



Handbuch

O'pen Skiff

vom Aufbau bis
zum Regattaspaß

erste Auflage

Redaktion & Autoren
Gunnar Kölkebeck
Till Kubelke

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
O'pen Skiff Aufbau	5
Links:	5
Bootsteile	7
Bootsaufbau und Details	8
Ausstattung des Seglers	13
Essensversorgung beim Segeln	14
Schnelles Segeln und Segelkurse	15
Segelkurs	15
Windfäden	15
Wie segelt die O'pen Skiff - Segelmanöver	16
Allgemeines	16
Segeln in der Welle	16
Winddreher	16
Weitere Tipps zu Segelmanövern:	17
Fun-Regatten und Regattasegeln	18
Das Un-Regatta Format	18
Mögliche Segelkurse	20
Klassenregeln	20
Freestyle-Zone	20
Gate	21
Regattatipps für die O'pen Skiff	22
Wichtige Regeln bei den Regatten	22
Proteste	22
Vorbereitungen vor dem Regattatermin	23
Regattavorbereitung an Land	24
Segeln bei normalen Windbedingungen (1 - 4 Bft)	25
Vorbereitungen an Land	25
Vorbereitungen auf dem Wasser	25
Startphase	25
Am Wind	26
Rollwende	26
Luvlage	26

Downwind	27
Zieldurchfahrt.....	27
Segeln bei Starkwind (ab 5 Bft)	28
An Land	28
Upwind	28
Downwind	28
Depowern (Reduzieren des Winddrucks)	28
Tipps & Tricks zur Reparatur	29
Gerissene Großschot Schlaufe am Baum	29
Loop am unteren Großschotblock	29
Mast–Gabelbaumverbindung.....	29
Baum – Gabelbaum.....	30
Schäden an Ruder oder Schwert.....	30
Rudersicherung	30
Pinnenverlängerung	30
Abgerissene Pinnenverlängerung.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Rudersicherung	30
Risse im Segel	31
Undichtigkeiten des Rumpfes	31
Schäden am Rumpf	32
Reparaturen am Slipwagen	34
Regatta-Packliste (Beispiel).....	35

Einleitung

Herzlich Willkommen und vielen Dank für die Neugierde an der *O'pen Skiff*. In diesem Handbuch erwartet dich eine Übersicht, was aus Sicht der Eltern – aber und vor allem der aktiven Segel und Seglerinnen - für das Segeln Wichtig ist und warum es sich lohnt, in dieses Boot einzusteigen.

Die *O'pen Skiff* kam 2010 auf den Markt und wurde zum damaligen Zeitpunkt durch den Hersteller BIC als zusätzliches Jugendboot auf den Markt gebracht. Mit dem Boot sollte für alle Jugendlichen, die einfach Spaß am Segeln haben, aber keine Lust auf das ständige Lenzen - wie in anderen Bootsklassen - haben, entwickelt.

Ziel war es, ein stabiles, sicheres, aber auch anspruchsvolles Boot zu entwickeln, das die Herausforderungen des anderen Skiffs auf dem Bootsmarkt gerecht wird und insgesamt mit einem Foliensegel einen modernen Segelschnitt zuließ.

Im Jahr 2022 löste der Hersteller BIC die Produktlinie des Wassersports mit Surfen, SUP und der *O'pen Skiff* aus dem Konzern heraus und die Bootsklasse heißt seitdem *O'pen Skiff*.

Wofür steht *O'pen Skiff* eigentlich?

So viel zu der Einleitung, nun geht es aber in den einzelnen Kapiteln um das Material selbst. Das Aufriggen, Segelkurse bis hin zur Regattakunde.

Sei gespannt und freu dich auf die folgenden Kapitel.

Vielen Dank für die Unterstützung und Beisteuerung
von Informationen und Material
durch die Co-Autoren

O'pen Skiff Aufbau

Der Grundaufbau der O'pen Skiff ist einfach und beinahe selbsterklärend.
Ganz grundsätzlich ist der Aufbau hier erklärt:



<https://www.youtube.com/watch?v=pC0O6QSxQMA&t=17s>



Links:

- Aufbau des Bootes
<https://www.youtube.com/watch?v=pC0O6QSxQMA&t=17s>



<https://www.youtube.com/watch?v=lshYaoqUzmo>



- Race-Kit
<https://www.openskiff.org/wp-content/uploads/2018/11/OBCA-Class-Rules-Race-Kit-rev-8-2018-1.pdf>



- Internationale Klassenvereinigung
<https://www.openskiff.org/>
- Deutsche Klassenvereinigung
<https://open-skiff.de/>

**Alle folgenden Links können
auch unter folgendem Link abgerufen werden:**
<https://open-skiff.de/open-skiff-fuer-alle-links/>



Bootsteile

Die Wichtigsten Bootsteile sind:



Abbildung 1 Bootsbegriffe Open Skiff

Bootsaufbau und Details

Auf folgende Punkte ist beim Aufbau immer zu achten:

1. Beschädigungen am Segel

Soweit Beschädigungen am Segel zu sehen sind, ist sofort zu reparieren (z.B. mit Segeltape).

