

Mainau



VDWS international



Windsurfing

Workbook für Einsteiger



competence in watersports



SafetyTool **PLUS**

Das Sicherheitspaket mit dem **PLUS**

Premiumschutz für Miet- und Eigenmaterial,
sowie für die ganze Familie!

SafetyTool **PLUS**
99 € / Jahr

Weiterhin erhältlich:



competence in watersports

www.SafetyTool.de



Im Sicherheitspaket enthaltene Leistungen:

- Kaskoschutz für Miet- und Eigenmaterial
- Kaskoschutz für die ganze Familie
- Diebstahlschutz
- Transportmittelunfallschutz
- Haftpflicht Versicherung

Bei Nutzung von Windsurf-, Kitesurf, Snowkite-, SUP-, Kajak-, Kanu-, Ruderboot- und Wellenreitmaterial, sowie entgeltlich geliehenen Segel- und Motorbooten.



Ein Windsurfbrett ist ein vielseitig einsetzbares Sportgerät. So konkurrieren Windsurfer mit den schnellen Catamaranen und den Kitesurfern um die Speedkrone auf dem Wasser.

Ob große oder kleine Wellen, ein Windsurfer kann sie befahren und sich in ihnen spielerisch bewegen. Ähnlich den Skateboardern zaubern Windsurfer unglaubliche und kaum nachzu vollziehende Drehungen und Trickkombinationen aufs Wasser. Das ist bei wenig Wind auf langen Brettern möglich und mit steigendem Fahrkönnen auf kurzen Brettern oder bei stärkerem Wind. Spektakulär sind auch die meterhohen Sprünge, die von den Profis in allen Variationen vorgeführt werden.

Das absolut Außergewöhnliche wird dem Windsurfneuling schon bei seinen ersten Versuchen auf dem Wasser deutlich. Es ist die Herausforderung, Wind und Wellen für sich zu nutzen. Lautlos über das Wasser zu gleiten ist derart reizvoll, dass viele vom Bazillus Windsurfen infiziert werden.

Trotz der vielfältigen Möglichkeiten ist Windsurfen aber ein Sport, der leicht zu erlernen ist. Kippstabile Bretter, leichte und in vielen Größen verfügbare Segel sowie gute Kälteschutzkleidung machen das Lernen heute leichter den je. Nach dem VDWS-Einsteigerkurs surfst du schon nach wenigen Stunden munter drauflos. Neben den praktischen Fertigkeiten lernst du einige Verhaltensregeln und Sicherheitsaspekte zur gefahrlosen Eingliederung in die Wassersportgemeinde. Du kannst sicher sein, mit dem Kursabschluss und dem bestandenen VDWS-Grundschein die Basis für den sicheren Spaß am Windsurfen gelegt zu haben.

Zunächst wünschen wir dir jedoch viel Spaß beim Lesen dieser Lektüre und beim Windsurfen.

Inhalt

Editorial	3
How to learn?	4-5
VORBEREITUNG	
Brett und Rigg	6-7
Aufriggen	8
Knoten	9
Kleidung	10
Windrichtung	11
PRAKTISCHE BASISMANÖVER	
Anfahren	12-13
Fahrstellung	14-15
Brettdrehung	16-17
Steuern	18-19
Wende	20-21
Ausblick: Halse	22-23
THEORETISCHES BASISWISSEN	
Kurse zum Wind	24-25
Physikalische Kräfte	26-27
Ordnung muss sein	28-29
Ausweichregeln	30-31
Natur und Umwelt – Safety first	32-33
Prüfe dein Wissen	34-35
Lexikon der Fachbegriffe	36-37
Impressum	37
Kursabschluss	38-39

How to learn?



Dieses Heft ist eine hilfreiche Ergänzung für den Windsurfunterricht. Es bietet die Möglichkeit, die Übungsstunden vor- und nachzubereiten. Praxisorientiert liegen den Techniken viele Fotos zugrunde. Sie helfen die Bewegungsvorstellungen zu verbessern. Die jeweils ergänzenden Tipps bringen Wichtiges noch einmal auf den Punkt. Theoretisches Wissen zu den Themen Kurse zum Wind, physikalische Kräfte, Ausweichregeln, Sicherheit und Ordnung sowie angemessenes Verhalten in der Natur wird in knapper Form dargestellt. Mit den begleitenden Arbeitsfragen, den Checkups, kannst du das Gelernte regelmäßig überprüfen.

Am Ende des Kurses steht die Prüfung zum Windsurfing-Grundschein. Er weist dich als praktisch und theoretisch ausgebildeten Windsurfer aus und ist die ideale Vorbereitung zur Teilnahme an einem Aufbau- und Fortgeschrittenenkurs. Das Zertifikat hat internationalen Charakter und gilt in allen vom VDWS anerkannten Wassersportstationen in über 30 Ländern als Befähigungsnachweis beim Ausleihen eines Boards. Die Prüfung wird ausschließlich von lizenzierten Instructoren abgenommen. Über den genauen Prüfungsablauf informiert dich dein Ausbilder.

Das Lehrheft ist in drei Abschnitte aufgeteilt:



Im ersten Abschnitt findest du die Vorbereitung in Theorie und Praxis auf sicheres Windsurfen. Hierzu gehören die wichtigsten Teile deiner Ausrüstung, Aufriggen, Knoten, Kleidung sowie das Erkennen der Windrichtung.

Im zweiten Abschnitt werden die Basismanöver anschaulich dargestellt. Bewegungsabläufe, die du in der Schule lernst, sollst du auch noch als Crack anwenden können. Das ist der Grund, weshalb wir die Technik des Anfahrens, die Fahrstellung, die Brettdrehung, die Wende und Halse so zeigen, wie sie auch bei stärkerem Wind gefahren wird.

Im dritten Abschnitt kannst du dein Basiswissen erweitern. Du erhältst Informationen über Kurse zum Wind, Kreuzen, physikalische Kräfte, Ausweichregeln und Verkehrsvorschriften, Hinweise zur Sicherheit und Verhalten in Notsituationen. Du kannst mittels Fragen dein Wissen prüfen und unbekannte Ausdrücke im Lexikon nachschlagen.

Brett und Rigg

Im Unterricht wirst du von nun an ständig mit deinem Wind-surfmaterial hantieren. Dazu ist es hilfreich, ein paar Fachbegriffe für die einzelnen Teile deiner Ausrüstung zu kennen.

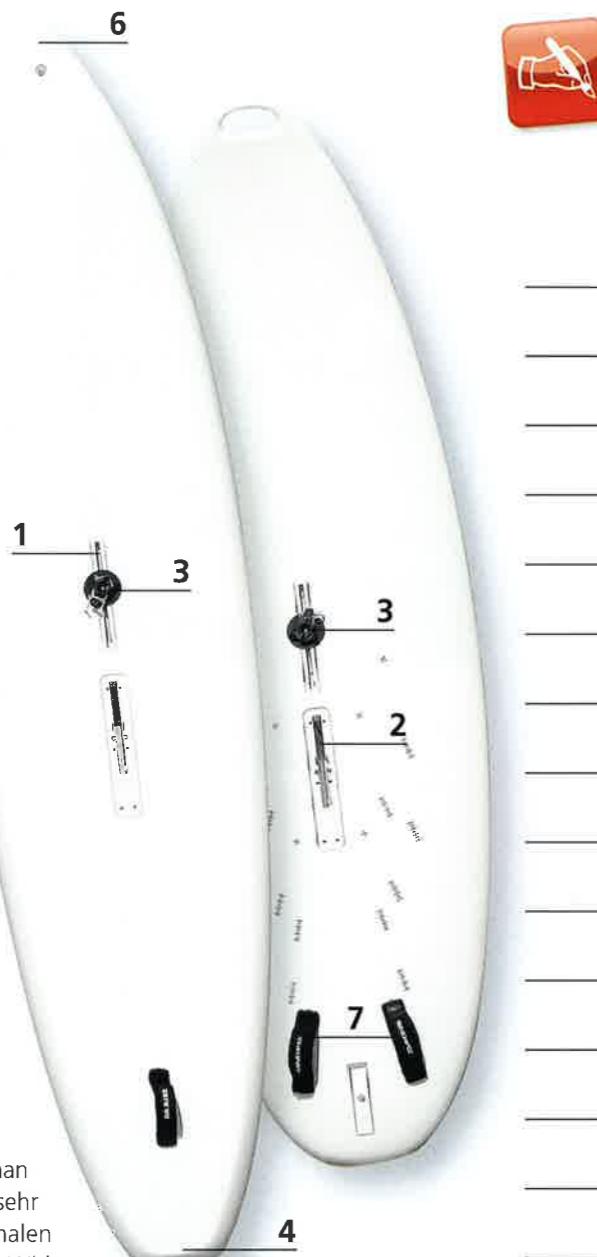
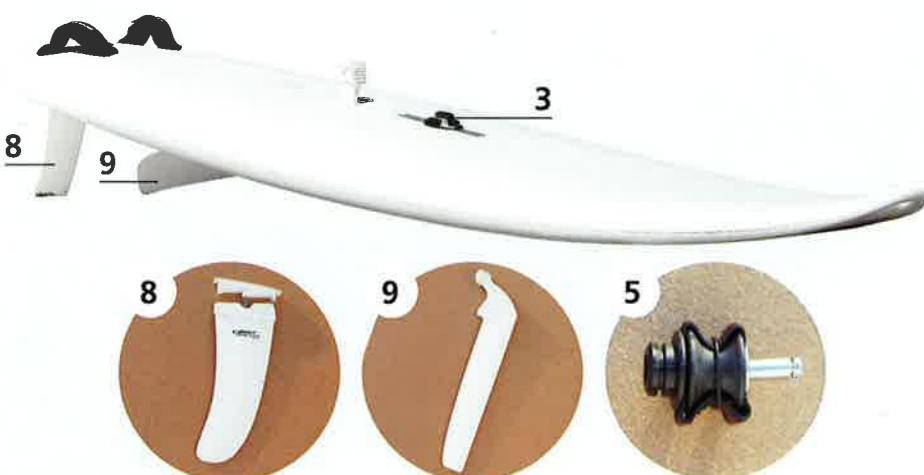
Das Brett

Die Spitze eines Windsurfbretts wird **Bug** genannt. Ungefähr in der Mitte des Brettes liegt die **Mastschiene**. Die meist sternförmige **Mastplatte**, hier wird der **Mastfuß** befestigt, wird in der Mitte der Mastschiene verschraubt. Das **Schwert** erhöht die Kippstabilität des Brettes und wirkt einem seitlichen Rutschen über das Wasser, der Abdrift, entgegen. Es wird, mit der stumpfen Seite zum Bug zeigend, in den **Schwertkasten** eingesetzt. Die kleine aber wichtige **Finne** befindet sich im hinteren Teil des Brettes, dem **Heck** und sorgt für Kursstabilität. Auf jedem Brett gibt es die Möglichkeit **Füßschlaufen** zu montieren. Sie sorgen für besseren Halt bei stärkerem Wind.

Brett-Typen

Im Einsteigerbereich unterscheidet man zwei Brettformen, die kurzen und sehr breiten oder die langen und schmalen Windsurfbretter. Die kurzen werden Widebodyboards genannt, sie sind kippstabil und drehfreudig. Der Bereich für einen sicheren Stand ist kurz und breit.

Bei den längeren Boards, den Longboards, sorgt die Outline für gute Geradeausfahrt. Der Standbereich ist entsprechend der Form gestreckter und recht schmal.



Trage die fett gedruckten Fachbegriffe auf die dafür vorgesehene Linie ein.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

Segel-Typen

Grundsätzlich unterscheidet man zwei Segeltypen, die mit einem nicht durch Latten gestütztem Profil und die durchgelatteten Segel. Kurze Latten im Segel geben dem Windsurfer die Möglichkeit das Segel anströmungsfrei und ohne Vortrieb im Wind zu halten. Diese besonders für den Einstieg geeigneten Segel haben den Nachteil eines weniger stabilen Druckpunktverhaltens bei böigem Wind. Das kennzeichnet dagegen ein durchgelattetes Segel. Dazu erzeugt es mehr Vortrieb und eignet sich somit gut für fortgeschrittenere Windsurfer.



Das Windsurf-Rigg

Das komplett aufgebauten Segel wird Rigg genannt. Du holst es mit der **Aufholleine** aus dem Wasser.

Das Segel

Die drei Seiten eines Segels werden Lieken genannt. Vorne am Mast ist das **Vorliek**. Hier ist die **Masttasche** angehängt. Die hintere Seite, oder achtern wie der Seemann sagt, wird **Achterliek** genannt, die untere Seite **Unterliek**. Die obere Ecke des Segels heißt **Segeltopf**, die hintere **Schothorn** und die untere Ecke am Mastfuß **Segelhals**. Die **Segellatten** stabilisieren das Segelprofil und produzieren einen besseren Vortrieb. Sie werden mit **Lattenspannern** befestigt.

Der Mast

Das Segel wird auf den **Mast** gezogen. Die **Mastfußverlängerung** mit dem **Vorliekstrekker** wird unten in den Mast geschoben. Das Vorliek wird mit dem Vorliekstrekker gespannt.

Der Gabelbaum

Das Segel wird im **Gabelbaum** gespannt. Der ist vorne mit dem **Gabelbaumkopf** in der Aussparung der Masttasche am Mast befestigt. Hinten wird das Schothorn mit der **Trimmschot** zum Gabelbaumende hin verspannt.



