

## Lernen von den Besten

**Manövertraining.** In einer mehrteiligen Fahrtechnikserie erklärt ÖSV-Optitrainer Clemens Kruse, wie die Kiste zu fliegen beginnt, und Adrian Bodisch, bester Jugendsteuermann des Vorjahres, demonstriert, wie das in der Praxis aussehen soll

Auf der Raumen sitzt man tendenziell weiter achtern als an der Kreuz, wobei man nicht statisch verharren, sondern die Position den jeweiligen Wind- und Wellenverhältnissen anpassen sollte. Ideal: Fährt man die Welle hinunter, bewegt man den Körper nach vorne, fährt man hinauf, lehnt man sich zurück, damit der Bug über die Welle kommt ohne sich festzustampfen. Wichtiges Indiz für optimalen Gewichtstrimm ist das Spritzwasser: Je weniger es am Bug spritzt, desto leichtfüßiger geht die Kiste über die Wellen.

Bei Starkwind sitzen leichtgewichtige Segler naturgemäß etwas weiter achtern als schwere. Für beide gilt jedoch: Nie soweit nach achtern rutschen, dass das Heck zu saugen beginnt. Häufigster Fehler bei richtigem „Fetzenwind“: Die Segler hängen nur mehr nach achtern, aber nicht nach Luv. Folge: mehr Krängung, wodurch das Boot luvgierig wird.

Die Halse ist ein wesentlich schnelleres Manöver als die Wende, weil der Druck im Segel schlagartig zunimmt. Das verlangt gute Reaktion und Koordination. Das Manöver beginnt schon vor dem Abfallen mit einem kurzen Blick auf die Gegner und einer Prüfung der Platzverhältnisse. Bei der Vorwindhalse muss darüber hinaus der Zeitpunkt so gewählt werden, dass man danach nicht überachterlich fahren muss, um die Tonne zu runden.

Während man bei Leichtwind in die Schot greift, fiert man bei Starkwind das Segel, bis die Schothand direkt am

Ratschblock ist. Dann leitet man die Halse durch Abfallen und gleichzeitiges, kurzes „Anreißen“ an der Schot ein, um Sekundenbruchteile darauf das Segel ruckartig (!) zu fieren. Geschieht das Fieren zu zaghaft, kann man nicht abfallen und das Boot luvt weiter an. Das kurze Dichtnehmen der Schot vor dem ruckartigen Fieren dient dazu, den Zeitpunkt der Halse selbst zu bestimmen. Das hat zwei Vorteile: Man halst genau dann, wenn man es für richtig hält, und man wird nicht überrascht, was immer schlecht ist, weil man in diesem Fall nur mehr reagiert statt agiert.

Sobald das Segel kommt, in einer Art Drehbewegung unter dem Baum durchtauchen, gegensteuern (!) und schnell auf die Kante setzen. Vergisst man auf das Gegenruder oder ist damit zu spät dran, schießt das Boot in den Wind. Zur Entspannung der Situation trägt leichtes Fieren bei, und zwar in dem Moment, in dem das Segel vollen Druck bekommt.

Sobald man wieder auf der Kante sitzt und das Boot abgefangen hat, wechselt man hinter dem Rücken Schot und Ausleger und fängt sofort wieder an mit Körper und Segel zu arbeiten, um optimal aus der Halse herauszubeschleunigen. Das sieht folgendermaßen aus: Wenn die Welle von hinten schiebt, ein wenig abfallen, einmal an der Schot pumpen und dann nach vorne oder nach achtern lehnen – je nachdem, ob man die Welle hinunter oder hinauffährt.

*Sitzposition raumschots: Der Oberkörper schwingt nach achtern, damit der Bug leicht über die Welle kommt*

*Fieren der Schot, bis die Hand direkt am Ratschblock ist*

*Aktives Einleiten der Halse durch kurzes Anreißen an der Schot. Gleichzeitig abfallen und unmittelbar danach ruckartig fieren. Wichtig: Blick auf den überkommenden Baum*

*Jetzt beginnt die entscheidende Phase: Mittels Körperdrehung unter dem Großbaum durchtauchen und noch bevor das Segel Druck bekommt gegensteuern*

*Erst wenn man auf der Kante sitzt, erfolgt der Schotwechsel hinter dem Rücken. Blick nach vorne und auf das Segel richten – trimmen!*

*Sofort wieder mit vollem Körpereinsatz arbeiten. In diesem Fall schiebt die Welle von achtern, Adrian lehnt sich daher nach achtern und hebt so den Bug über die Welle*

### Die fünf häufigsten Fehler

1. Passives Warten, bis das Segel kommt, ohne mit der Schot einen Auslöseimpuls zu geben. Folge: Man kann den Zeitpunkt nicht selbst bestimmen, sondern wird überrascht.
2. Zaghaftes statt ruckartiges Fieren nach dem Auslöseimpuls (= kurzes Dichtnehmen)
3. Zu spätes Gegensteuern: Das Boot schießt (bei viel Wind) unweigerlich in den Wind.
4. Unkontrollierter Seitenwechsel: Wer sich nur auf die andere Seite wirft, bleibt mit der Brust am Süllrand liegen und ist mehr oder weniger manövrierunfähig. Merke: Seitenwechsel mittels kontrollierter Körperdrehung und Blick nach vorne.
5. Dichthalten der Schot, wenn das Segel nach dem Wechsel Druck bekommt. Fieren entspannt die Situation.