2. Beim Einschieben des Mastes in das Segels ist darauf zu achten, dass die Mastspitze in das Segeltopp „einrastet“ und der Mast einen Mastplug hat.

Abbildung 2 Mastplug



Hinweis: Bei einem Mast älter als 2022 ist der Mastplug zu klein für das aktuelle Segel (schwarzer Einsatz im Topp). Hier sollte der Mastplug angepasst werden.

3. Spannung der Segellatten

Die Spannung der Segellatten beschreibt die Form des Segels und die Fähigkeit mit Winddruck umzugehen. Die Einstellung der Segellatten ist unter den Regattatipps erläutert.

- a. Stets die Latten und die Lattentaschen auf Beschädigungen prüfen.
- b. Bei Segeln unter 7000 wird zur Verstellung ein Imbus benötigt. Bei neueren Segeln können die Latten einfacher verstellt werden.
- c. **Wichtig:** Die Crew muss immer darauf achten, dass die Segellatten nach jeder Wende auf die Leeseite umkippen, um die aerodynamische Kraft des Segels zu nutzen.

4. Der Cunningham, auch Kicker genannt, dient dazu den Bauch des Segels zu beschreiben.

Hier sind folgende Situation denkbar:

- a. Der Kicker ist nicht eingehängt. Dieses ist die Empfehlung an Land, um hier ein Umkippen des Bootes zu verhindern.
- b. Der Kicker ist stark durchgesetzt. Dieses ist die ideale Einstellung für *Hoch-am-Wind-Kurse*. Diese Einstellung ist dann erreicht, wenn die unterste Segellatte den Mast nicht mehr berührt. Damit kann das Segel auch bei der Wende gut kippen.
- c. Der Kicker ist nur leicht durchgesetzt. Dieses ist insbesondere auf raumen Kursen bis zum Vorwindkurs Wichtig. Damit wird das Segel bauchiger und kann mehr Winddruck aufnehmen.
- d. Der Kicker wird damit bei den Kursen geöffnet oder geschlossen. Dieses erfordert auch eine entsprechende Kraft der Crew den Kicker zu öffnen. Ist die Crew noch nicht ausreichend groß oder stark, kann das Öffnen des Kickers auf dem Wasser schwierig sein. Dann sollte entsprechend probiert werden, hier Erleichterungen zu bringen.

Dieses ist in dem Schaubild 3 des Race Kits dargestellt.

=> Link:



<https://www.openskiff.org/wp-content/uploads/2018/11/OBCA-Class-Rules-Race-Kit-rev-8-2018-1.pdf>



Abbildung 3 Race Kit - Abbildung 1

5. Unterliek. Dieses ist ähnlich wie der Kicker stets einzustellen.

a. Stark durchgesetzt

Dieses sollte immer dann geschehen, wenn die Crew ein Leichtgewicht ist (<30 kg) oder der Wind sehr stark ist. Zwischen Segel und Baum sollte immer noch die Faust eines Erwachsenen passen.

Je flacher das Segel getrimmt wird, umso schwächer wirken die aerodynamischen Effekte des Segels

b. Schwach durchgesetzt

Wichtig bei hohem Crewgewicht bzw. bei wenig Wind.
Hier ist ein bauchiges Segel wünschenswert.

c. Die individuellen Einstellungen sind jeweils auszuprobieren und hängen auch von dem Leistungsniveau des Segels ab.

Auch hier kann durch eine zusätzliche Rolle eine Erleichterung für die Segler geschaffen werden.