Aufriggen

Richtig aufriggen

Natürlich möchtest du so schnell wie möglich auf's Wasser – klar. Trotzdem solltest du dir zum Aufbau des Rigs genügend Zeit nehmen. Je sorgfältiger das Rigg zusammengebaut und getrimmt ist, desto einfacher kannst du es anschließend auf dem Wasser handhaben.



Mast zusammenstecken

Bevor der zweiteilige Mast zusammengesteckt wird, muss die Steckverbindung sauber sein. Ein Tape, über den Verbindungsspalt geklebt, verhindert das Eindringen von Sand. So lassen sich die Teile für den Transport auch wieder auseinanderziehen.



Vorliek spannen

Mit dem so untergesetzten Vorliekstrekker lässt sich das Vorliek jetzt stark nach unten spannen.

Gabelbaum befestigen

In der Masttasche befindet sich eine Aussparung. Dort wird der Gabelbaum mit dem Schnellverschluss am Mast, zwischen Brust- und Schulterhöhe, befestigt.

Schothorn fixieren

Das Schothorn wird am Gabelbaumende befestigt und etwa 3 bis 6 cm angezogen. Der Gabelbaum sollte so eingestellt sein, dass zwischen Schotthorn und Gabel maximal 1 cm Platz bleibt.



Tipp

Beim Aufbau eines neuen Rigs erkundige dich nach dem jeweils perfekten Segeltrimm. Er unterscheidet sich bei den Herstellern immer ein wenig.



Tipps

Stellenwert Trimm

Falscher Trimm nimmt den modernen Segeln ihre Vorteile. Zu 90 % wird das Segel über das Vorliek in Form gebracht. Bei der Vorliekspannung entscheiden meist wenige Zentimeter ob Top oder Flop.

Trimmalternative

Das Vorliek lässt sich auch mit weniger Kraftaufwand einstellen: Erst das Vorliek vorspannen, dann das Segel mit der Trimmschot flach trimmen um dann das Vorliek stramm durchzusetzen. Danach das Schothorn wieder etwas entlasten damit das Segel das richtige Profil bekommt.



Profil überprüfen

Das zusammengebaute Rigg wird auf faltenfreien Stand hin überprüft. Möglicherweise müssen die Spannung der Trimmschot oder des Vorliekstreckers etwas korrigiert werden, um das Segel faltenfrei zu trimmen.



Tipp

Für leichtes Handhaben sollte zum Abbauen zuerst die Trimmschot gelöst werden, bevor das Vorliek entspannt wird.

Knoten

Windsurfer brauchen dank moderner Trimmvorrichtungen nur noch wenige Knoten. Am besten sind Seemannsknoten geeignet.

- Sie sind einfach und schnell zu handhaben.
- Sie halten unter Belastung garantiert.
- Sie lassen sich leicht und schnell, auch im nassen Zustand, wieder lösen.



Achtknoten

Der Achtknoten verhindert beispielsweise das Herausrutschen eines freien Tampenendes durch die Belegklemme am Gabelbaumende.



Palstek

Der Palstek ist eine Schlinge, die sich auch bei höchster Belastung nicht zuzieht. Er dient zum Spannen des Vorlieks, um einen Tampen an der Abschleppöse zu befestigen oder als »Rettungsschlinge« um einen Verletzten zu sichern.



Kreuzknoten

Mit dem Kreuzknoten verbindest du zwei gleich dicke Tampen miteinander. Wenn dir mal ein Tampen reißt, kannst du diesen mit dem Kreuzknoten flicken.

- 1 _____
- 2 _____
- 3 _____
- 4 _____
- 5 _____
- 6 _____

Trage die richtige Reihenfolge beim Aufriggen ein:

- Trimmschot spannen
- Mast zusammenstecken
- Gabelbaum befestigen
- Mast ins Segel schieben, Mastfuß einsetzen und Vorliekstrekker einfädeln
- Profil überprüfen
- Vorliek spannen

Kleidung

Bei der Auswahl der richtigen Bekleidung spielen Luft- und Wassertemperatur sowie Sicherheitsaspekte die maßgebliche Rolle. Selbst an warmen Tagen brauchst du einen Neoprenanzug, denn durch den Wind entsteht auf nasser Haut Verdunstungskälte. Sie kühlt dich langsam und unbemerkt aus und kann zu ernsten Gesundheitsschäden führen. Auch schützt dich Neoprenkleidung vor Sonnenbrand und Verletzungen.



Neoprenanzüge und Zubehör

Das Angebot an Kälteschutzzügen ist vielfältig.

Für nordeuropäische Reviere eignet sich am besten ein 3 bis 4 mm dicker Neoprenanzug mit langen Beinen. Man bekommt ihn wahlweise mit kurzen oder langen Armen.

Bei einigen Anzügen lassen sich die Ärmel wahlweise abtrennen oder integrieren. Eine sehr praktische Möglichkeit, da ein Anzug gleichzeitig für warme wie auch für kalte Tage eingesetzt werden kann.

Ergänzend hierzu werden im Fachhandel für extreme Witterung Kopfhauben, Nierengurte und Handschuhe aus Neopren angeboten.

Im wärmeren südeuropäischen Raum reichen teilweise auch dünnere und kurze Neoprenanzüge, die Shorties. Zeitweise sind selbst diese zu warm und können durch sonnenschützende Lycras ersetzt werden.

Schuhe

Schuhe sind beim Windsurfen zu empfehlen. Sie halten nicht nur die kälteempfindlichen Füße warm, sie schützen auch vor Verletzungen. Zudem bieten Schuhe einen sicheren Stand auf dem Brett. Nur in sehr warmen Gebieten mit Wassertemperaturen über 25° und mit Lufttemperaturen jenseits der 30° und feinem sandigen Untergrund werden Schuhe überflüssig, teilweise sogar lästig.

Windrichtung



Tipp

Windrichtung

Windzugewandte Seite

= **Luv**

Windabgewandte

(windleere) Seite = **Lee**



Rigg tragen

Spätestens beim ersten Kontakt mit dem Rigg wird deutlich, welche Erfolgsaussichten der Kampf gegen den Wind haben wird. Keine! Die bessere Wahl trifft, wer die Windkraft clever zu nutzen weiß.

Über dem Kopf lässt sich das Rigg ebenso leicht tragen wie am Körper. Dabei wird das Unterliek immer parallel zur Windrichtung gehalten und der Mast zeigt nach Luv.

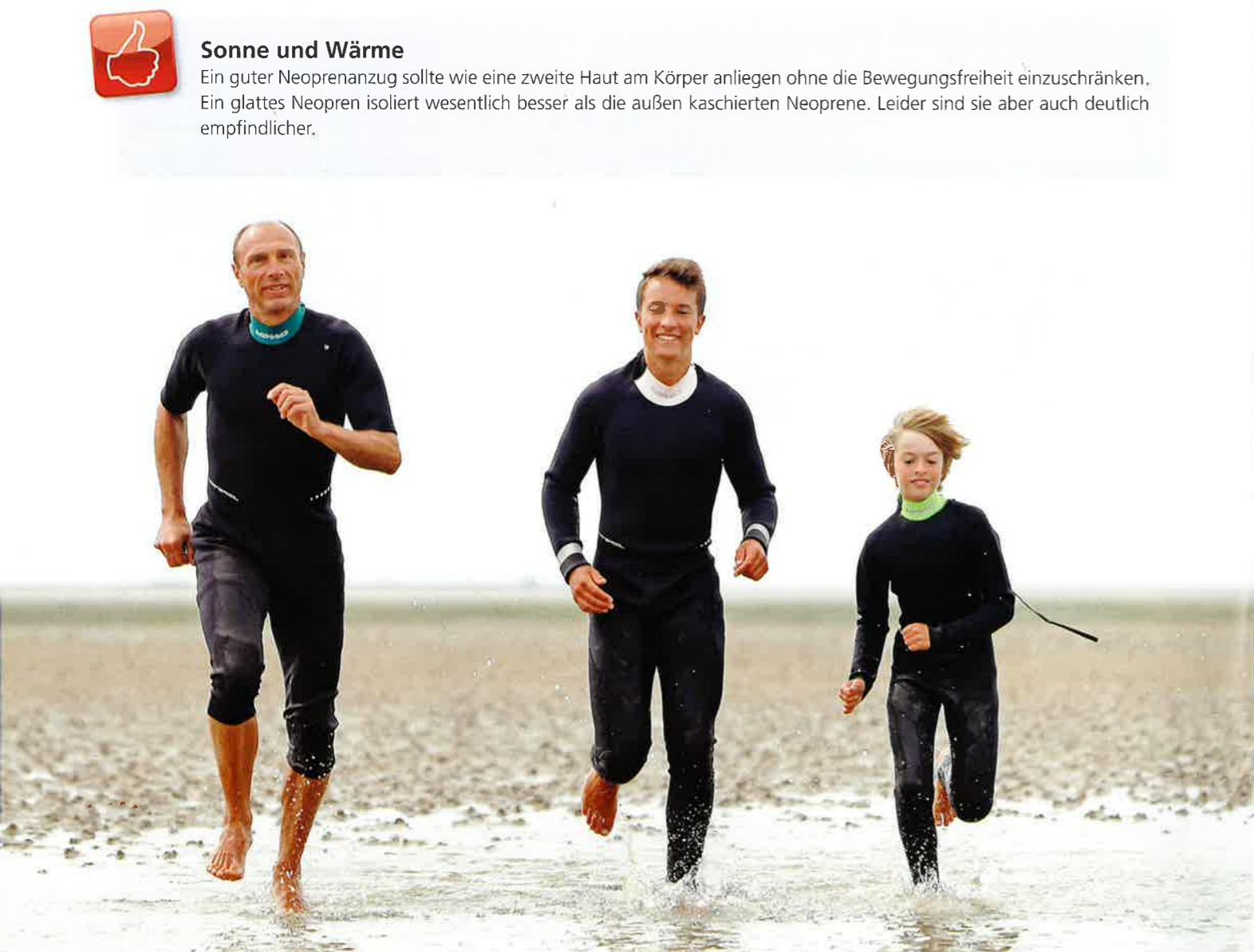
Am Land liegt das Rigg dann sicher, wenn der Mastfuß nach Luv und das Unterliek genau in Windrichtung zeigt.



Tipp

Windrichtung

Als Windsurfer hast du deinen Windrichtungsanzeiger immer bei dir. Stelle den Mast wie einen Fahnenmast hin und du erkennst überall, auch auf dem Wasser, die herrschende Windrichtung.





»EASY« Starten

Die hier gezeigte Technik, das Rigg aufzurichten und zügig anzufahren, lässt sich besonders gut bei leichtem Wind und ruhigem Wasser lernen. Bei der gezeigten Variante verlaufen Brett ausrichten, Rigg aufrichten und anfahren kraftsparend und in einem flüssigen Bewegungablauf.

Insgesamt ist zu Beginn der Start die größte Herausforderung. Jede Abweichung von der Idealbewegung macht das Anfahren schwerer. Bis du den Start halbwegs harmonisch und exakt ausführen kannst, solltest du dir Zeit für einige Versuche nehmen. Das erste Fahrerlebnis wird dich bestimmt für die Fehlversuche entschädigen.

Aufholen und ausrichten



Rigg aufrichten

Zum weiteren Aufholen das Rigg an der Aufholleine Hand über Hand zum Körper ziehen. Dabei aktiv (siehe Brett ausrichten) die 90° zwischen Brett und Rigg beibehalten. Nur so schnell aufholen, wie das Wasser aus dem Segel abläuft.

Grundstellung

Die vordere Hand hält den Mast am langen Arm. Durch seitliches Anlehnen des Segels an den Wind wird der 90° Winkel zwischen Board und Rigg beibehalten. Die Füße stehen eng am Mastfuß.



Tipp

Rigg auf der Luv-Seite?

Rigg etwas anheben, 90° zwischen Mast und Brett halten und abwarten, bis der Wind Brett und Rigg vollständig gedreht hat. Sobald das Rigg dann in Lee liegt, aufholen wie gewohnt.

T-Stellung

(90° Winkel zwischen Mast und Brett)
Brett quer zum Wind, Rigg in Lee, Füße rechts und links vom Mastfuß, Aufholleine mit einer Hand greifen, aufrechte Körperhaltung. Durch dosiertes Zurücklehnen das Segel langsam anheben.

Anfahren und Fahrstellung einnehmen



Fahrstellung

Nach dem Umgreifen holst du wieder dicht. So behältst du das Rigg jederzeit unter Kontrolle. Sicher und stabil wirst du dich fühlen, wenn dein ganzes Gewicht auf das hintere Bein verlagert ist und du und das Rigg dabei aufrecht stehen.

Masthand umgreifen

Nachdem das Brett beschleunigt hat, kann die vordere Hand zum Gabelbaum wechseln. Hierzu fiere das Segel auf und greife vom Mast an den Gabelbaum.



Tipp

Zum Umgreifen vom Mast an den Gabelbaum, fiere auf, bis kein Wind mehr im Segel ist. Erst dann die Masthand an den Gabelbaum nehmen und wieder dicht nehmen.



