

## Regattabericht „French National Cup 2.4mr“

von Urs Infanger

### VORGESCHICHTE

Vor rund 3 Monaten hat mir ein Segelkollege aus Frankreich einen Floh ins Ohr gesetzt. Er schwärmte von der Segelklasse 2.4mr (ausgesprochen 2punkt4), welche stark im Aufschwung sei und extrem spannende, enge und lustige Regatten biete!

Bis dahin hatte ich von dieser Klasse nur wenig gehört, aber dank YouTube und Internet war ich bald ein Fan. Die Boote gibt es seit ca. 1990, und sie wurden im späteren Verlauf paralympische Disziplin. Da der Segelsport ab 2020 im paralympischen Programm nicht mehr vorkommt, wurden viele Boote verkauft, und die Klasse erlebt einen regelrechten Aufschwung. Viele Topsegler kommen aktuell auf das kleine, elegante Boot. Es verspricht Segelsport vom Feinsten, ohne Crew und kostengünstig. Im September habe ich mir ein eigenes Boot gekauft, selbst in Nordengland abgeholt und mit dem Trailer in die Schweiz überführt. Diese Abholung, mit Quarantäne-Vorschriften, Visum, Verzollung, Fähre usw. würde wohl einen eigenen Bericht füllen. Aber schlussendlich war das Boot in der Schweiz und eingelöst!

Mitte September habe ich das Boot kurz in Stansstad eingewassert und einen Tag im Alpacher-See trainiert, um zu sehen, ob alles funktioniert. Die Manöver gelingen schon bald, vieles ist ähnlich wie auf dem Starboot. Auf dem Vorwind-Kurs gibt es keinen Spinnaker, aber dafür wird die Fock ausgebaumt. Zusätzlich löst man das Achterstag und die Wanten, und zieht den Mast auf Deckshöhe mit einem Puller nach vorne. Einzig beim Zurückgehen auf den Amwind-Kurs muss der Ablauf genau stimmen, sonst ist der Mast schnell einmal verbogen. Trainieren mit Einheitsklassen-Booten verlangt eigentlich immer nach mindestens einem, besserer mehreren identischen Partnerbooten. Da kam mir die Idee, mich einfach an die nächste Regatta anzumelden, und das Training gleich vor Ort zu absolvieren.

Der French National Cup war dafür die perfekte Regatta. Das Revier und den Club YCIF (Yacht Club de l'Île de France) kenne ich schon von einigen Teilnahmen im Starboot. Leute kenne ich dort auch viele. In Corona-Zeiten ist das Clubgelände eine perfekte Lösung. Ein geschlossenes und überwachtes, parkähnliches Gelände mit 35'000 m<sup>2</sup> bietet die perfekte Möglichkeit für Social-distancing. Der Club hat eine 180 m lange Bootshalle, und ein eigenes Clubrestaurant. 3 Kranen sind fürs Einwassern der diversen Bootsklassen vorgesehen. Gesegelt wird auf der Seine, welche an dieser Stelle zwischen 1 und 3 Knoten Strömung aufweist. Die bevorzugten Bootsklassen im Club sind Soling, Star, 2.4mr, 505er, Ailes und Joli Morgann. Vor allem letztere sind übrigens eine sehr spannende Klasse, eine Jolle von fast 7 m Länge und knapp 500 kg Gewicht, wunderschön und anspruchsvoll zu segeln.

Am Montag, den 5.10. bin ich also mit dem Lieferwagen nach Paris, genauer gesagt nach Les Mureaux aufgebrochen. Den Lieferwagen habe ich dafür mit einem Bett ausgestattet, und genügend Wasser, Bier und Verpflegung eingeladen um eine Woche auf dem Clubgelände zu leben.