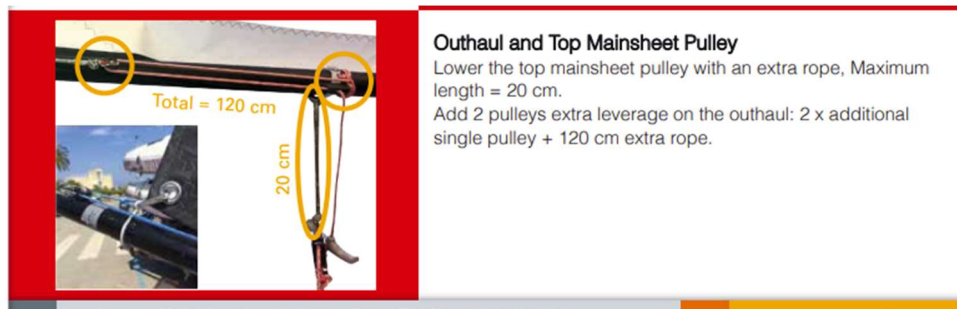


Abbildung 4 Race Kit - Abbildung 2

6. Die Großschot ist vom Hersteller vorgeschrieben. Der Tampen hat einen Durchmesser von 7 mm. Zur Erleichterung kann auch hier ein zusätzliches Bändsel mit zwei Ösen an der Verbindung zwischen Baum und Großschot mit einer Länge von max. 20 cm eingebändselt werden (Siehe Race Kit – Achtung: die Verbindungen / Schäkel zählen mit).



Abbildung 5 Race Kit - Abbildung 3

Der Großschotblock kann unten mit einem Schnellöffnungsschäkel ausgestattet werden, um an Land diesen immer schnell öffnen zu können.

7. Das Ruder und der Pinnenausleger. Diese sind immer auf Schäden der Ruderbeschläge zu achten. Diese können durch starke Belastung brechen. Auch ist der Pinnenausleger und dessen Verbindung auf Brüche zu untersuchen und bei einer Beschädigung zu tauschen.
8. Eine Rudersicherung ist immer am Ausreitgurt zu befestigen, um das Untergehen des Ruders zu verhindern.
9. Der Ausreitgut kann mit einem Gummistropp über den Ruderbeschlag stabilisiert werden. Der Gummistropp ist nach dem Segeln wieder auszuhängen.
10. Der Ausreitgut leiern das Dreieck am Bugbeschlag schnell aus. Dieses kann mit einer grauen PE-Rohr Muffe (40er) oder einem Tennisball wieder repariert werden.
11. Das Schwert ist immer mit einer Schwertsicherung zu versehen. Zusätzlich ist das Schwert mit einem Bändsel am Griff des Schwertes und am Rumpf (z.B. bei der Schwertsicherungsaufhängung) gegen das Wegschwimmen zu sichern (mit Gummistropp oder Bändsel).
12. Die Schwertsicherung ist zu untersuchen, ob der dabei verwendete Gummistropp noch funktioniert und nicht ausgeleiern ist.

13. Der Rumpf selbst ist aus PE gefertigt und somit recht unempfindlich.

Vor dem Segelstart das Wasser aus dem Rumpf entleeren, danach muss der Ruderstopfen geschlossen werden. Der Ruderstopfen sollte auch wieder mit einem Bändsel gegen ein Verlieren gesichert werden.

Hinweis: Dieses ist unbedingt vor dem Segelstart noch mal zu kontrollieren!

14. Verklicker – Dieser wird am Mast montiert und sollte dort auch am Mast mit einem Bändsel gesichert zu werden.

15. Schleppleine – Jedes Boot ist mit einer Schleppleine zu versehen. Die Schleppleine muss schwimmfähig sein und mindestens 7 Meter lang sowie einen Querschnitt von 8 mm haben.

(Achtung: Puffer für ca. zwei Schlingen und einen Achterknoten einberechnen).

Die Schleppleine ist am Mast mit einem Palstek auf Höhe des Cunninghams zu befestigen und darf dabei nichts behindern oder verheddern.

Bei 1,5 Metern ab Mast wird eine Schlaufe mit einem Durchmesser von ca. 10 cm eingebunden.

Am Ende der Schleppleine ist ein schwimmfähiger Griff (z.B. ca. 10 cm langer Holzstab oder stabiler Kunststoffball) zu befestigen und zu sichern.

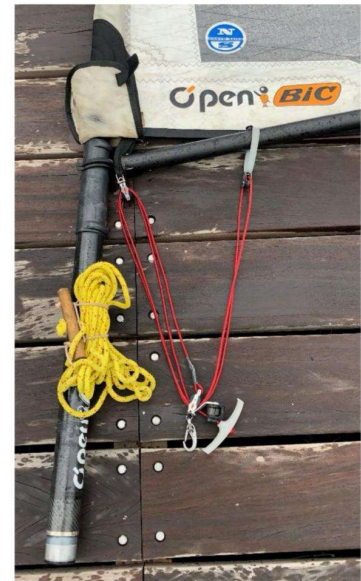
Hinweis: Die Gesamtlänge mit Knoten muss aber weiterhin über 7 Meter sein.