Brett ausrichten

Durch Ziehen des Mastes, entweder zum Heck oder zum Bug hin, werden Rigg und Brett in einen 90° Winkel zueinander ausgerichtet. Das Board wird immer zur Zugseite hin drehen. Je nachdem woher du korrigieren möchtest, ziehe den Mast zum Heck oder Bug. Diese Methode das Board auszurichten funktioniert auch, wenn das Segel schon aus dem Wasser gezogen ist.

Fahrstellung



Trittsicher

Der eingezzeichnete Bereich stellt die Fläche dar, auf der du dich bewegen kannst ohne große Kippreaktion beim Brett hervorzurufen. Deutlich sind der breitere Stehbereich beim breiten und der längere und schmalere Stehbereich beim längeren Brett zu erkennen.



Wackeliges Brett?

Beim Wechsel aus der Grundstellung in die Fahrstellung ist es hilfreich, die Füße auf der Längsachse zu versetzen und das hintere Bein zu belasten. Je näher die Füße an der Brettkante stehen, um so instabiler wird die Fahrstellung.



Segelzug zu stark?

Beim Leichtstellen des Riggs muss das Körpergewicht auf den hinteren Fuß verlagert werden. Nur so ist es einfach, den beim Dictholen aufkommenden Segelzug zu beherrschen.

Vorsichtig anfahren!

Anders als beim Autofahren braucht man zum zügigen Anfahren auf dem Wasser nicht voll aufs Gas zu drücken. Dosiertes, langsames Gas geben, sprich Dictholen des Segels, ist viel wirkungsvoller. Erst mit zunehmender Geschwindigkeit wird das Rigg weiter dicht genommen.

Viel Gefühl

Viel Gefühl erfordert ein kräftespannender Griff am Gabelbaum. Optimal ist hier der Schulterbreite Griff. Wer gleichweit entfernt und nah am Segeldrehpunkt greift, benötigt nur relativ kleine Korrekturbewegungen zum Erhalt der optimalen Anströmung. Schulterbreit greifen braucht zwar weniger Kraft, am Anfang fällt die Riggkontrolle mit breitem Griff allerdings leichter.

Geschwindigkeit kontrollieren

Segel drehen

Das Rigg ist Motor und Bremse zugleich. Beschleunigen und Bremsen hängen nur von der Drehrichtung des Segels ab.



Beschleunigen

Allein durch das Drehen des leicht gestellten Segels kannst du beschleunigen, Gas wegnehmen und auch deutlich bremsen. Zum Gas geben wird das Segel leicht zu dir gedreht, dicht geholt und so mit Wind gefüllt. Das Körpergewicht befindet sich auf dem hinteren Fuß. Der Wind umströmt das Segel wie die Tragfläche eines Flugzeugs und das Brett gewinnt an Fahrt.

Langsamer werden

Unterbrichst du diese Anströmung, indem du das Segel wieder neutral in den Wind stellst – außerst – verliert dein Brett langsam an Fahrt bis zum annähernden Stillstand.

Bremsen

Um schneller zu stoppen, musst du dich mit dem Segel gegen den Wind zum Bug drehen, es »back drücken«. Das Segel bekommt den Wind von vorne und bremst das Brett deutlich ab. Das Körpergewicht wird hierbei über den vorderen Fuß gebracht.



Vermeide!

Oft kämpfen Einsteiger gegen den Wind. Schon beim Segelaufholen ist der aufrechte Stand wichtig, das Rigg kommt immer zum Windsurfer.



Leesturz

Wird der Segelzug unkontrollierbar stark, lässt sich der Anfänger gerne nach Lee ziehen, anstatt sich noch mehr nach hinten gegen den Segelzug zu lehnen. Lässt sich ein Leesturz nicht mehr vermeiden, dann stütze dich aktiv auf das Segel und du landest weich.

Luvsturz

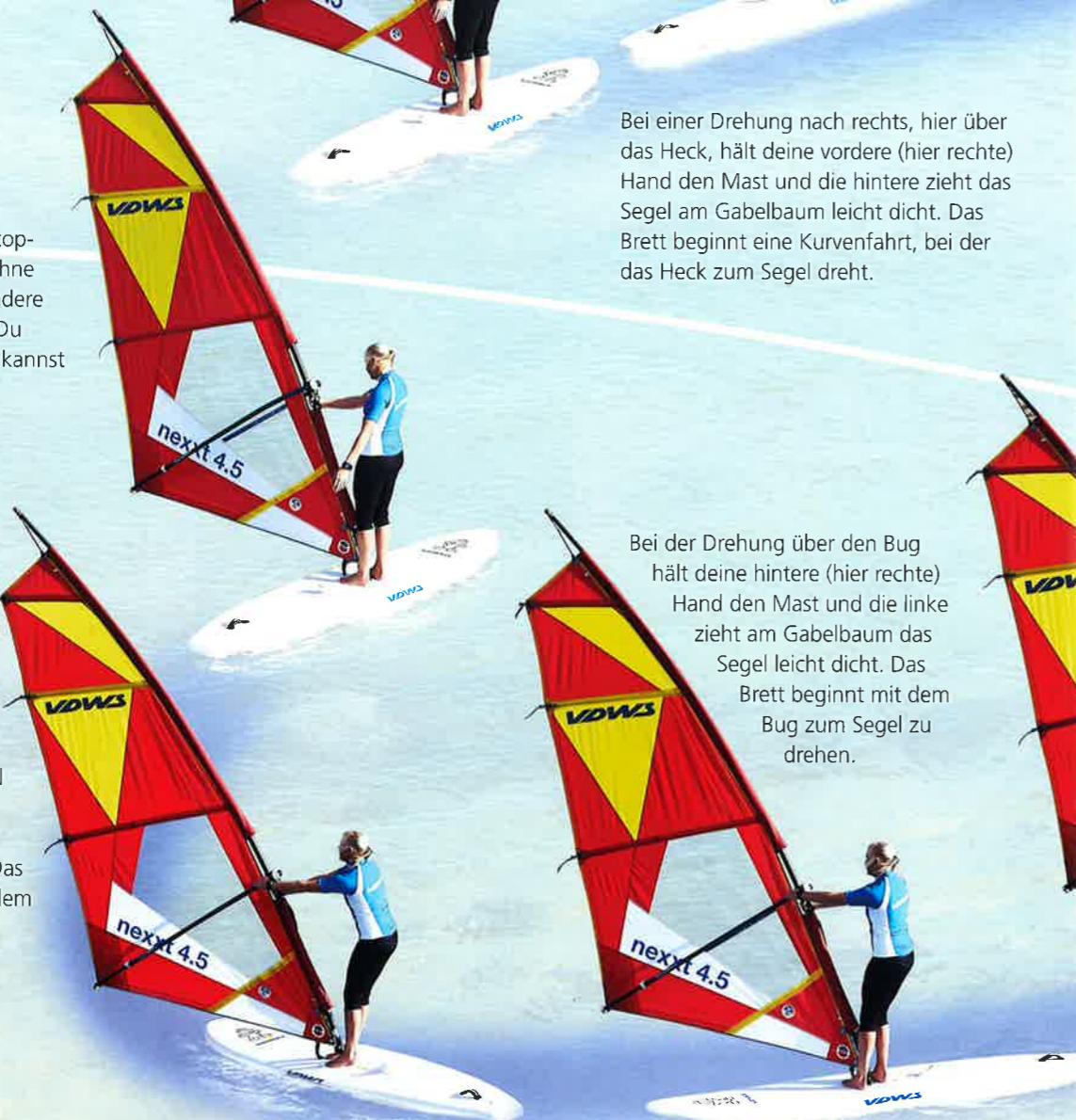
Das Segel entwickelt nur in einem kleinen Winkel zum Wind die optimale Kraft. Wird es zu weit nach Luv gedreht, lässt die Segalkraft abrupt nach und ein Luvsturz ist die Folge.

180° Brettdrehung



Segel über das Heck

Über das Heck geschwenkt fährt das Brett in einem Bogen langsam nach Luv und gewinnt dabei an Höhe zum Wind. Vor der Drehung solltest du überprüfen, ob du freien Raum zur Verfügung hast.



In der neuen Richtung stoppe die Drehung aktiv. Lehne hierzu das Rigg in die andere Richtung an den Wind. Du orientierst dich neu und kannst wieder anfahren.

Bei einer Drehung nach rechts, hier über das Heck, hält deine vordere (hier rechte) Hand den Mast und die hintere zieht das Segel am Gabelbaum leicht dicht. Das Brett beginnt eine Kurvenfahrt, bei der das Heck zum Segel dreht.

Bei der Drehung über den Bug hält deine hintere (hier rechte) Hand den Mast und die linke zieht am Gabelbaum das Segel leicht dicht. Das Brett beginnt mit dem Bug zum Segel zu drehen.



Brett drehen

Irgendwann musst du zu deinem Ausgangspunkt zurückkommen und mit deinem Brett umdrehen. Die einfachste Möglichkeit hierfür ist die Brettdrehung. Diese beginnst du aus der Grundstellung. Dabei ziehst du das Segel entweder leicht zum Bug (der Bug dreht nach Lee) oder Heck (der Bug dreht nach Luv). Das Schothorn wird dabei möglichst nah über dem Wasser gehalten. Die Drehung beendest du in der Grundstellung auf der neuen Seite.

Segel über den Bug

Das Rigg über den Bug zu schwenken fällt zu Beginn leichter. Allerdings dreht das Brett nach Lee und treibt so etwas ab.



Tipp

Während das Brett unter dem Segel zu drehen beginnt, achtest du darauf, dass die Fußspitzen immer zum Schothorn zeigen und nah am Mastfuß bleiben.

Steuern



Richtung kontrollieren

Segel kippen

Auf Segelbooten lenkt der Steuermann mit einem Rad oder einer Pinne in die gewünschte Fahrtrichtung. Windsurfer steuern dagegen mit dem Rigg durch Schieben des Segels. Die Segelstellung zum Wind bleibt gleich, das Segel wird nur in der »Segelebene«, der gedachten Linie zwischen dem Gabelbaumkopf und Gabelbaumendstück verschoben.

Abfallen

Schiebst du dein Rigg aus der Fahrstellung nach Luv – das Ende des Gabelbaums zeigt dabei nach oben – fährt dein Brett vom Wind weg. Man nennt das Abfallen.

Hierbei nimmt anfänglich der Zug auf den vorderen Arm enorm zu. Diesen Zug kontrollierst du, indem du dein Körpergewicht auf dem hinteren Bein hältst dich mit dem vorderen Bein abstützt und den Gabelbaum nah am Körper führst.



Überprüfe vor dem Steuern, ob auch genügend Platz für die Richtungsänderung vorhanden ist.

Anluven

Schiebst du dein Rigg aus der Fahrstellung nach Lee – das Gabelbaumende zeigt dabei nach unten zum Wasser – dreht sich die Brettspitze in den Wind. Diese Richtungsänderung heißt Anluven.

Das Schieben nach Lee verleitet dazu, das Segel zu dicht zu ziehen, es zu überziehen. Dabei reißt die Leestromung ab und das Brett treibt seitlich ab.



Tipp

Zum Abfallen unbedingt mit der hinteren Hand weit zum Gabelbaumende greifen. So lässt sich das Rigg leichter verschieben.



Prüfe dein Wissen

Beobachte, bei welcher Segelstellung dein Brett schneller und leichter nach Luv dreht.

Dein Schothorn ist zum Wasser geschoben:

- Ziehe dein Segel parallel zum Brett.
- Hole dein Segel nur ganz leicht dicht.

Beobachte, wie dein Brett besser abfällt:

- Du kippst dein Rigg so, dass du viel Zug auf dem Mastarm spürst.
- Du kippst dein Rigg so, dass du wenig bis keinen Zug auf dem Mastarm spürst.





Die Wende

Manöverraum prüfen – Anlufen
Überprüfe, ob Platz für das Manöver vorhanden ist. Dann leitest du die Wende mit Riggsteuerung ein, dein Brett luvt an.

Hand vom Gabelbaum an den Mast wechseln
Auf Amwindkurs wird die vordere Hand an den Mast genommen. Dabei verlagerst du dein Gewicht nach vorne und luvst unverändert an.

Fuß vor den Mast setzen
Bevor du hoch am Wind bist, setzt du den vorderen Fuß vor den Mast und stehst fast nur auf dem vorderen Fuß.

Rigg tief legen
Sobald der Bug fast in den Wind zeigt, legst du das Rigg leicht Richtung Wasser ab. Dabei verlagerst du dein Gewicht auf den vorderen Fuß und lässt das Brett weiter unter dem Segel durch den Wind drehen.

Anlufen durch den Wind
Wenden – das ist eine Drehung des Brettes mit dem Bug durch den Wind, meist vom Amwindkurs auf den neuen Amwindkurs. Dabei dreht das Heck unter dem Segel hindurch. Anders als bei der langsamen Drehung, erfolgt die Wende aus der Fahrposition. Dabei bewegst du dich mit möglichst wenigen Schritten vorne um den Mast herum auf die neue Segelseite und fährst unmittelbar in die neue Richtung weiter.
Mit einer gut ausgeführten Wende gewinnst du Weg nach Luv, du »machst Höhe gut«.

Lernen Schritt für Schritt
Zerlege das Manöver und übe einzelne Phasen der Wende. Auf diese Weise vermeidest du viele Stürze beim Training.

