit dem Heck gegen den Wind und/oder den Strom zu manövrieren. So können Sie das Boot auf der Stelle halten, und sich langsam und sicher in eine Parkposition hinein manövrieren. Versuchen Sie NICHT, um eine größere Wendigkeit zu bekommen, mit hoher Geschwindigkeit anzulegen! Das geht oft schief.

Die größte Breite des Rumpfes ist bei einer Pogo sehr weit achtern. Deswegen empfiehlt es sich, die Ecken achtern mit Fendern zu schützen. Man kann mit einer Pogo auch gut „verkehrt herum“ anlegen, also mit dem Heck zum Steg. Bei der Pogo30 und der 36 stehen die Pinnen schräg, also beim Rückwärtsfahren darauf achten, dass die Pinnen für rückwärts/geradeaus auch einen gewissen Winkel zur Fahrtrichtung benötigen, sonst biegt man vielleicht unfreiwillig ab. Da der Propeller bei einem Boot mit Doppelrudern ins Leere strahlt, reagiert das Boot bei kurzen Gas-Stößen nicht wie gewöhnlich mit einem fast verzögerungsfreien Kurswechsel. Das Boot dreht erst, wenn es etwas Fahrt aufgenommen hat. Hier muss man betonen, dass das Boot trotz dieser Einschränkungen immer sehr gut reagiert. Man kann auch gut zwischen den Pinnen kniend mit beiden Pinnen in den Händen rückwärts manövrieren. Nach vielen Meilen, die ich auch einhändig mit Pogo-Yachten absolviert habe, kann ich Ihnen aber versichern, dass auch das Manövrieren mit diesen Booten eine Freude und keine besondere Herausforderung an einen guten Segler ist.

Großsegel und Genua setzen und bergen

Das Setzen und Bergen des Großsegels bereitet keinerlei Probleme. Das durchgelattete Großsegel läuft auf Mast-Rutschern und kann vom Cockpit aus leicht hochgezogen und auch gerefft werden. Die sehr praktischen Lazybags hängen an Lazy-Jacks, diese sind beim Setzen des Großsegels (eher auf der 36er) manchmal etwas hinderlich. Am Besten steht ein Crewmitglied am Mast und holt das

Fall mit stetem Blick auf das Großsegel-Top langsam durch, (OHNE, DASS AM ANFANG DIE LOSE IM FALL SCHON VON DEM CREWMIRGLIED IM COCKPIT DURCHGEHOLT WIRD, DENN MAN MUSS AB UND ZU WIEDER ETWAS HERUNTER LASSEN DAMIT DAS SEGEL FREI HOCH GEHEN KANN) und achtet darauf , dass die ersten 4 Latten gut durch das Dickicht der Lazy-Jack-Leinen durchkommen, erst dann sollte der Cockpit-Mann das Fall etwas schneller im Einklang mit dem Mast-Mann durchholen. Großschot muss natürlich auf sein, Baumniederholer muss auch auf sein, der Traveller lose, bzw. in neutrale Mitteleinstellung, der Steuermann oder der nke hält das Boot dabei sehr grade im Wind (!).

Das Großsegel wegen der stark gespreizten Saling vor dem Wind niemals zu weit auffieren! Dann leidet das Großsegel extrem und der Baum geht kaputt!