Beim Schleppen werden jeweils die Griffe in die Schlaufen des vorherigen Bootes eingehängt und damit kann eine Kette gebildet werden.





- die Großschot und Cunningham frei laufen können und sortiert liegen,
- der Baum mit dem Cunningham-Bolzen nach oben liegt und, dass die Abschleppleine (gelb) sauber aufgeschossen und gut am Mast befestigt ist



Ausstattung des Seglers

Die Crew sollte entsprechend der Wetterbedingungen angezogen sein. Dieses zählt auch zur Sicherheitsausrüstung des Seglers.

1. Die Regattaweste (ISO 124002-5 (Level 50)
muss zum Gewicht des Seglers passen.
Es muss sichergestellt sein, dass der Segler nicht aus der Weste herausrutschen kann und für ihn gut zu tragen ist.

Manche Segler ziehen über die Weste noch ein UV-Shirt über,
um sich mit der Weste nicht in den Schoten zu verheddern.
2. Passende Segelkleidung ist entsprechend zum Wetter auszuwählen:
 - a. kaltes Wetter:
Trockenanzug, Faserpelz, Wollsocken,
Neoprenhandschuhe, Neoprenschuhe, Mütze
alternativ: Winterneopren (5/4 mm) und Spraytop sowie
ggfs. Neoprenunterzieher
 - b. mittleres Wetter:
Dickes Neopren (Langarm) & Spraytop, Neoprenschuhe, ggfs.
Neoprensocken, Handschuhe, Kappe / Tuch, Sonnenbrille
 - c. warmes Wetter:
Kurzneopren, bzw. UV-Shirts (langarm),
Sonnenschutz & Kappe, Sonnenbrille
 - d. UV-Shirts zum Überziehen über der Schwimmweste
3. Optionale Kleidung:
 - a. Knieschoner oder Kniepads
 - b. Ausreithose oder Ausreitpads
 - c. Handschuhe (passend zur Temperatur)
4. **Wichtig:** Bei Pausen den Neoprenanzug am Oberkörper herunterziehen und warm einpacken (Mütze nicht vergessen)
5. Regattauhr – Diese muss in der Lage sein, typische Startabläufe zu signalisieren (mindestens mit der Einstellung 5-4-1-0 min).

Essensversorgung beim Segeln

Während des Segeltraining oder bei einer Regatta

1. Trinkflasche mit Bändsel / Gummistropp (am Rumpf befestigen)
2. Snacks für die Schwimmweste (Energy Bars, Fruchtriegel, Müsliriegel o.ä.)
3. Weithalsfass (bzw. „Fressdose“) mit
 - a. Energielieferanten (Banane, Brot ...)
 - b. Süßes
 - c. Getränk



Abbildung 6 Weithalsdose / Fressdose (6,4L)

4. **Wichtig:** Vor dem Training oder Regatta sollte der Segler sich noch einmal satt gegessen haben. (z.B. Nudeln, Brot, Milchreis o.ä.). Der erste Start einer Regatta ist z.B. meist erst eine halbe Stunde nach dem Auslaufen.



Schnelles Segeln und Segelkurse

Grundsätzlich sollte die Crew das Segeln des Bootes per Jüngstenschein nachgewiesen haben und die Grundbegriffe des Segelns beherrschen. Die *O'pen Skiff* ist insgesamt instabiler und das durchgelattete Segel erfordert eine bessere Kenntnis der Windrichtungen und -drehungen.

Segelkurs

Die Crew muss sich also immer darüber im Klaren sein, auf welchem Kurs es unterwegs ist. Jeder Kurs hat eine richtige Segelstellung. Dieses gilt für alle Bootsklassen gleich. Allerdings schlagen die *O'pen Skiff*-Segel nicht, so dass eine fehlerhafte Einstellung des Segelns nicht „sichtbar“ wird. Hierbei helfen der Verklicker und vor allem die Windfäden.

Windfäden

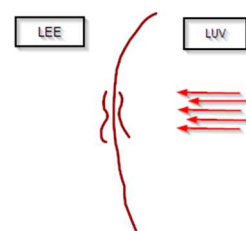
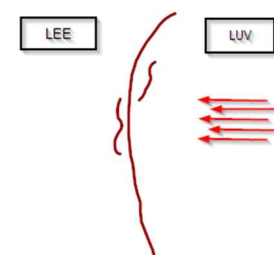
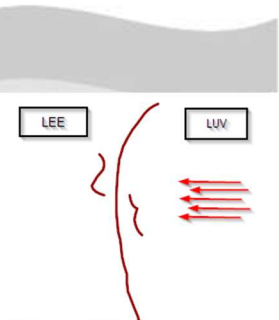
Beim Segeln sollte die Crew stets auch auf die Windfäden haben. Die Windfäden sagen sehr viel über die richtige Segelstellung.