1. Phase: Anlufen und Abfallen
– Steuere in Schlangenlinien.
– Von Halbwind auf Amwind und zurück.
– Von Halbwind bis in den Wind und zurück.
– Von Halbwind bis durch den Wind und zurück.

2. Phase: Seitenwechsel
– Übe den zügigen Seitenwechsel erst auf dem Wasser, wenn du ihn an Land sicher und kraftsparend beherrschst.

Das solltest du wissen:
Solange das Rigg beim Anlufen in der Segelebene nach Lee verschoben wird, dreht das Board nur bis es maximal mit seiner Spitze im Wind steht. Aus dieser Position gestaltet sich der Seitenwechsel sehr schwierig, da das über dem Brett hängende Segel keinen Platz zum Stehen lässt.
Weiter dreht das Brett erst, wenn das Rigg so nach Lee gekippt wird, als wollte man es auf dem Wasser ablegen.
Ein flüssiger Seitenwechsel gelingt dann, wenn der Mast kräftig am Körper vorbeigezogen wird, sobald der Windsurfer vor den Mast kommt. So erfolgt der Schrittwechsel fließend und die instabile Phase ohne Segelzug bleibt so kurz wie möglich.

Vor den Mast wechseln
Im Wind stehend, oder besser schon etwas auf dem neuen Bug, beginnt der Seitenwechsel. Hierzu stellst du dich vor den Mast. Das Rigg hängt kurz am langen Arm über dem Heck.

Seite wechseln
Der Seitenwechsel erfolgt vor allem durch ein schnelles Ziehen des Riggs zur Brettspitze. Automatisch weicht dein Körper dem Mast aus und wechselt auf die neue Segelseite.

Tipp
Bei Leichtwind
muss das Rigg zum Abfallen extrem weit nach Luv geschoben werden. Greife die Masthand am Gabelbaum weiter hinten.

Weiterfahren
Nach dem Abfallen auf den neuen Kurs nimmst du wieder die normale Fahrposition ein. Du orientierst dich und setzt deine Fahrt fort.

Abfallen
Zum Abfallen auf den neuen Amwindkurs bleibt das Rigg weit vorne. Du spürst wieder den typischen starken Zug auf dem vorderen Arm. Das Brett dreht zügig aus dem Wind.



Die Halse

Die Drehung mit dem Bug weg vom Wind

Halsen – das ist eine Brettdrehung mit dem Bug weg vom Wind, meist vom Raumwindkurs auf den neuen Raumwindkurs. Dabei schwingt das Segel über den Bug hinweg. Das Umklappen des Segels auf die andere Seite nennen die Windsurfer »Segel shiften«. Anders als bei der langsamen Drehung bleibt bei der Halse die Fahrt erhalten. Dabei fährt das Brett nach Lee und du verlierst Höhe zum Wind.



Weiterfahren

Auf neuem Kurs orientierst du dich und setzt deine Fahrt in der normalen Fahrposition fort.



Vorderen Fuß vorsetzen

Bevor du das Rigg über den Bug schwenkst, setzt du unbedingt den vorderen Fuß zum Mast. Denn das nachfolgende Shiften setzt eine sichere Fahrposition voraus.



Hinteren Fuß vorsetzen

Sobald das Brett in die neue Fahrtrichtung zeigt, stellst du den hinteren Fuß wieder nach vorne. Das Besondere an dieser Position: die Anströmseite im Segel wechselt von der Mastseite zum Achterliek – du surfst Schothorn voraus. Das Rigg ist jetzt etwas instabiler zu führen.



Kante belasten

Belastest du jetzt noch die kurvenäußere Kante, dreht das Brett schneller durch den Wind. Während der ganzen Phase hältst du den Gabelbaum möglichst nah an der Schulter.



Bringe die einzelnen Schritte zur Halse in die richtige Reihenfolge:

- Schritt zum Heck, Heck belasten
- Fahrstellung einnehmen
- Weiterfahren
- Manöverraum überprüfen
- Rigg nach Luv Schieben
- Kurvenäußere Kante belasten
- Hinteren Fuß vorsetzen
- Segel shiften
- Vorderen Fuß vorsetzen



Tipp Shiften

Die Halse ist erst nach dem Shiften geschafft und gerade dieser Dreh mit dem Rigg hat es in sich. Glücklicherweise greift die Segelhand schon zum Abfallen recht nah am Gabelbaumende, was die Riggkontrolle bei der Fahrt mit Schothorn voraus erleichtert. In dieser Position stellst du mit der Masthand das Segel zum Wind, holst dicht und fierst auf, die Segelhand bleibt unbedingt fixiert. Tatsächlich schafft die beherrschte Fahrt mit dem Schothorn voraus die Voraussetzung kontrolliert zu shiften.



Rigg kippen

Zum Abfallen greifen die Segelhand und die Masthand den Gabelbaum deutlich weiter hinten, bevor das Rigg weit nach Luv geschoben wird. Der Gabelbaum bleibt dabei nah an der Brust. Bei weniger Wind hilft es, mit der Masthand den Gabelbaum etwas weiter hinten zu greifen. Achtung: der Segelzug nimmt deutlich zu!



Manöverraum prüfen – Abfallen

Überprüfe ob Platz für das Manöver vorhanden ist. Dann leitest du die Halse mit Riggsteuerung ein, dein Brett fällt ab.

Fuß zurücksetzen

Sobald das Brett deutlich abgefallen ist, setzt du den vorderen Fuß zurück. So belastest du das Heck und die Kurvenfahrt wird beschleunigt.



Kurse zum Wind

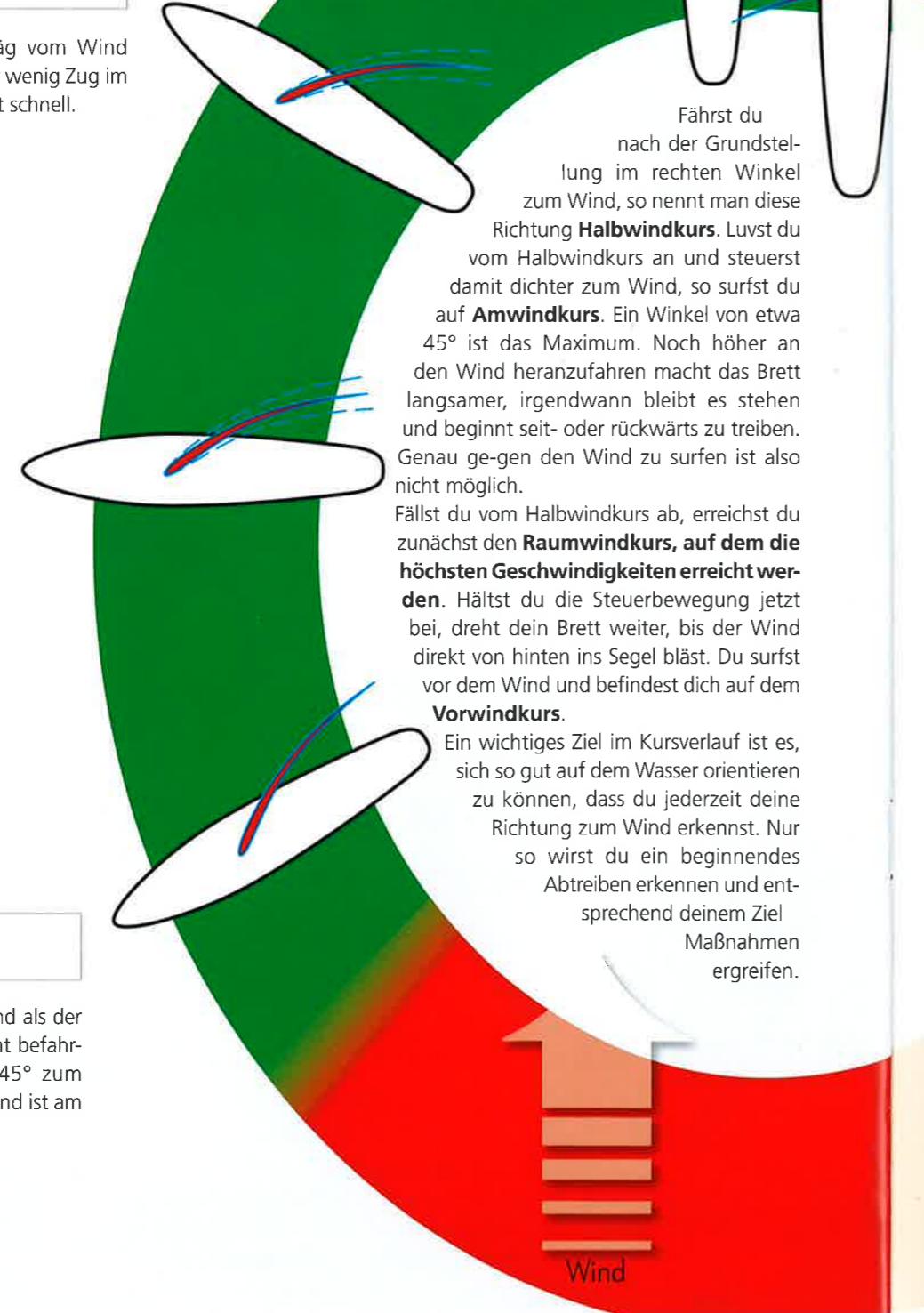
Kreuzen

Die Fahrtrichtung wird beim Windsurfen nach der Windrichtung bestimmt.



Trage die richtigen Kurse ein!

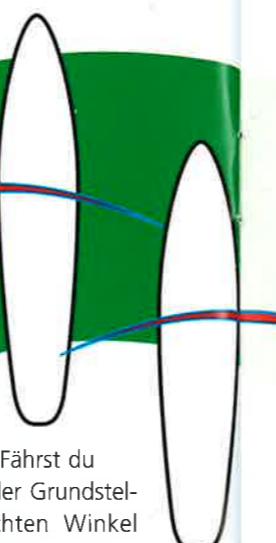
Werden alle Kurse schräg vom Wind weg genannt. Trotz relativ wenig Zug im Segel, wird das Brett recht schnell.



Heißen alle etwa rechtwinklig zum Wind verlaufenden Kurse. Hierbei verliert oder gewinnt man keine Höhe zum Wind. Anluven fällt leicht und ist jetzt deutlich einfacher als vom Amwindkurs.

Sind alle Kurse höher zum Wind als der Halbwinktkurs bis hin zum nicht befahrbaren Sektor näher als ca. 45° zum Wind. Das Abfallen vom Amwind ist am schwierigsten.

Werden Fahrtrichtungen direkt vor dem Wind genannt. Es ist der direkte Weg nach Lee. Vorwindsurfen ist sehr langsam und kippelig.



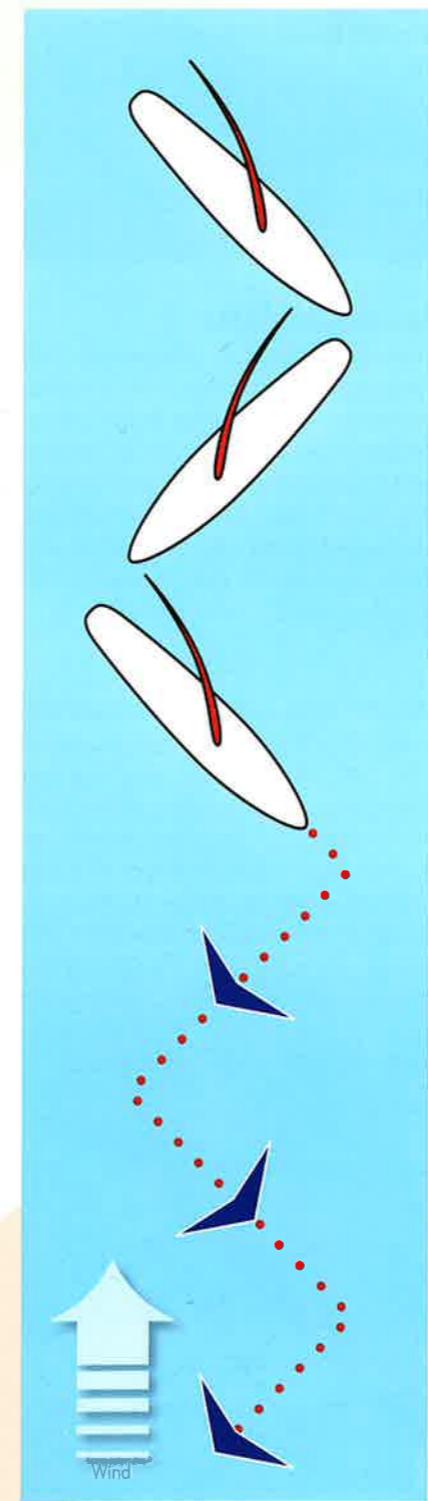
Fährst du nach der Grundstellung im rechten Winkel zum Wind, so nennt man diese Richtung **Halbwinktkurs**. Luvst du vom Halbwinktkurs an und steuerst damit dichter zum Wind, so surfst du auf **Amwindkurs**. Ein Winkel von etwa 45° ist das Maximum. Noch höher an den Wind heranzufahren macht das Brett langsamer, irgendwann bleibt es stehen und beginnt seit- oder rückwärts zu treiben. Genau gegen den Wind zu surfen ist also nicht möglich.

