

■ Wende.

Halse

Bei einer Halse gehen wir mit dem Heck durch den Wind. Die Halse erfordert nicht viel Wind. Die Yacht muss allerdings genau vor dem Wind liegen, eventuell also erst etwas abfallen.

Kommandos und Ausführungen:

- Kommando des Rudergängers: »Klar zur Halse!«
- Vorschoter antwortet: »Ist klar!«
- Rudergänger: »Fier auf die Schoten!«
- Rudergänger geht von Raumschot-Kurs auf Vor-Wind-Kurs.
- Rudergänger: »Hol dicht die Schoten!«
- Die Großschot wird dicht geholt, bis der Großbaum mittschiffs steht.
- Rudergänger: »Rund achtern!«
- Rudergänger legt das Ruder langsam um.
- Die Yacht dreht vorm Wind.
- Rudergänger: »Fier auf die Großschot!«
- Der Rudergänger muss jetzt StütZRuder geben, damit die Drehtendenz nach Luv geringer wird. Geschieht das nicht, kann

die Yacht quer zum Wind kommen und sich mit den Segeln aufs Wasser legen.

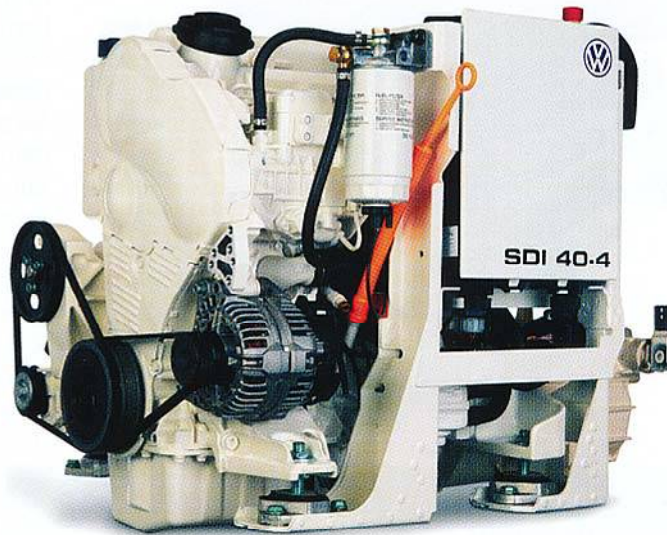
- Großschot langsam auffieren. Das Vorsegel stellt keine große Aktion dar. Der Vorschoter muss allerdings rechtzeitig die Luv-Fockschot loswerfen und nachdem das Vorsegel überkommt die neue Luv-Fockschot dicht holen. Diesen Zeitpunkt gilt es zu erwischen. Wird zu spät dichtgeholt, weht das Vorsegel aus und der Vorschoter wird mit viel Winkschubeln bestraft. Auf Jollen sicher kein Problem, aber bei einem größeren Vorsegel auf einer Segelyacht erfordert das viel Muskelkraft. Der Wind bläst in das Vorsegel hinein.

Achtung: Die Halse kann gefährlich werden, wenn der Großbaum nicht rechtzeitig dicht geholt wird. Er bekommt dann eine Drehtendenz und bei viel Wind kann dieses Manöver dann zum Mastbruch führen.

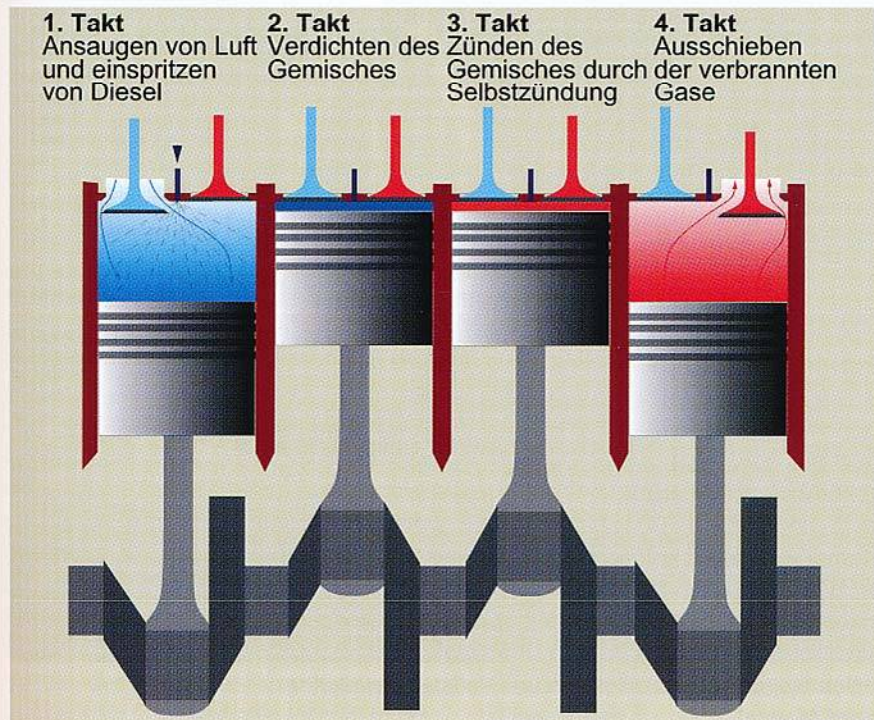
Viertakt-Dieselmotor

Der Dieselmotor saugt nur Luft an, der Dieselkraftstoff wird eingespritzt. Durch die starke Verdichtung wird das Gemisch zur Selbstentzündung gebracht. Beim Dieselmotor spricht man deshalb auch vom Selbstzünder. Er ist ein sehr sicherer Motor, und als Selbstzünder hat er keine störanfällige Zündanlage. Diesel ist preisgünstiger als Benzin, und zudem verbrauchen Dieselmotoren auch noch weniger als gleichstarke Benziner. Ein Nachteil ist der höhere Anschaffungspreis infolge der schwereren Konstruktion. Er arbeitet mit höheren Drücken und dadurch mit größeren Lagerungen. Seine Laufruhe ist in den letzten Jahren wesentlich verbessert worden. Dank der enormen Fortschritte, die der Dieselmotor vor allem der

Automobilindustrie zu verdanken hat, ist er heute in der Summe auch als Bootsmotor dem Benziner schon fast überlegen.



■ Dieselmotor für Verdrängeryachten, 29 kW (40 PS). (Foto: © Volkswagen Marine)



■ Viertakt-Dieselmotor.