## TRAINING

Am Montag-Nachmittag traf ein Kollege ein, und wir masteten gemeinsam unsere Boote auf. Für diesen Zweck hatte ich mir die Trimm-Anleitung des mehrfachen Weltmeisters der Klasse, Heiko Kröger, ausgedruckt. Ich habe das ganze Boot penibel danach eingestellt, Salingwinkel, Mastfussposition, Mastfall, Wantenspannung, Achterstaglänge usw. wurde auf beiden Booten geprüft und angepasst. Speziell ist beim 2.4mr, dass quasi ALLES während dem Segeln eingestellt werden kann. Auf der Kreuz kann man blitzschnell und mit einer Hand das Mastfall, die Wantenspannung, die Fockhöhe, das Fockcunningham, die Holepunkte usw. verstellen. Der Mast hat auf Deckshöhe einen Spanner nach vorne und nach hinten, um die Mastbiegekurve anzupassen. Das Boot ist klein, die Verstellungen brauchen quasi keine Kraft, aber eine Änderung von wenigen Centimetern an der jeweiligen Leine verstellt sehr viel. Zum Beispiel kann auf meinem Boot die Wantenspannung von 0 bis 230 kg mit einer gemeinsamen Leine innert Sekunden verstellt werden. Weil man mit den Füßen steuert, hat man beide Hände frei, und die benötigt man auch, wenn man schnell sein will.

Am Dienstag kam dann der erste Trainingstag. Angefangen mit etwa 10 Knoten Wind, hat es am Nachmittag schnell auf 25 Knoten aufgefrischt. Der erste Tag hat nur wenige Trimm-Erkenntnisse gebracht, dafür umso mehr fürs Boots-Handling und die Manöver. Zum Beispiel war mir nachher klar, dass man unbedingt sehr gute Segelkleidung braucht. Ca. jede dritte Welle geht über das Boot durch, die automatische Bilgenpumpe befördert das Wasser wieder nach draussen! Alles Wasser? Nein, ein Teil davon findet den Weg durch die Bündchen meiner Ärmel, und wegen der sitzenden Position und den gestreckten Armen fließt es am Arm entlang nach hinten, am Körper entlang nach unten, bis auch der letzte Fetzen Stoff, den man unter dem Ölzeug trägt, tropfnass und kalt ist. Wir waren 2 Boote auf dem Wasser, und nach 5 Stunden hatten wir dann wirklich genug von diesem Rodeo. Die Seine kann eine fiese Welle aufbauen, und die kurze Wasserlinie des Bootes lässt es darin wie wild hüpfen. Kombiniert mit der Strömung und dem regen Frachtschiffsverkehr ist das recht ermüdend.

Es folgte ein extrem spannendes gemeinsames Nachtessen. Der Trainingspartner vom Dienstag bis Donnerstag ist Segelmacher von Beruf, und hat eine aktive und erfolgreiche Regattakarriere im Starboot hinter sich. Klar, dass sich das Gesprächsthema nur ums Segeln drehte. Und ich konnte viel lernen über Profiltiefen, Tiefenverteilung, Zusammenspiel von verschiedenen Materialien und Schnitten. Einen Teil davon versuchte ich am nächsten Tag dann auch auf dem Wasser umzusetzen.

Am Mittwoch kam ein weiteres Boot aufs Wasser, und nun wurde hart trainiert. Wendeduelle, Halseduelle, Trimm, Höhe, verschiedene Segel ausprobieren. Schon da merkte ich, dass ich auf der Kreuz wirklich schnell war. Der Vorwind-Kurs geht so lala, weder besonders schnell noch besonders langsam.

Über den Donnerstag schreibe ich lieber nichts. Den ganzen Tag mit Magen-Darm-Problemen im Lieferwagen geschlafen und Training verpasst. Es ging mir so elend, dass ich eigentlich schon sicher war, mit der Regatta wird das nichts mehr. Aber viel schlafen und liegen hilft, am Freitag war ich wieder auf dem Damm.