Beim Ausrollen der Genua nur darauf achten, dass die Furling-Leine frei läuft, und vorher die Schoten und Winschen klariert wurden. Um Schäden am Segel zu vermeiden, stellen Sie sich die frei fliegenden Holepunkte mit den beiden äußersten Trimmleinen backbord und steuerbord auf dem „Klavier“ gut ein, bevor Sie das Segel ganz dicht schoten. Wenn es windig wird, wechseln Sie rechtzeitig (!) und bei stark auffrischenden Winden auf die Stag-Fock, und rollen Sie die Genua rechtzeitig ein. Eine Pogo vermittelt Ihnen wegen der hohen Rumpfstabilität immer ein sicheres Gefühl, und hat auch bei starker Lage kaum Ruderdruck. Das verleitet dazu, mit **zu viel** Segelfläche unterwegs zu sein. **Am Wind** sollte daher schon **ab 16-18Kn.** wahrer Wind ein Reff, bzw. an einen Wechsel auf die Fock gedacht werden. Bei unsicherer Wetterlage, aufkommenden stärkeren Winden oder Gewitter, sollte man die Stagfock bereits vorbereiten und das Dyneema-Stag an dem Auge auf dem Vorschiff anschlagen. Außerdem eine 2. Schot für die Fock anschlagen, bzw bereit legen. (parallel durch die gleichen Augen ziehen) Das Segel lässt sich zusammen gebunden, zusammen mit dem Stag etwas nach hinten zum Mast ziehen und fest laschen. Somit wäre man für ungemütliches Wetter gewappnet. Sollten Sie einmal Probleme haben, die Genau bei stark böigen Wind einzurollen, versuchen Sie es mit Abfallen. Je tiefer sie segeln, desto leichter lässt sich das Segel einrollen. Bei tiefen Kursen kann es nützlich sein, die Genua-Shot beim Einrollen etwas herunter zu ziehen, und damit das Schothorn nach unten zu zwingen. Damit das Segel sauberer aufrollt und sich nicht wieder abrollt. Furling-Leine belegen nicht vergessen! Bei der 30er an dem Ende der Furling Leine ziehen, welches durch die Klemme läuft, (rechts herum), das ist wichtig, damit der UV-Schutz des gerollten Solent nach außen zeigt.

Spinnaker und Genacker setzen und bergen

Der asymmetrische Spinnaker ist in einem Bergeschlauch. Bereiten Sie alles gut vor, so werden Sie eine Menge entspannten Spaß haben. Setzen Sie den Spi NUR bis maximal 18-22 Kn. true Wind! Als erstes können Sie die Schoten anschlagen. Legen Sie die Spischot vom Cockpit aus durch die achteren Blöcke, und ziehen Sie zunächst nur die Luvschot in Richtung Bug. Dabei geht es an allen Hindernissen AUßEN herum, also an den Wanten außen vorbei, dann außen um das Vorstag herum nach Lee, wo sie es provisorisch am Seezaun in Höhe der Vorluke erst mal anknoten (Webeleinstek auf slip). Dann nehmen Sie vom Cockpit aus die Lee-Schot und führen diese ebenfalls in Lee außen um alle Drähte herum nach vorn bis zu dem angeknoteten Ende der Luvschot. Beim Laufen in Lee bitte äußerste Vorsicht und am Besten eingepickt! Anschließend platzieren Sie den Sack mit dem Segel auf dem Vorschiff in Lee am Seezaun **und sichern ihn doppelt** mit den 2 angenähten Karabiner-Haken am Seezaun! Achtung, für einen über Bord gegangenen Spinnaker haften Sie persönlich in vollem Umfang! Lockern Sie die Halsleine am Klavier, das ist die Leine, die das Schothorn des Spis später zur Baumnock des Kohlefaser-Baums herunter zieht und fixiert. Ziehen Sie den Kohlefaserbaum bis zum Anschlag heraus, und geben Sie mit der Winschkurbel Druck auf

die Holeleine des Spi-Baums (pole), damit der Pole sich durch den Zug auf das Wasserstag voll stabilisieren kann. Die Klemme wieder gut schließen (!). Nun führen Sie am Bug die Halsleine vom Spibaum (Pole) leewärts außen **über** den Seezaun zum Hals des Spinnakers und knoten sie dort an. (**unter der Spi-Luvschot bleiben!**) Die Leeschot und die Luvschot knoten Sie an das Schothorn des Segels und das Spifall (oberstes Fall vorn am Mast, ohne Untersetzung) knoten Sie von Lee kommend und außen geführt an den Kopf des Spis an (Blick nach oben nicht vergessen; ist alles klar am Fall? läuft es frei?). Rollen Sie die Genua ein und checken Sie, ob der Spinnaker im Sack ganz frei nach Lee aufgehen kann, ohne dass Schoten oder Fallen um irgend etwas herum gewickelt sind. Überlegen Sie, ob der Spi sich nach dem liften des Sacks nach Lee hin frei entfalten kann. Wenn ja, dann bleibt nur noch, den Spinnaker im Sack am Mast aufzuheißen, das Spifall dann gut zu belegen (Klavier), und den Hals des Spis mit der Halsleine ganz nach vorne an die Baumnock des Spibaums (Poles) zu ziehen, (und dort gut zu belegen!), und anschließend die Bergeleine des Schlauchs in die Hand zu nehmen.

