

JUGEND ECKE

Regattatipps

3. Folge. Die Rollhalse

Segeln im Optimist

Lernen von den Besten. In einer mehrteiligen Fahrtechnikserie erklärt ÖSV-Optitrainer Clemens Kruse, wie die Kiste zu fliegen beginnt, und Michael Meister, Bestenlistensieger des Vorjahres, demonstriert, wie das in der Praxis aussehen soll.

Bei der Rollhalse kann man viel gewinnen oder viel verlieren. Wer sein Boot tritt oder das Ruder zu stark einschlägt, bleibt fast stehen, wer ruhig und besonnen agiert, nimmt die Geschwindigkeit mit auf den neuen Bug. Deshalb sollte man beim Einschlagen (= Abfallen) moderat vorgehen; eine zu ungestüme Ruderbewegung führt dazu, dass man nach der Halse stark gegensteuern muss. Der Opti wird dabei gleich zwei Mal gebremst, einmal beim Abfallen, dann beim Gegensteuern. Im Gegensatz zum 470er oder 49er hat der Optimist ein sehr großes Ruderblatt. Das verleiht ihm eine nahezu hasenartige Wendigkeit, andererseits erhöht es den Spielraum für Fehler. Wer dauernd zickzack fährt, weil er das Ruder nicht ruhig hält, oder bei der Halse wie wild einschlägt, wird niemals schnell sein.

Und so läuft die Rollhalse ab: Im Idealfall hält man extreme Luvlage bis zum Seitenwechsel. Man muss daher, wenn man „in die Schot“ greift, mit dem Hinterteil etwas weiter hinausrutschen, damit genügend Gewicht auf der Luvkante bleibt. Danach leicht einschlagen, das Segel zügig über den Kopf ziehen und mit dem Oberkörper in die Bootsmitte lehnen. Auf die andere Seite steigt man erst, wenn wieder Druck im Segel ist. Dann setzt man sich an die Querbank, krängt das Boot wieder stark und kontrolliert Kurs sowie Segelstellung. Der Blick bleibt während des gesamten Manövers immer nach vorne gerichtet.

Bei Leichtwind wird der Baum zumindest im rechten Winkel zur Mittschiffslinie oder sogar ein bisschen weiter vorne gefahren, damit er in Lee bleibt und nicht durch sein Eigengewicht mittschiffs schwingt.

Die häufigsten Fehler

1. Nur abfallen und warten, bis das Segel von selbst kommt
2. Segel auf die andere Seite ziehen, aber nicht genug abfallen
3. Zu starkes Einschlagen (Abfallen)
4. Ins Boot oder nach achtern schauen statt nach vorne
5. Segel nach der Halse nicht weit genug fieren



1

Wenn man in die Schot greift, die extreme Luvlage durch Hinausrutschen mit dem Hinterteil beibehalten. Wenig abfallen, weil das Boot durch die starke Krängung bereits eine Drehtendenz hat



2

Großschot mit einer energischen Bewegung über den Kopf ziehen. In der Mitte des Bootes bleiben und eventuell – wie hier – leicht gegensteuern, damit das Boot auf Kurs bleibt. Sobald das Segel überkommt, mit dem Oberkörper unter dem Baum durchtauchen



3

Das Segel ist auf der neuen Seite. Die Pinne hinter dem Rücken übergeben. Großschot und Pinne sind in einer Hand. Warten, bis sich Druck aufbaut



4

Sobald das geschehen ist, hinsetzen und das Boot in einem Zug bis zur Kante „aufziehen“. Die Schot in die vordere Hand nehmen. Während des ganzen Manövers den Blick nach vorne richten

FOTOS: ROLAND DÜLLER