Fällst du vom Halbwinktkurs ab, erreichst du zunächst den **Raumwindkurs, auf dem die höchsten Geschwindigkeiten erreicht werden**. Hältst du die Steuerbewegung jetzt bei, dreht dein Brett weiter, bis der Wind direkt von hinten ins Segel bläst. Du surfst vor dem Wind und befindst dich auf dem **Vorwindkurs**.

Ein wichtiges Ziel im Kursverlauf ist es, sich so gut auf dem Wasser orientieren zu können, dass du jederzeit deine Richtung zum Wind erkennst. Nur so wirst du ein beginnendes Abtreiben erkennen und entsprechend deinem Ziel Maßnahmen ergreifen.

Kreuzen – Höhelaufen gegen den Wind

Der direkte Weg zu einem Ziel im Wind ist beim Windsurfen oder Segeln ein Umweg. Da du nur maximal 45° zum Wind surfen kannst, musst du einen Trick anwenden. Ein Zick-Zack Kurs gegen den Wind führt dich zum Ziel in Luv. So gelangst du auf den kürzesten Umwegen zum Ziel. Dieses Aneinanderreihen von Amwindkursen heißt Kreuzen.



Kreuzen mit Plan

Kreuzen setzt eine gute Orientierung voraus: Wo willst du hin – wo kannst du hin. Die ersten Schläge führen immer am Ziel vorbei. Erst mit dem letzten Schlag steuerst du es direkt an. Mit kleinen Steuerbewegungen tastest du dich an den idealen Amwindkurs heran. Anluven bis das Board immer langsamer wird oder gerade wieder Fahrt aufnimmt – auf diese Weise geht es an der Windkante entlang. Zu Beginn fällt es schwer, den maximalen Winkel zum Wind, die Windkante, zu finden. Sofern du dich in einem Revier



Abländiger Wind

Während sich bei frischen bis starken auflandigen Winden eine kurze steile Welle bildet, ist bei vergleichbar starkem abländigen Wind das Wasser im Uferbereich meist spiegelglatt. Auf den ersten Blick lässt sich stärkerer Wind nicht unbedingt erkennen. Abländiger Wind bläst nämlich in der Uferzone meist deutlich schwächer, als draußen auf See. Das liegt an Abdunklungen wie Häuserreihen, Baumwipfeln oder Steilufern, die Wind bis weit aufs Wasser abschwächen und ablenken. Erst nach dem zwanzigfachen Weg der Uferhöhe erreicht der Wind über dem Wasser seine tatsächliche Stärke. Welle und Schaumkämme, die eine Einschätzung der herrschenden Windstärke zulassen, entwickeln sich erst entsprechend weit vom Ufer entfernt.

So verwundert es nicht, dass abländiger Wind von vielen Windsurfern unterschätzt wird. Wer sein Segel nach den ufernahen Bedingungen wählt, wird schnell zum Seenotrettungsfall.

Bei der Einschätzung einer abländigen Windsituation verlässt du dich besser auf das erfahrene Auge des Windsurf- oder Segellehrers.



Die abgebildete Variante vorwärts zu kommen kannst du einsetzen, wenn dir das Zurücksurfen nicht gelingt. Zum Ausgangspunkt paddelst du so schnell zurück. Diese Paddelvariante ist auch nützlich, falls dir der Wind ausgeht. Bei starkem abländigem Wind ist das Zurückpaddeln zum Ufer allerdings keine Option. Solltest du in solch eine Situation geraten, lass dein Segel und Brett zusammen, bleibe unbedingt auf dem Brett – es ist deine Rettungsinsel – und gebe andauernd Notsignal.

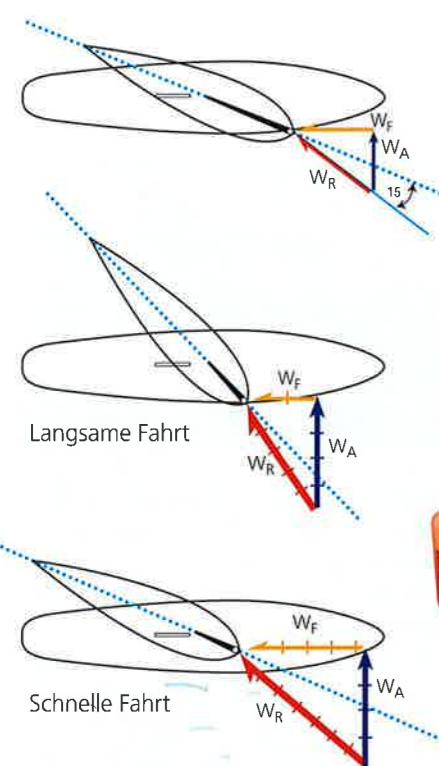
befindest, wo es Orientierungspunkte wie Bäume, Häuser, Bojen o.ä. gibt, kannst du Zwischenziele zu Hilfe nehmen. Noch in der Grundstellung wird der Punkt, auf den der Bug zeigt, zum **Halbwinktkurs**. Der optimale **Amwindkurs** liegt ca. 45° nach Luv. Dort suchst du dir ein **Amwindziel**, das du nach dem Start anzusteuern versuchst. Nach einer gewissen Strecke wendest du und suchst dir neue Ziele. Mit zunehmender Übung wirst du immer sicherer den Amwindkurs fahren und schnell in Luv liegende Ziele erreichen.

Physikalische Kräfte



Der Wind – die treibende Kraft

Der Wind, den du an Land spürst, heißt **atmosphärischer Wind** (W_A). Auf einem Motorboot bläst dir – bei jeder Fahrtrichtung – der Wind direkt von vorne ins Gesicht. Du spürst den **Fahrtwind** (W_F). Der Wind beim Windsurfen ist eine Mischung aus atmosphärischem Wind und Fahrtwind. Man nennt ihn **relativer Wind** (W_R). Er kommt immer etwas weiter von vorn als der atmosphärische Wind.



Relativer Wind

Gesurft wird mit dem relativen Wind. Seine Richtung und Stärke ändern sich fortwährend. Schon kleine Böen, die das Windsurfboard beschleunigen, führen zu Abweichungen in Richtung und Stärke. Für optimalen Vortrieb musst du ständig die Segelstellung anpassen.

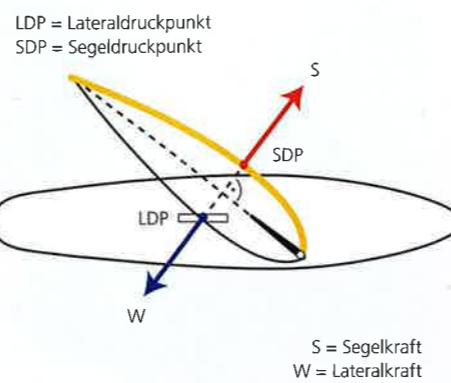
Je schneller du surfst, um so weiter von vorne kommt der relative Wind. Entsprechend dichter musst du dein Segel holen, um eine optimale Anströmung zu behalten. Für bestmöglichen Vortrieb ist es nötig, die Segelstellung ständig zu überprüfen und eventuell den veränderten Bedingungen anzupassen.

Wirkende Kräfte

Jede Kraft braucht eine Gegenkraft. Das Gegenstück zu Segelkraft bilden Schwert, Finne und die leeseitige Brettseite im Wasser. Sie ergeben die Lateralkraft und verhindern ein Abtreiben in Windrichtung, die Abdrift. Der jeweilige Mittelpunkt der Segel- wie auch der Lateralakraft wird Segeldruckpunkt bzw. Lateraldruckpunkt genannt.

Segel- und Lateraldruckpunkt

Die Segelkraft (S) kann man mit einem Pfeil darstellen, der die Richtung und Stärke schematisch angibt und am Segeldruckpunkt (SDP) ansetzt. Die lateralen Kräfte greifen am Lateraldruckpunkt (LDP) an (er liegt bei Brettern mit Schwert etwa auf der Höhe des Schwertes) und wirken genau in die entgegengesetzte Richtung wie die Segelkraft. Zeichnerisch lässt sich die Lateralakraft ebenfalls durch einen Pfeil (W) darstellen.



Tipp

Dein Brett fährt beim Starten geradeaus, wenn beide Kräfte genau auf einer Wirkungslinie liegen.

Das Segel als Motor

Beim Windsurfen strömt der Wind von der Masttasche her am ganzen Segel entlang. An der Segelwölbung, dem Segelprofil, entwickelt die umströmende Luft, ähnlich wie an einer Flugzeugtragfläche, Überdruck und Zug.

An der Luvseite des Segels bildet sich ein Überdruck, an der nach außen gewölbten Leeseite ein etwa doppelt so starker Zug. Die Summe der Kräfte von Überdruck und Zug wird Segelkraft genannt. Sie zieht das Rigg und dadurch auch das Brett vorwärts. Wie groß die Kraft, besonders an der Leeseite wird, hängt vom Winkel zwischen anströmenden Wind und Segel ab. Er sollte etwa um die 15 bis 20° liegen. Sehr theoretisch, auf dem Wasser merkt man den

Unterschied allerdings deutlich. Sobald das Segel über den optimalen Winkel dichtgezogen wird, verändert sich die Leeströmung ungünstig für den Vortrieb und das Brett wird deutlich langsamer.



Wann ändert sich der relative Wind in Richtung und/oder Stärke?



Wenn sich die Fahrtrichtung ändert?



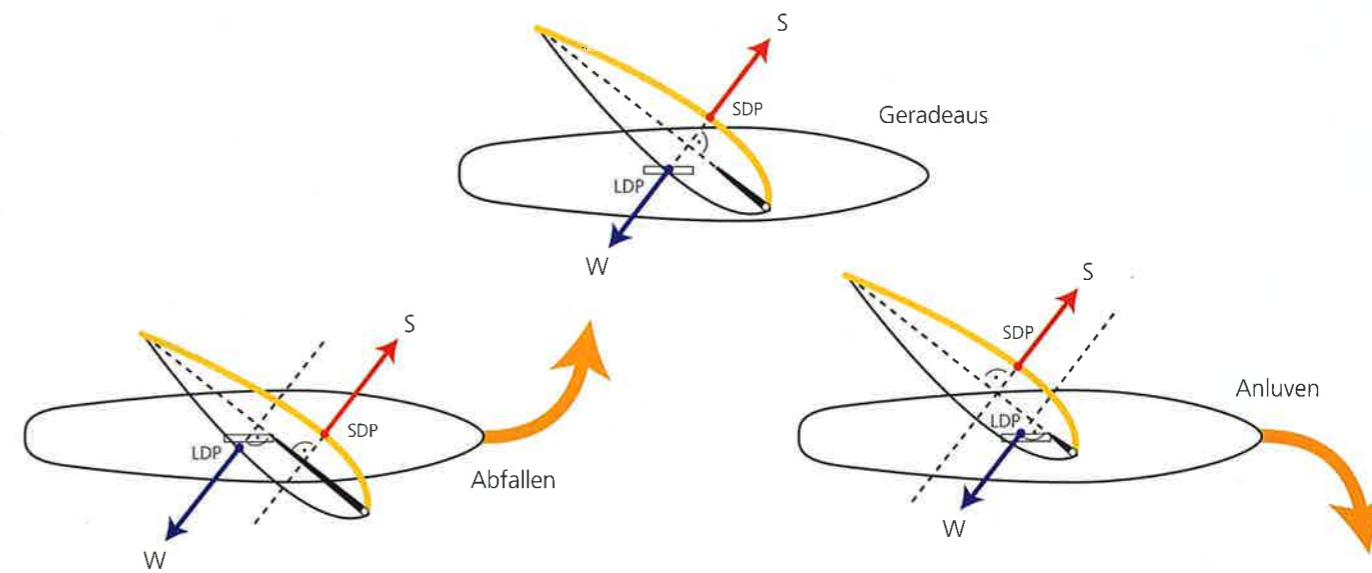
Wenn sich Richtung oder Stärke des atmosphärischen Windes ändern?



Wenn du schneller oder langsamer wirst?

Steuerkraft

Die Segelkraft wird beim Steuern durch Schieben des Riggs im rechten Winkel zu ihrer Wirkungslinie, der Segelsehne, verschoben. Dadurch entsteht zwischen beiden Kräften S und W ein Drehmoment. Es fällt umso stärker aus, je weiter der Abstand der Wirkungslinien zueinander ist, oder je größer die Kräfte sind. Das heißt: Für gleiche Steuerwirkung reicht bei viel Wind ein geringes Verschieben; bei wenig Wind muss das Rigg dagegen stärker verschoben werden.



Segel- und Lateraldruckpunkt kannst du leicht erspüren. Der Punkt, an dem du das angestromte Rigg mit einer Hand halten kannst, liegt dem SPD genau gegenüber. Das Segel zieht genau in die Richtung, in die der Arm zeigt. Ebenso kannst du ein Brett mit einer Hand exakt auf Höhe vom LPD seitlich durch das Wasser schieben, ohne dass es rechts oder links wegdreht.