Ready?!

Ein Mann an der Spischot im Cockpit und los geht es! Ist der Spi gut mit dem Schothorn nach vorn gezogen? Ist der Spibaum (Pole) maximal nach vorn gezogen und fixiert? Laufen die Schoten frei außen herum? (Die Halsleine läuft unter der Luvschot wenn man später mit Schoten außen herum halsen will).

Dann heißt es: „Spi frei!“ Ziehen Sie die Bergeleine, und befreien Sie das Segel von seinem Korsett! Vergessen Sie nicht, die Bergeleine des Schlauches irgendwo an Deck zu sichern, damit sie zum Bergen des Segels sofort griffbereit ist und nicht nach Lee ausweht. Nicht zu viel an dem Spi reißen, meist ist die Schot zu stramm, das Segel kann sich nicht mit Wind füllen. Fieren Sie etwas, und ab geht die Post! Zum Bergen alles in umgekehrter Reihenfolge. Zum Bergen des Spi’s am besten einen tiefen bis sehr tiefen Kurs fahren (VORSICHT Gefahr der Patenthalse!), dann lässt sich der Berge-Sack leichter über das gefierte Segel streifen. Man kann das Bergen auf dem Vorschiff bei Seegang am Besten im Sitzen machen. Wenn der Sack zu 2/3 herunter gezogen ist, die Halsleine fieren. Dabei große Vorsicht walten lassen, dass der Spisack nicht wieder hoch rutscht und sich der Spi möglicherweise wieder entfaltet. Wenn dann die Halsleine lose wäre, könnte der Spi sich wieder blähen und unkontrolliert aufsteigen. Also volles Augenmerk auf die Bergesack-Bergeleine! Nicht loslassen!

Sollten Sie noch nicht so geübt sein, probieren Sie den Spi erst mal in Ruhe bei weniger Wind aus. Stellen Sie den Autopiloten auf Kompasskurs und lassen Sie ihn das Boot steuern. Besprechen Sie das Manöver in Ruhe mit der Crew und verteilen die Aufgaben entsprechend. Keine Hektik, langsam über das Deck gehen, nicht rennen! Sollte doch etwas verheddert sein, keine Panik. Etwas mehr abfallen, ohne eine Halse zu riskieren, den Schlauch noch einmal über das Segel ziehen und schauen wo der Fehler liegten könnte. Nach dem der Spi gut oben ist, der Bergeschlauch sich am Masttop befindet, etwas anluven bis das Segel sich gut mit Luft füllt, dann bei zunehmender Geschwindigkeit wieder vorsichtig abfallen. Der scheinbare Windwinkel kann so 100º-150º betragen. Schauen Sie auf das CMG auf der NKE Anlage und nähern Sie sich dem optimalen Speed/Kurs Ratio.

NAVIGIEREN

Unsere Pogo30 und die Pogo36 sind mit einem NKE Autopiloten und einer NKE Windanlage ausgestattet, die 30er mit einem Bordcomputer (PC mit WIN10) , die 36er mit einem B&G Plotter mit Navionics Karten. Die Navigationssoftware ADRENA ist mit digitalen Seekarten von CMAP bestückt. Die Navigation ist unkompliziert. Üben Sie mit der kostenlosen Version von ADRENA zuhause, um die Features schon im Voraus besser kennen zu lernen. An Bord befindet sich ebenfalls ein Satz aktueller Papier-Seekarten vom Fahrtgebiet und Handbücher mit den wichtigsten Häfen

und Marinas. Im Cockpit befindet sich eine NKE Multigraphic Display und ein NKE Multifunction Performance Display, auf denen sich alle wichtigen Daten ablesen lassen. Laden Sie sich die unten im Bedarfsfall herunter:

LINK: kostenlosen Version von ADRENA zuhause

NKE

Laden Sie sich hier im Bedarfsfall die Gebrauchsanweisungen herunter:

NKE Multifunction Display

NKE_Multigraphic_Display

B&G ZEUS-3

Masthöhe/Durchfahrtshöhe/Airdraft = 15,5 Meter (Pogo30)

Masthöhe/Durchfahrtshöhe/Airdraft = 17,3 Meter (Pogo36)

Pogo30 DOWNLOAD Ownersmanual