

JUGEND  
ECKE

Regattatipps

2. Folge. Die Rollwende

# Segeln im Optimist

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

Die Rollwende gehört zum Regattasegeln wie der Topspin zum Tennis. Die Cracks wenden diese Wendemethode je nach Körpergewicht bis drei oder vier Beaufort an. Der Sinn dahinter: Durch die pumpartige Bewegung des Riggs wird zusätzlicher Vortrieb erzeugt.

Und so läuft sie ab: Die Rollwende wird durch behutsames Anluven eingeleitet. Gleichzeitig lehnt sich der Segler zügig nach Luv und wartet bis das Boot so stark krängt, dass gerade noch kein Wasser über den Süllrand fließt. Leichtgewichte müssen sich diesbezüglich mehr ins Zeug legen als ihre schweren Kollegen. Je stärker die Krängung, desto effizienter wird die Pumpbewegung. Wenn das Segel überkommt, taucht man unter dem Großbaum durch und wechselt flink und geschmeidig wie eine Katze die Seite. Wichtig: „Bei

Leichtwind auf keinen Fall auf die andere Seite springen“, warnt Kruse, „dadurch gibt man dem Boot quasi einen Tritt und es verliert an Fahrt.“

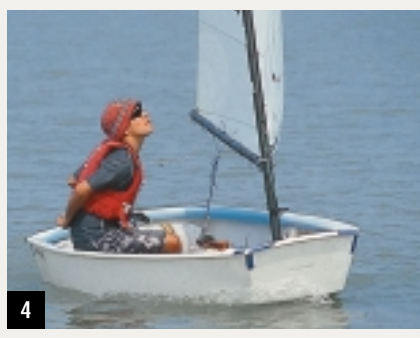
Nach dem Seitenwechsel wird die neue Luvkante gefühlvoll niedergedrückt, unmittelbar danach die schotführende Hand gewechselt und sofort wieder die richtige Sitzposition eingenommen. Das verlangt auf jeden Fall eine Vorwärtsbewegung, weil man bei der Wende achtern der Schot vorbei muss.

Während des gesamten Manövers bleibt der Blick nach vorne gerichtet. Schließlich ist es enorm wichtig zu wissen, in welchem Winkel zum Wind sich der Opti befindet. Besonders am Schluss der Wende ist es entscheidend, dass man gleich wieder am richtigen Kurs ist und nicht über- oder untersteuert.

## Die häufigsten Fehler

1. Zu schnell anluven: Das quer stehende Ruderblatt kostet Geschwindigkeit.
2. Wie ein Elefant auf die andere Seite trampeln oder gar hinüber springen: Das Boot bekommt einen Tritt und wird langsamer.
3. Ins Boot oder zurück schauen, statt den Blick nach vorne zu richten.
4. Zu früh auf die andere Seite wechseln: Erst unter dem Baum durchtauchen, wenn das Segel auf dem neuen Bug ist und Druck hat.
5. Nach der Wende über- oder untersteuern.
6. Segel nach der Wende zu dicht: Nach dem Manöver sollte das Segel ein bisschen offener sein. Erst, wenn das Boot wieder volle Geschwindigkeit hat, wird der Großbaum bis zur Kante dicht genommen.

## ■ Bewegung des Bootes



FOTOS: ROLAND DÜLLER

**VORBEREITUNGSPHASE:** Eine Spur nach achtern setzen, damit man bei der Wende leichter um die Schot kommt

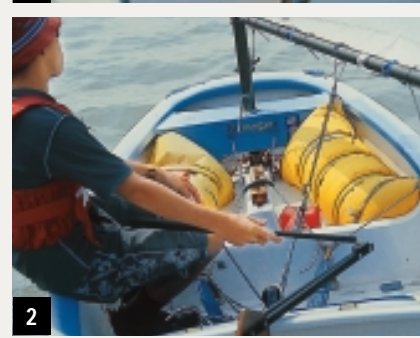
**DER OPTI** wird durch Hinauslehnen gekrängt: Jetzt geduldig warten, bis das Segel kommt. Wechselt man zu früh die Seite, fehlt der Druck im Segel, den man zum „Aufziehen“ und Beschleunigen dringend benötigt

**JETZT** ist ausreichend Druck im Segel. Der Opti wird mit einer fließenden, runden Bewegung aufs Wasser gedrückt und beschleunigt optimal

**WÄHREND** des Niedersetzens erfolgt der Handwechsel zwischen Schot und Pinnenausleger. Dabei ist der Blick auf das Segel gerichtet. Das Segel sollte in dieser Beschleunigungsphase eher offen sein

**SOBALD** der Opti die maximale Geschwindigkeit erreicht, wird das Segel langsam bis an die Kante dicht genommen

## ■ Bewegung des Steuermanns



**MICHI MEISTER** rutscht während des Anluvens mit dem Körper ein bisschen ins Boot, um Schwung zu holen

**DANACH** lehnt er sich so rasch wie möglich nach außen, um den Opti möglichst stark nach Luv zu krängen

**DAS BOOT** ist gekrängt bis zum Süllrand, das Segel hat keinen Druck mehr und kommt auf die neue Lee-seite

**MICHI** hält das Boot so lange auf der Kante, bis das Segel wieder Druck hat

**WENN** es soweit ist, wechselt er in einer flüssigen Bewegung die Seite. Beim vorsichtigen Hinsetzen blickt er nach vorne, der Handwechsel an der Schot ist noch nicht vollzogen

**HIER** führt er die Schot wieder mit der vorderen Hand und sitzt bereits an der richtigen Position