Ordnung muss sein

Verkehrsordnungen

Windsurfer sind, wie alle Verkehrsteilnehmer auf dem Wasser, verpflichtet, die einschlägigen Verkehrs vorschriften zu beachten. Die Wasserflächen sind eingeteilt in verschiedene Geltungsbereiche mit ergänzenden Vorschriften. Grundsätzlich gelten auf der »Hohen See« und auf den mit dieser, von Seeschiffen befahrenen Gewässern die internationalen Kollisionsverhütungsregeln (KVR). Auf den Wasserflächen der deutschen Seeschiffahrtsstraßen (3-Seemeilen-Bereich, betonnte Fahrwasser, sowie an der Küste angrenzende Wasserstraßen mit Seeverkehr) gilt daneben die deutsche Seeschiffahrtsstraßenverordnung (SeeSchStrO), die im Falle einer von der KVR abweichenden Regelung vorrangig gilt. Im Mündungsgebiet der Ems und der Leda gilt anstatt der SeeSchStrO die deutsch-niederländische Schiffahrtsverordnung (SchiffO Ems). Darüber hinaus haben wir für die BRD die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen Nord und Nordwest in den Bekanntmachungen zu SeeSchStrO und zur SchiffO Ems jeweils für ihren Bereich örtliche Sonderregelungen erlassen. Auf den Binnenschiffahrtsstraßen Rhein, Mosel und Donau gelten aus Gründen der Zuständigkeit internationaler Stromkommisionen die

Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

Moselschiffahrtspolizeiverordnung

Donauschiffahrtspolizeiverordnung.

Auf den übrigen Binnenschiffahrtsstraßen, die Bundeswasserstraßen sind, gilt die Binnenschiffahrtsstraßenordnung. Auf den Landes- (z.B. Bodensee) bzw. Kommunalgewässern der BRD gelten landes- bzw. kommunalrechtliche Verkehrs vorschriften.

Verbote

Im Bereich der deutschen Seeschiffahrtsstraßen ist das Windsurfen im Fahrwasser grundsätzlich verboten und ausserhalb der Fahrwasser grundsätzlich erlaubt. Ausnahmen regeln die Bekanntmachungen der Wasser- und Schiffahrtsdirektionen Nord- und Nordwest. Für Windsurfer besteht nach der SeeSchStrO zudem Fahrverbot bei Nacht und bei verminderter Sicht. Die allgemeinen Befahrensverbote für Bundeswasserstraßen in den Nationalparken im Bereich der Nord- und Ostsee sowie in den Naturschutzgebieten sind zu beachten.

Sportgerät oder Fahrzeug

Nach der SeeSchStrO sind Windsurfer den Segelfahrzeugen nicht gleichgestellt (anders im Geltungsbereich der KVR). Windsurfer, Wasserkiläfer und ihre Zugboote sowie Wassermotorräder sind als Wassersportgeräte im Bereich der deutschen Seeschiffahrtsstraßen gegenüber allen Fahrzeugen ausreichpflichtig. Untereinander weichen sie nach den Ausweichregeln der KVR aus. Auf Badende und Schwimmer haben sie besondere Rücksicht zu nehmen.

Fahrwasser

Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO und der SchiffO Ems sind die Teile der Wasserflächen, die durch Fahrseitenzeichen (laterale Zeichen) begrenzt oder gekennzeichnet sind oder die auf den an die deutsche Küste angrenzenden Wasserstraßen (mit Seeverkehr) für die durchgehende Schiffahrt bestimmt sind. Betont wird von See kommend. An der Backbordseite finden sich rote Stumpf-, Leucht- oder Spierentonnen (im Watt auch Stangen mit Besen aufwärts oder Pricken), eventuell mit rotem Zylinder als Toppzeichen (Stangen immer mit Zylindertoppzeichen). Die Steuerbordseite des Fahrwassers wird gekennzeichnet durch grüne Spitz-Leuchttönen oder Stangen (im Watt Stangen mit Besen abwärts), eventuell mit grünem Kegel als Toppzeichen (Stangen immer mit Kegeltoppzeichen). Abzweigende oder

einmündende Fahrwasser zeigen ein waagerechtes Band an, dessen Farbgebung (rot oder grün) die Abzweigung der Einmündung anzeigen.



Wann und unter welchen Bedingungen ist das Windsurfen verboten? Nenne zwei:

In welche Kategorie fällt ein Windsurfbrett auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen?



Fahrzeug



Sportgerät

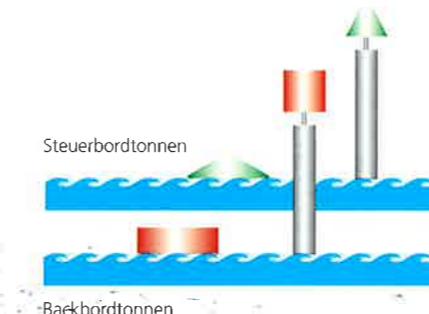
Welche Form und Farbe haben die Fahrwassertonnen an der Backbordseite?



Oben spitz, grün



Oben zylindrisch, rot



Ausweichregeln

Grundregel für das Verhalten im Verkehr

Allen Verkehrs vorschriften steht der Grundsatz voran, dass sich jeder Verkehrsteilnehmer so zu verhalten hat, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet und dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Insbesondere sind die Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die die seemännische Sorgfaltspflicht sowie die besonderen Umstände des Falles erfordern.

Ausweich- und Kurshaltepflcht

Nähern sich zwei Fahrzeuge so, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, müssen sie sich entsprechend den Ausweich- und Fahrregeln verhalten. Die KVR unterscheiden zwischen Ausweichpflicht und Kurshaltepflcht. Das ausweichpflichtige Fahrzeug muss das Ausweichmanöver frühzeitig, durch-

greifend und klar erkennbar durchführen. Beim Ausweichen sollte keinesfalls der Bug des Kurshalters gekreuzt, sondern dessen Heck passiert werden. Der Kurshalter hat seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beizubehalten. Kommt der Ausweichpflichtige seiner Ausweichpflicht nicht nach, darf der Kurshalter durch eigenes Manöver einen Zusammenstoß vermeiden. Kommt das ausweichpflichtige Fahrzeug dem Kurshalter so nahe, dass es allein einen Zusammenstoß nicht mehr vermeiden kann, so muss der Kurshalter das Manöver des letzten Augenblicks ausführen.

Ausweichregeln für Fahrzeuge in Sicht

Die Ausweichregeln der KVR unterscheiden ausschließlich nach der Antriebsart der Fahrzeuge. Besondere Fahr- und Ausweichregeln für »Sportfahrzeuge« gibt es nicht. Sie haben die gleichen Rechte, aber auch die gleichen Pflichten wie die Berufsschiffahrt.

Maschinenvahrzeuge weichen Segelfahrzeugen aus. Da ein Überholer unabhängig von der Antriebsart ausweichpflichtig ist, wäre beispielsweise ein überholendes Segelfahrzeug gegenüber einem langsamem Maschinenvahrzeug ausweichpflichtig. Windsurfer sind nach KVR Segelfahrzeuge. Im Geltungsbereich der SeeSch SrtO sind Windsurfer als Wassersportgerät gegenüber Fahrzeugen generell ausweichpflichtig.



Tipp

Wenn du für ein Ausweichmanöver deinen Kurs oder deine Geschwindigkeit änderst, solltest du **rechtzeitig, deutlich und entschlossen** handeln.



Manöver des letzten Augenblicks

Behält trotz warnenden Zurufs ein ausweichpflichtiges Fahrzeug seinen Kurs bei und ist es bereits so nahe gekommen, dass ein Zusammenstoß durch ein Manöver dieses Fahrzeuges allein nicht mehr vermieden werden kann, so muss der Kurshalter das Manöver des letzten Augenblicks ausführen.

Kiter im Wasser? In Luv vorbei!

Begegnet du einem im Wasser liegenden Kiter, surfe immer in Luv vorbei. Der in Lee im Wasser liegende Schirm zieht den Kitesurfer schnell nach Lee. Außerdem befinden sich zwischen der Person im Wasser und dem Schirm ca. 25 m lange Leinen.



Tipp

Ausweichmanöver
Weiche frühzeitig mit sicherem Passierabstand aus.



Zwei Windsurfbretter befinden sich auf Kollisionskurs. Welcher Surfer ist ausweichpflichtig?

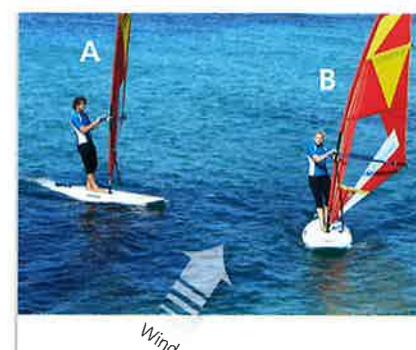
Fahrregeln nach der Binnenschiffahrtsstraßenordnung

Auch die Binnenschiffahrtsstraßenordnung kennt nicht die Begriffe »Sportboot« und »Berufsschiff«. Sie kennt nur Kleinfahrzeuge und Fahrzeuge die kein Kleinfahrzeug sind. Kleinfahrzeuge, sind Fahrzeuge unter 20 m Länge, einschließlich der Windsurfer. Kleinfahrzeuge sind allen anderen Fahrzeugen gegenüber ausweichpflichtig. Untereinander weichen segelnde Kleinfahrzeuge aus.



Tipp

Segel links, Vorfahrt bringt's.



Zwei Windsurfbretter befinden sich auf Kollisionskurs. Welcher Surfer ist ausweichpflichtig?

Besondere Ausweichregeln für Segelfahrzeuge untereinander

Haben zwei Segelfahrzeuge den Wind nicht von der selben Seite, so muss das Fahrzeug, das den Wind von Backbord hat, dem anderen ausweichen. Haben zwei Segelfahrzeuge den Wind von der selben Seite, so muss das luvwärtige Fahrzeug dem leewärtigen Fahrzeug ausweichen.



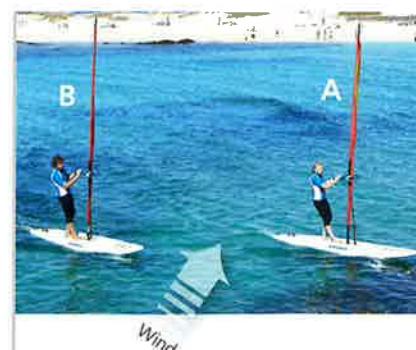
Tipp

Luv weicht Lee, weil ich ihn seh.



Verkehr

Jedes Fahrzeug muss jederzeit mit sicherer Geschwindigkeit (u.a. in Abhängigkeit von der Verkehrs dichte, den Sichtverhältnissen und der eigenen Manövriertfähigkeit) fahren, so dass es geeignete und wirksame Maßnahmen treffen kann, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Zudem muss jedes Manöver zur Vermeidung eines Zusammenstoßes zu einem sicheren Passierabstand führen.



Du surfst mit Brett B und willst überholen. Wie verhältst du dich?

Natur und Umwelt

Wir Windsurfer erfahren die Auswirkungen der Umweltverschmutzung sozusagen am eigenen Leib. Das Gefühl bei jedem Sturz in dreckiges Wasser zu tauchen, ist unangenehm und vermeist einem den Spaß am Windsurfen gründlich. Wir besitzen daher, wie alle Wassersportler, ein besonders geschärftes Umweltbewusstsein. So wie wir uns sauberes Wasser und eine biologisch intakte Umwelt für unseren Freizeitsport wünschen, sollten wir selbst auch versuchen, die Umweltbelastung durch das Windsurfen so gering wie möglich zu halten.

Die wichtigsten Umweltregeln am Wasser

- Starte nur an wenig bewachsenen Strandabschnitten oder speziell vorgesehenen Einstiegsplätzen.
- Meide Schilfzonen, seichte und flache Gewässer mit Wasserpflanzen.
- Informiere dich über Naturschutzzonen und Brutplätze und halte dich von ihnen fern.
- Halte den Mindestabstand von 200 m zu Vogelansammlungen ein.
- Beachte die Einschränkungen des Wassersports in Naturschutzgebieten.
- Nimm Rücksicht auf alle Tiere in Feuchtgebieten internationaler Bedeutung.



SAFETY FIRST

Check der Ausrüstung

Es sollte selbstverständlich sein, vor jedem Windsurfen die Ausrüstung auf ihren Zustand zu überprüfen. Angerissene Powerjoints oder Tampen können ebenso wie lose Fußschlaufen oder ein schlecht sitzendes Segeltop schnell in eine Notsituation führen.

Ausflug

Wenn du einen längeren Windsurfausflug planst, solltest du bei Bekannten oder an deinem Wassersportcenter folgende Informationen hinterlassen:

- wohin du surfst
- voraussichtliche Rückkehr
- geplante Pausen unterwegs
- deine Segelfarbe

Strömungen

Strömungen sind vom Ufer aus schwer zu erkennen. Im ungünstigsten Fall können sie sich als sehr tödlich erweisen, da man gegen eine starke Strömung kaum anpaddeln oder schwimmen kann. In Binnenrevieren entstehen Strömungen durch Zu- und Abflüsse. Lebensgefährlich kann es im Bereich der Wehre von Talsperren werden. Diese sind allerdings durch gut sichtbare Warntafeln gesichert.



Gezeiten

Am offenen Meer entstehen Strömungen vor allem durch Gezeiten: Eine Gezeit umfasst eine Ebbe und eine Flut. In 12,5 Stunden läuft das Wasser vom Hochwasser zum Niedrigwasser (Ebbe) ab und danach wieder zum Hochwasser (Flut) auf.

Strömungsgeschwindigkeit

Die stärksten Strömungen entstehen:

- bei großem Höhenunterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser
- um Inseln oder andere im bzw. unter Wasser liegende Hindernisse
- jeweils in der dritten und vierten Stunde vor und nach dem Hochwasser.