## REGATTA

Freitag, die ganze Konkurrenz trifft ein. Die Boote werden aufgemastet, an den drei Kranen herrscht emsiges Treiben. Die Segler laufen mit Segelsätzen auf dem Steg herum, jeder zweite hat ein Wantenspannungsmessgerät dabei, Segelcomputer werden auf die Startlinie programmiert. Man diskutiert über Meteo und über die letzten Erkenntnisse zur idealen Mastfall-Einstellung.

Ich liebe diese Atmosphäre vor einer Regatta. Diese Mischung aus Technik, Meteo, und auch Taktik. Ja, Taktik beginnt schon auf dem Land, das ist in allen Einheitsklassen-Regatten so. Klar, die meisten Cracks sind freigiebig mit Informationen. Da werden keine Geheimnisse aus Trimm oder anderen neuen Erkenntnissen gemacht, und doch, ein bisschen was behält trotzdem jeder für sich. Und wenn jemand allzu freigiebig mit Infos ist, lohnt es sich, auch mal misstrauisch zu sein. Je länger man in einer Bootsklasse segelt, umso besser kennt man seine Mitstreiter und kann deshalb auch Aussagen besser einschätzen. Aber auf dieser Regatta bin ich der Neue, und hab keine Ahnung, ob ich nun eingeschüchtert sein soll oder mit breiten Schultern dastehen und annehmen, dass ich das alles kann. Ganz ehrlich, in dem Moment habe ich nur gehofft, auf dem Wasser kein allzu grosses Hindernis zu sein, bei der Fuststeuerung nichts zu verwechseln und niemandem einem Schaden ins Boot zu fahren.

Am Nachmittag dann der erste Start. Ich war nervös wie schon seit Jahren nicht mehr. Das Boot ist klein, aber keine Jolle. Man kann nicht auf der Linie warten und anpumpen, sondern muss starten wie eine Jacht es tut. Linienausrichtung prüfen, schauen wo die Boote sich sammeln, idealen Platz auf der Linie auswählen und ganz wichtig, immer darauf achten, dass man genügend Lee-Raum auf der Linie fürs Beschleunigen hat, im richtigen Moment anziehen und „Peng“, die Regatta läuft. Mein Gedanke war: an der Luvboje gut aufpassen wie die anderen das Manöver machen. Geht zuerst der Mast nach vorne, wird zuerst ausgebaumt, oder zuerst gehalst und dann ausgebaumt, oder nochmal anders?

Das Problem war, dass ich an der Luvboje geführt habe. Da ist nichts mit Abschauen, selber machen heisst die Devise. Also irgendwas probiert, dabei fast aufgefahren (die Entlastungsboje war nur 10 m vom Ufer weg). Der Vorwindkurs geht gegen den Strom, entsprechend sucht man die Ufernähe wo weniger Strom vorhanden ist. Dort ist aber auch weniger Wind. Das Feld hintendran tut ein übriges, eine Wand aus Segeln nimmt einem den Wind weg, und schon ist man wieder mitten im Feld, vorbei ist es mit der Führung. Der Vorwind-Kurs gegen die Strömung dauert und ist ein Geduldsspiel mit vielen Positionswechseln. Die Leebojen wurden als Gate ausgesteckt, das ermöglichte mir ein freies Runden an der wahrscheinlich schlechteren Boje. Wenn alle anderen an die andere Boje fahren, wird man schon mal unsicher. Die Zielkreuz war sehr spannend. Gekreuzt wird in der Mitte der Seine, weil da die Strömung am meisten hilft und auch noch am meisten Wind herrscht. Aber aufpassen, es hat Treibholz, und Felder mit schwimmenden Wasserpflanzen. Zudem kommt ab und zu ein Lastschiff. Diese werden von einem clubeigenen Sicherheitsboot durch das Regattafeld begleitet. Das Sicherheitsboot ist mit Megafon ausgerüstet und ruft im 10 Sekunden-Takt: „Péniche, Péniche“. Ein

Geräusch, dass man nach 3 Tagen dann wirklich gut im Ohr hat. Wer zwischen Sicherheitsboot und Péniche durchsegelt wird ohne Anhörung disqualifiziert. Im Clubhaus hängt ein Bild, welches ein Starboot mit gebrochenem Mast, aufgehängt am Bug einer Péniche, zeigt. Ich nehme an, das gilt dann auch als Disqualifikation!

