

SEGELN IM OPTIMIST

Regattatipps

6. Folge. Bojenmanöver an der Luvtonne

# Lernen von den Besten

**Manövertraining.** In einer mehrteiligen Fahrtechnikserie erklärt ÖSV-Optitrainer Clemens Kruse, wie die Kiste zu fliegen beginnt, und die Wiener Landeskadersegler demonstrieren, wie das in der Praxis aussehen soll

Bojenmanöver entscheiden oft über Sieg oder Niederlage, gute oder schlechte Platzierungen. Österreichs Kadersegler können ein Lied davon singen. Bei einer Regatta in Kroatien kamen alle unter den besten Zehn zur Luvtonne, fanden aber keinen Platz mehr, um auf den Anlieger zu wenden und rundeten schließlich zwischen Platz 70 und 120! Eine Situation, die einen Trainer schaudern lässt.

Damit so etwas nicht passiert, muss man weit vorausplanen und darauf achten, dass man an der Tonne genügend Höhe beziehungsweise Platz hat. Letzteres gilt besonders, wenn man mit Wind von Backbord kommt und in großen Feldern. Weniger routinierten Seglern hilft es in solchen Fällen, wenn sie etwas früher auf den Anlieger gehen.

In diesem Zusammenhang sei auf eine Wissenslücke vieler Segler hingewiesen: Entgegen einer weit verbreiteten Meinung gelten an der Luvtonne in erster Linie die normalen Regeln: Das Boot mit Wind von Steuerbord hat Vorfahrt vor einem Boot mit Wind von Backbord; erst in zweiter Linie, wenn zwei

Boote auf dem gleichen Bug segeln, kommt es auf die Innenposition im Zwei-Längenkreis an.

Beim Runden der Boje ist Ruhe und Konzentration gefragt. Wenn es sich mit der Höhe nur haarscharf ausgeht, hilft es die letzten Meter mit leichter Leelage zu fahren und so eventuell fehlende Zentimeter herauszuschinden. Kommt man hingegen mit Überhöhe, muss das Segel rechtzeitig entsprechend gefiert werden. So kommt man zumindest mit voller Geschwindigkeit zur Boje und holt ein wenig verlorenes Terrain zurück. Viele kommen trotz Überhöhe mit dichten Segeln, weil sie es an der Kreuz so gewohnt sind und verlieren auf diese Weise doppelt.

Unbedingt zu vermeiden, aber recht häufig sind Bojenberührungen nach erfolgter

**TIPP**

Wenn man bei extrem starken Wind nicht mehr abfallen kann: Ganz nach achtern setzen, das Segel ruckartig fieren, dabei schnell abfallen – und hoffen, dass es funktioniert.

Rundung. Durch zu schnelles Fieren streift der Baum oft die Tonne. Merke daher: Schot nicht unkontrolliert ausraschen lassen, sondern während des Fierens den Abstand zwischen Baum und Tonne prüfen. Sollte es trotz aller Vorsicht zu einer Berührung kommen, muss bei der nächsten zumutbaren Gelegenheit eine 360-Grad-Entlastung erfolgen (die nächste zumutbare Gelegenheit ist im Opti meist sofort, wobei man sich aber von allen anderen Booten unbedingt freihalten muss).

Schon während der Rundung wird das Boot auf die Luvkante gezogen, gefühlvoll gefiert, die Richtung zur nächsten Tonne ausgemacht und das Schwert hochgezogen. Routinierte Segler lockern noch die Spritstange, damit das Segel ohne Falte steht. Das sollten allerdings nur jene tun, die körperlich in Lage sind, die Sprit an der Leeboje wieder rechtzeitig dichtzunehmen. Es macht nämlich keinen Sinn, ist im Gegenteil sogar kontraproduktiv, wenn man mit lockerer Sprit auf die Kreuz geht.



970 hat kurz vor 891 und 925 gewendet und kann vor beiden die Tonne runden

970 fiert bereits leicht, lehnt den Oberkörper hinaus und führt das Boot in Luvlage um die Boje. 891 kommt mit leichter Überhöhe zur Tonne, hat aber das Segel entsprechend gefiert, zusätzlich deckt er 925 ab

925 hat Probleme mit der Höhe und nimmt das Segel dichter als üblich, verzichtet aber noch auf Leelage, da es sich ausgeht

891 rundet mit Schwung die Boje, während 925 den Blick auf das Baumende richtet, um nicht beim Fieren die Boje zu berühren. Er lehnt sich bereits mit dem Oberkörper hinaus, zieht das Boot auf und unterstützt dadurch das Abfallen

970 fährt mit Luvlage, hat das Schwert schon oben, aber vergessen die Sprit zu lockern. 891 ist bereits auf Vorwindkurs, hat aber das Segel noch nicht ganz gefiert. Sein unmittelbarer Konkurrent (925) hingegen segelt bereits mit perfekter Luvlage und richtigem Trimm

FOTOS: ROLAND DULLER

## Die fünf häufigsten Fehler

1. Kein Platz zum Wenden auf den Anlieger.
2. Bojenberührung mit der Baumnock; sicher einer der häufigsten Fehler.
3. Man kommt mit Steuerbordschoten und wendet in ein vermeintlich genügend großes Loch auf den Anlieger; dieses erweist sich jedoch als zu klein. Die

4. Ruckartige Bewegungen während der Rundung; führen oft zu unnötigen Bojenberührungen.
5. Abfallen ohne zügiges Fieren bei Starkwind.

Gewinner dieser Tonnenrundung ist 970, der seinen Vorsprung ausbauen konnte. Der Gründe: 925 kämpfte mit der Höhe und segelte in der Abdeckung, 891 musste einen weiteren Weg fahren