Strömungsrichtung

Im Uferbereich kann die Strömung durch Hindernisse (Sandbänke, Inseln, Buhnen) umgeleitet werden und läuft daher nur im Ausnahmefall direkt in Richtung der Gezeiten. Erkundige dich vor dem Windsurfen, ob und wann starke Strömungen auftreten können.

In Not?

Paddeln oder warten und gleich Hilfe rufen – das ist eine schwierige Entscheidung:

Zum Paddeln musst du das Rigg möglicherweise abbauen oder es aufgeben. Wartest du dagegen auf Rettung, dient das aufgespannte Rigg als Treibanker. Besonders gegen starken, ablandigen Wind wird das Paddeln sehr anstrengend. Zurückpaddeln solltest du nur dann, wenn du sicher bist, die Strecke problemlos zu bewältigen.



Hilfe rufen ist keine Schande!

Das Notsignal muss deutlich und gut sichtbar gegeben werden, damit eine Rettung zügig eingeleitet werden kann. Du hast zwei Möglichkeiten:

- Sitzend, kniend oder stehend werden die seitlich ausgestreckten Arme deutlich und langsam auf- und abbewegt.
- Auf das Brett stellen (knien), das Gleichgewicht durch Zug an der Aufholleine stabilisieren. Mit der anderen Hand einen grellfarbenen Gegenstand (z.B. Trapez) in langsamen Kreisen schwenken.

Zusätzlich solltest du in regelmäßigen Abständen dein Rigg aufziehen. Du wirst so im Wellengang oder gegen gleißendes Licht besser ausgemacht. Im Zweifelsfall lass dein Rigg aufgespannt und bleibe in jedem Fall beim Brett. So sparst du Kräfte und wirst vom Boot oder Rettungshubschrauber aus besser gesehen.

Hilfe leisten

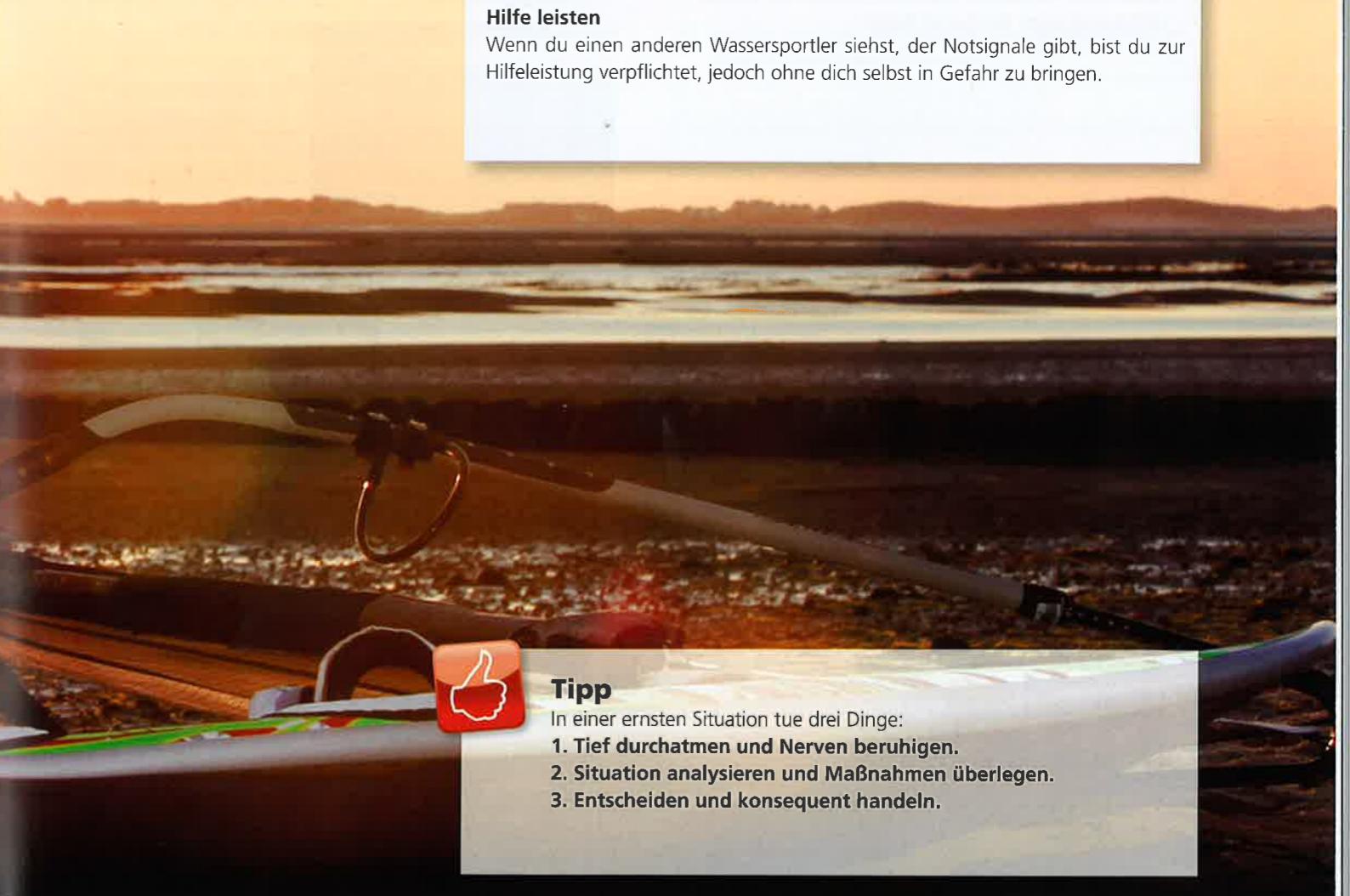
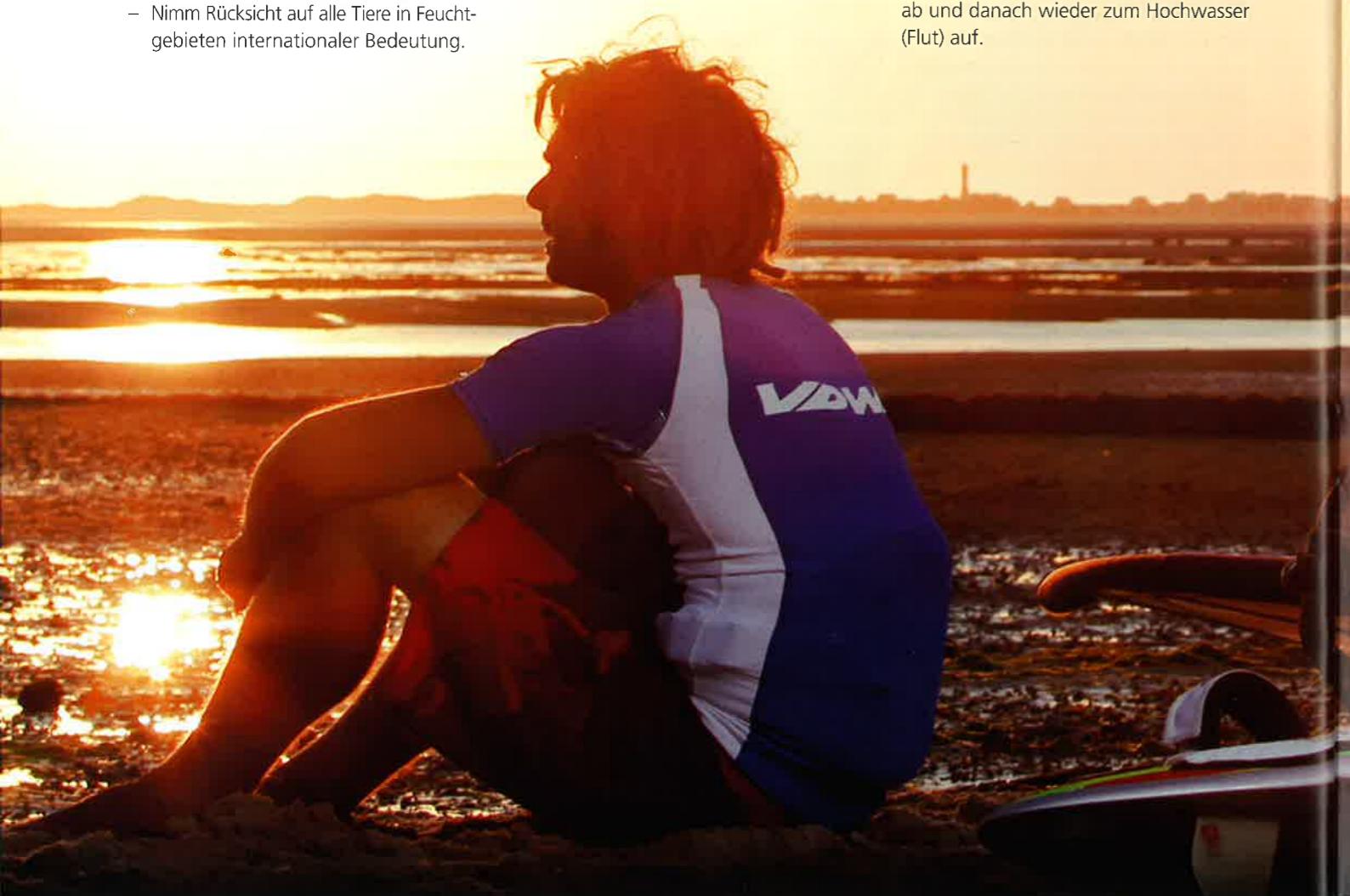
Wenn du einen anderen Wassersportler siehst, der Notsignale gibt, bist du zur Hilfeleistung verpflichtet, jedoch ohne dich selbst in Gefahr zu bringen.



Tipp

In einer ernsten Situation tue drei Dinge:

1. Tief durchatmen und Nerven beruhigen.
2. Situation analysieren und Maßnahmen überlegen.
3. Entscheiden und konsequent handeln.



Prüfe dein Wissen



1. Was löst du beim Abbau eines Rigs zuerst?
Die Trimmschot oder den Vortiekstrekker?

2. Nenne die Vorteile eines durchgelatteten Segels.

3. Wie hoch sollte der Gabelbaum am Mast befestigt werden, um eine angenehme Fahrposition zu ermöglichen?

4. Du möchtest nach dem Grundkurs ein Brett kaufen. Was sind wichtige Kaufkriterien?

5. Du fährst bei leichter Brise auf Raumwindkurs vom Ufer los und spürst nur wenig Zug im Segel. Zurück musst du hoch am Wind surfen. Wie verändert sich der relative Wind und damit der Zug im Segel?

6. Wie nennt man die rechte Brettseite in Fahrtrichtung gesehen in der Seemannssprache?

7. Wie wird die windabgewandte Seite beim Segeln und Windsurfen genannt?

8. Bringe die Punkte zum Aufriggen in die richtige Reihenfolge:

Trimm überprüfen

Mast zusammenstecken, Mast in die Masttasche einschieben, Mastfuß einsetzen, Vorliekstrekker einfädeln

Trimschot spannen

Gabelbaum in etwa auf Schulterhöhe befestigen

Vorliek spannen

9. Wie wird die Richtungsänderung weg vom Wind genannt?

10. Wie nennt man das Manöver bei dem du mit dem Bug durch den Wind drehst und die Segelseite wechselt?

11. In welchem Zeitraum ist während einer Gezeit die Strömung am stärksten?

12. Wenn du das Rigg nach Luv (Mast Richtung Wasser, Gabelbaumende nach oben) schiebst, nennt man das?

13. Wie verhältst du dich in Revieren mit Schilf- und Röhrichtbeständen?

14. Welche Informationen holst du unbedingt ein, bevor du in einem dir unbekannten Revier surfen gehst?

15. Zwei Windsurfer mit dem Wind, Surfer A von Backbord, Surfer B von Steuerbord, fahren auf Kollisionskurs. Welcher Surfer ist ausweichpflichtig?



16. Welche Regel gilt?

17. Es halten sich viele Badegäste im Wasser auf. Wie verhältst du dich?

18. Du befindest dich in Not undforderst Hilfe an. Welche Notsignale sind auf dem Wasser deutlich sichtbar und anerkannt?