Und es gibt viele Dreher, fast wie auf dem Vierwaldstättersee. Ich fand einen guten Rhythmus mit meinen Wenden, und konnte kontinuierlich aufholen, und piep, Zieldurchfahrt, Laufsieg. Das kann doch nicht wahr sein, ich Idiot. Gewinne ich doch tatsächlich den ersten Lauf, und den Rest der Regatta werde ich dann sicher im letzten Drittel rumsegeln. Da werde ich ja zum Gespött, die klassische Eintagsfliege. Das werde ich mir dann am Apéro nach dem Segeln, und den ganzen Abend anhören dürfen, so ging es mir durch den Kopf.

Aber es kam anders, noch drei Läufe gab es am ersten Tag. Mit einem zweiten Rang, und zwei weiteren Laufsiegen ging ich nun doch mit breiten Schultern zum Auswassern und zum Apéro. Es war nicht zu glauben, aber mein Speed und die Höhe auf der Kreuz konnte die ganze Regatta-Serie, auch die beiden nächsten Tagen, niemand kontern. Auch wenn ich auf dem Vorwind ab und zu mal nicht vorne lag, konnte ich meist in ruhiger Manier auf die Zielkreuz hoffen. Zum Glück ist das Ziel immer auf der Kreuz, das kam mir sehr gelegen.

Die Kreuz ist übrigens auf der 2.4mr ein echtes Trimm-Spiel. Es kommt einem ein bisschen vor wie ein Segelsimulator. Auf einem „echten“ Schiff stelle ich nicht annähernd soviel um wie auf der 2.4mr. Im Star vielleicht im Minutentakt, auf der 2.4 im Sekundentakt. Eine Hand führt ständig das Achterstag, das lege ich nur selten in die Klemme. Damit kann man das Gross im Achterliek öffnen, gleichzeitig die Fock flachziehen. Böen werden mit dem Achterstag pariert. Die Fockschot wird eigentlich als Kombination aus 2 Leinen bedient, eine Barberleine als Holepunkt und die Schot selbst. Auch da gibt es ständig Anpassungen. Zudem gibt es den Fockcunningham zur Verlagerung des tiefsten Punkts der Fock, entscheidend für die Power im Tuch und natürlich die Balance auf dem Steuer. Das Boot sollte nur sehr geringe Luvgerigkeit aufbauen, sonst ist es langsam. Kommen Wellen von einer Péniche, macht man mindestens 5 Einstellungen um dadurch mehr Power zu haben, welche man nachher schnell wieder zurück korrigiert. Und immer daran denken, es ist ein Kielboot. Ist die Fahrt mal weg, muss umgetrimmt werden, bis die Fahrt wieder da ist. Da ist nichts mit zweimal anpumpen und es läuft wieder.

Trotzdem, einfach ist das Segeln auf der Seine nicht. Treibholz, Péniches, Untiefen, Strömung die einem über die Startlinie treibt. Bei einem Lauf wurde plötzlich etwa 2 Minuten vor dem Startschuss abgebrochen, weil eine Péniche die Startboje überfahren und gleich mitgenommen hat. Von da an hat ein Ruderboot als Ersatz-Startboje herhalten müssen.

Insgesamt war es ein tolles Erlebnis, eine bleibende Erinnerung in meiner Segellaufbahn. Bin schon sehr gespannt auf die Regatten im nächsten Jahr im „zweipunktvier“.

## **FAZIT**

**SPEED IS THE BEST TACTICIAN !!!!!**