19. Du möchtest aus dem Halbwinktkurs durch Riggsteuerung anlufen. Was machst du?

20. Auf welchem Kurs wird die höchste Geschwindigkeit erreicht?

21. Wie sind Ausweichmanöver durchzuführen?

22. Zwei Windsurfer mit dem Wind von derselben Seite fahren auf Kollisionskurs. Welcher Surfer ist ausweichpflichtig?



23. Welche Regel gilt?

24. Auf welcher Seite des Fahrwassers einer SeeSchStr befinden sich die roten Tonnen mit zylindrischem Aufsatz?

25. Wann und unter welchen Bedingungen ist Windsurfen grundsätzlich verboten?

26. Warum kann das Windsurfen bei ablandigem Wind gefährlich werden?

27. Wozu dient das Schwert?

28. Wozu dient die Finne?

29. Welche wichtigen Punkte gehören zu einem Revier- und Materialcheck?

30. Warum musst du dich über die Gezeitenverhältnisse an einem Küstenrevier informieren?

31. Welches ist die wichtigste Regel im Wasserverkehr?

32. Was kann Richtung und Stärke einer Strömung in einem Tidengewässer stark beeinflussen?

Lexikon der Fachbegriffe

Abdrift	seitliches Abtreiben eines Brettes, besonders beim Kreuzen	Halbwinkurs	Kurs genau quer zum atmosphärischen Wind
Abfallen	Richtungsänderung weg vom Wind	Halse	Manöver bei dem das Brett mit dem Bug weg vom Wind dreht und der Surfer die Segelseite wechseln muss
Abländig	Wind der vom Land aufs Wasser weht	Heck	hinterer Teil des Brettes
Achterliek	hintere Kante des Segels	Hoch am Wind	Kurs, bei dem man maximalen Winkel zum Wind segelt um nach Luv zu gelangen
Achtknoten	sitzt am Ende einer Leine, verhindert das Durchrutschen durch eine Klemme	Höhe	Distanz zu einem bestimmten Punkt nach Luv
Amwindkurs	Kurs schräg zum Wind; Kurs mit dem man Höhe gewinnt	Klemme	Vorrichtung zum Belegen einer Leine
Anluven	Richtungsänderung zum Wind hin	Killen	wenn das Segel nicht mit Wind gefüllt ist und flattert
Anstellwinkel	Winkel zwischen Segelsehne und relativem Wind	Kollisionskurs	wenn zwei Segelfahrzeuge oder Windsurfer so aufeinander zufahren, dass es zur Kollision käme, wenn keines ausweicht
Atmosphärischer Wind	tatsächlich wehender Wind	Kreuzen	Zick-Zack-Kurs zum Ziel in Luv
Aufländig	Wind der vom Wasser in Richtung Land weht	Kurse	Fahrtrichtungen des Brettes zum atmosphärischen Wind
Aufholleine	Leine an der das Rigg aus dem Wasser gezogen wird	Kurshalteplicht	bei einem Kollisionskurs muss das Brett mit Wegerecht seinen Kurs halten, damit das ausweichpflichtige Brett reagieren kann
Auftrieb	das Gewicht welches das Brett maximal tragen kann	Laminare	wenn der Wind ohne Verwirbelungen am
Aufriggen	das Aufbauen des Rigs	Strömung	Segel entlang strömt
Ausweichpflicht	wer kein Wegerecht hat, muss ausweichen	Lateralfäche	seitliche Fläche vom Brett unter Wasser, die der Abdrift entgegenwirkt
Backbord	in Fahrtrichtung linke Seite von einem Brett oder Boot	Lateraldruckpunkt (LDP)	Punkt am Brett unter Wasser, an der die seitlich wirkende Kraft ansetzt
Backbordbug	wenn das Segel auf der Backbordseite, der linken Seite in Fahrtrichtung, steht	Lattenspanner	Vorrichtung mit der die Segellatten im Segel gespannt werden
Backhalten	Segel gegen die Fahrtrichtung in den Wind drücken	Lattentaschen	aufgenähte Taschen, in die die Segellatten eingeschoben werden
Beaufort	Bezeichnung der Windstärken anhand optischer Merkmale	Lee	die dem Wind abgewandte Seite
Böe	plötzlicher, heftiger Windstoß	Liek	Seite eines Segels
Bug	vorderer Teil des Brettes	Luv	die dem Wind zugewandte Seite, die Seite aus der der Wind kommt
Dichtholen	Segel zum Wind drehen um Vortrieb zu erzeugen	Mastfuß	Verbindung zwischen Rigg und Brett
Durchsetzen	stark anziehen, stark spannen	Masttasche	der Mast wird in die Masttasche gesteckt
Fahrtwind	Wind der durch Fahrt entsteht, kommt immer von vorne	Mastschiene	dient zur Befestigung des Mastfußes im Brett
Füßschlaufen	Haltevorrichtung auf dem hinteren Teil des Brettes um bei schnellerer Fahrt den Füßen Halt zu geben	Masttop	obere Ende des Mastes (Mastspitze)
Finne	sitzt hinten an der Brettunterseite und hilft das Brett geradeaus zu steuern	Optimaler Kurs	Kompromiss zwischen Höhe und Geschwindigkeit beim Kreuzen nach Luv
Gabelbaum	in ihm wird das Segel gespannt und der Windsurfer bedient mit ihm das Rigg während der Fahrt	Outline	die Umrisslinie des Brettes
Gabelbaumkopf	Vorrichtung mit der der Gabelbaum am Mast befestigt wird	Palstek	Knoten mit einer Schlaufe, die sich nicht zusieht
		Profil	Form und Wölbung des Segels

Projizierte Fläche	von der Seite gesehene und wirksame Fläche des Segels oder des Unterwasserbereiches
Powerjoint	Gummigelenk am Mastfuß
Querkraft	Komponente der Segelkraft die zur Seite gerichtet ist
Raumwindkurs	Kurs schräg vom Wind weg
Relativer Wind	resultierender Wind aus Fahrtwind und atmosphärischem Wind
Rigg	alle Teile oberhalb des Brettes
Schlag	gesurfte Distanz zwischen zwei Wenden oder Halsen
Schothorn	hintere Ecke des Segels zwischen Achter- und Unterliek
Schwert	vermindert die Abdrift und macht das Brett kippstabiler
Schwertkasten	darin wird das Schwert klappbar gelagert
Segeldruckpunkt (SDP)	Stelle im Segel, an der die Segelkraft ansetzt
Segellatten	dünne Stangen im Segel, die das Segelprofil stabilisieren
Shiften	Segel im Vorwindbereich umschlagen lassen
Sidshore	seitlich zum Ufer wehender Wind
Steuerbord	in Fahrtrichtung rechte Seite von einem Brett oder Boot
Steuerbordbug	wenn das Segel auf der Steuerbordseite, der rechten Seite in Fahrtrichtung steht
Tampon	Sammelbegriff für kurze Leinen
Trimmschot	Leine am Gabelbaumende zur Einstellung der Segelspannung in Gabelbaumrichtung
Unterliek	Unterkante des Segels
Unterschneiden	wenn der Bug ins Wasser taucht
Variotop	verstellbare Kappe, durch die man das Vorliek verlängern kann
Vorliek	vordere Kante des Segels
Vorliekstrekker	Leine am Mastfuß zum Spannen des Vorlieks
Vortriebskraft	Komponente der Segelkraft, die in Fahrtrichtung gerichtet ist
Vorwindkurs	direkter Kurs von Luv nach Lee

Impressum
 Windsurfing · Workbook für Einsteiger
 Offizielles Lehrmaterial des VDWS
 21. Auflage 2021

Herausgeber
 VDWS-Service GmbH
 Am Achalach 24
 82362 Weilheim
 Tel +49 (0) 881 - 9311-0
 Fax +49 (0) 881 - 9311-15
 Mail info@vdws.de
 Web www.vdws.de

Hergestellt im Auftrag des Verbandes deutscher Wassersport Schulen e.V. (VDWS).

Koordination Fotos und Texte
 Hanspeter Lange, Florian Kirstein

Konzeption
 Dieses Lehrheft basiert auf den Erfahrungen der VDWS-Windsurflehrer und den Mitgliedern des Windsurf-Lehrteams. Besonderer Dank gilt dem VDWS-Lehrteam und den Fahrern Florian Kirstein und Mine Backhaus, auch für die Bearbeitung der Texte.

Wir bedanken uns für die freundliche Unterstützung beim Robinson Club Esquinzo Playa Fuerteventura und beim Leiter des Wassersportcenters Georg Heinrich sowie bei der Firma Starboard, München.

Fotos
 Jens Grimme, Thomas Streubel

Layout, Satz, Bildcomposing
 Rothe Grafik, Georgsmarienhütte

Druck
 ESTA DRUCK GmbH, Huglfing

Alle Rechte vorbehalten! Ohne Erlaubnis des VDWS darf das Lehrheft, auch nicht Teile daraus, weder reproduziert oder übertragen noch kopiert werden, wie beispielsweise manuell oder mit Hilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Alle VDWS-Schulen im Internet unter
www.vdws.de

<http://www.facebook.com/VDWS.international>



Kursabschluss

Prüfung bestanden

Für einen erfolgreichen Kursabschluss lohnt es sich auf jeden Fall, die Grundscheinprüfung abzulegen. Alle VDWS-Schulen bieten dir die Möglichkeit, im Anschluss an deinen Kurs den VDWS-Windsurfing-Grundschein zu erwerben.

Der Grundschein

Du hältst den Grundschein in Händen.

Neben dem Eingabefeld für deine persönlichen Daten findest du auf der linken Seite deines Grundscheins ein »Logbuch«. Trage hier deine Übungsstunden ein und lasse sie dir von deiner Schule bescheinigen. Beim Besuch einer anderen Wassersportstation kann der dortige Mitarbeiter deinen Könnensstand so viel besser einschätzen und dich entsprechend beraten.

Die Level

Mit dem Grundschein hast du Level 1 erfolgreich abgeschlossen. Die Level 2 bis 7 zeigen dir, wie es weiter gehen kann.

- Die entsprechenden weiterführenden Kurse kannst du an jedem VDWS Wassersportcenter belegen.

Auf den jeweiligen Plakettenfeldern kann dir dein VDWS-Instructor

- das erreichte Level bestätigen.
- Die Levelplaketten machen auch deutlich bei welcher Windstärke du die jeweilige Stufe trainiert hast.
- Deinen Level kannst du dir auch auf einer Licencecard bestätigen lassen.
- Diese bestellst du dir am besten gleich unter www.vdws.de.

Mit diesem Schein kannst du nachweisen, dass du Grundkenntnisse im Windsurfen erworben und eine entsprechende Prüfung abgelegt hast. Diese Lizenz ist auch international anerkannt und wird in fast allen Schulen zum Ausleihen von Material benötigt.

An einigen Binnengewässern in Deutschland ist der Windsurf-Grundschein sogar die Bedingung um Surfen zu dürfen.



Nun viel Spaß beim Trainieren und immer guten Wind!



Tipp Brettkauf

Wenn du mit dem Gedanken spielst, dir ein Brett zuzulegen, gilt es ein wichtiges Kriterium zu beachten: das Restvolumen.

Hierbei sollte die Summe deines Körper- und Rigggewichtes vom Brettvolumen abgezogen noch etwa 100 l Restvolumen ergeben.

Jetzt weiterlernen

Wie es nach dem Kurs für dich weitergehen kann, hängt von verschiedenen Umständen ab. Je nach Möglichkeiten und deiner Motivationslage wirst du dich in die Gruppe der Urlaubssurfer, der ambitionierten Freizeitsurfer oder der sportlich engagierten Windsurfergruppe eingliedern. Unser Lehrbuch begleitet dich dabei. Frag einfach in deiner Surfschule nach dem entsprechenden Kurs. In deinem Grundschein werden dann die Manöver auf der Leveleseite dokumentiert. So geleiten dich das Work- & Stylebook zusammen mit dem Levelsystem deiner Basic Licence auf deiner Surferkarriere.



Urlaubssurfer

Hast du vor allem Zeit und Lust im Urlaub zu surfen, wird es dein Ziel sein, das Gelernte zu festigen. Je nach Revier und Windsituation könnten in einem weiterführenden Kurs das Trapezfahren, das Halsen auf einem Verdrängerrett oder gar Strand-, und eventuell der Wasserstart das Ziel sein. Deine Entwicklungsmöglichkeiten hängen von der Windstärke und der auf dem Wasser verbrachten Zeit ab.



Freizeitsurfer

Hat dich der Windsurfbazillus erwischt und du möchtest mehr, begrenzen nur die investierte Zeit und die Revierbedingungen deine Fortschritte. Bis zum Gleiten auf einem Widebody Board geht es schnell. Weiterführende Manöver wie Trapez fahren, Halsen und einfache Trickmanöver werden bald Wirklichkeit. Windsurfen macht einfach Spaß und »time on board« genießt du ebenso wie den Smalltalk mit Gleichgesinnten.



Ambitionierte Windsurfer mit Trainingszeit

Hat es dich richtig erwischt, bist du komplett infiziert? Dann wirst du Windsurfen leben und es zu jeder sich bietenden Gelegenheit erleben wollen. Natürlich spielt der Ehrgeiz neue Manöver zu lernen, eine Rolle. Der Lifestyle reizt dich aber mindestens genauso stark. Das Annehmen neuer Herausforderungen ist ebenso reizvoll wie die auf dem Wasser und am Strand verbrachte Zeit mit dem Sport.



Der Verband Deutscher Wassersport Schulen (VDWS) steht für ein aufeinander abgestimmtes System von Dienstleistungen rund um den Wassersport.

Die Schwerpunkte unserer Tätigkeit sind unter anderem:

- die Ausbildung von Wassersportinstructoren
- die Betreuung der Wassersportschulen
- die Umsetzung hoher Qualitätsstandards in der Ausbildung
- die Pflege und Weiterentwicklung des Grundscheinsystems
- das Angebot von Serviceleistungen und Produkten
- die Interessensvertretung von Wassersportlehrern und Wassersportschulen

Im VDWS sind derzeit mehr als 500 Mitgliedsschulen in über 30 Ländern sowie mehr als 4.500 Instruktoren organisiert.

Sollten Sie Fragen zur Ausbildung oder zu unseren Schulen haben, wenden Sie sich gerne an uns.



competence in watersports