Dazu gilt folgende Regel:

1. Fliegt der Leefaden nach vorne, ist das Segel **zu dicht** und muss **geöffnet** werden.

2. Fliegt der Luvfaden nach vorne, ist das Segel **zu weit** offen und muss **dichter** gefahren werden.

Idealerweise strömen Luv- und Leefaden nach hinten. Der Luvfaden steht perfekt, wenn diese **leicht flattert**.



Wie segelt die O'pen Skiff - Segelmanöver

Allgemeines

1. Jedes Manöver (Wende, Halse) sollte sauber durchgeführt werden. Es sollte ein klarer und gleichmäßiger Bewegungsablauf sein.
2. Dabei sollte das Manöver als spritzige Aktion ausgeführt werden, um Schwung im Boot zu halten.
3. Bei den Segelkursen sollte immer versucht werden, das Körpergewicht nach vorne zu bringen.
 - a. Hierdurch wird die wasserbenetzte Fläche minimiert
 - b. Der Heckspiegel ist idealerweise 1-2 cm aus dem Wasser.
 - c. Beim Bug sollte vorne leicht Wasser drüber schwappen

Übungen

4. Rollwende ohne Steuern
5. Rollwende mit maximal möglicher Krängung, so dass gerade kein Wasser ins Boot kommt (windabhängig)
6. Nur sehr wenig Pinne
7. Keine Manöver auf den Knien, die machen einen langsam
8. beim Rübergehen mit dem hinteren Fuß zuerst, darüber drehen und direkt unter den Ausreitgut
9. Hinweis: Immer mit dem Hintern hinsetzen

Segeln in der Welle

1. Beim Auffahren auf die Welle:
nach Achtern lehnen (nicht aus dem Boot lehnen)
2. Auf dem Wellenkamm:
Oberkörper in Richtung Bug lehnen und anpumpen

Winddreher

1. Fahrt dorthin, wo mehr Wind ist oder ihr mehr Wind erwartet
2. Fahrt in Richtung des Drehers
3. Kreuz; Lift mitgehen, Header wenden
4. Downwind; jibe in the lifts, so you can sail in the Headers

Weitere Tipps zu Segelmanövern:

1. Tipps der Russell Coutts Foundation
<https://www.youtube.com/@therussellcouthssailingfou2766>
2. Immer gerade segeln
<https://www.youtube.com/watch?v=0BCxxNIUsRg&t=37s>
<https://www.youtube.com/watch?v=TcVO4ZlorMg>
3. Richtiges Wenden <=> Laser
 - a. so nicht:
<https://www.youtube.com/watch?v=l2rG2fTYNH0>
 - b. einfache Wende
https://www.youtube.com/watch?v=vMgGV_n-E90
<https://www.youtube.com/watch?v=nCwcSukOcWc>
 - c. Leichtwind:
<https://www.youtube.com/watch?v=uLXOL7SjSsM>
 - d. Rollwenden:
https://www.youtube.com/watch?v=x0n_GJ-q44U
<https://www.youtube.com/watch?v=j8SbpNt4Z7I>
 - e. Wende bei viel Wind:
<https://www.youtube.com/watch?v=7ec09YnN7Z8>
 - f. Im Wind stehen, abfallen:
<https://www.youtube.com/watch?v=GDNhhEeHZFk>
4. Richtige Halse <=> Laser
<https://www.youtube.com/watch?v=Av8GQMh5RBo>
<https://www.youtube.com/watch?v=uk28asAh61E>
<https://www.youtube.com/watch?v=eNIm0M7BGNq>
5. Richtiges Sitzen:
<https://www.youtube.com/watch?v=odMqf3MF4p4>

Die gesamte Linksammlung ist
unter www.open-skiff.de zu finden.



Fun-Regatten und Regattasegeln

Warum *O'pen Skiff*-Regatten Spaß machen, ist am besten mit den untenstehenden Videos zu sehen. Bei einer Regatta geht es in dieser Klasse immer darum, dass sich die Kids unter Beachtung von Regeln in ihrer Geschwindigkeit und ihrer Leistung messen können.

Die Fairness spielt eine sehr große Rolle und die erfahrenen Segler freuen sich immer auf neue Kids und zeigen und helfen ihnen gerne, so werden die Kids ein gemeinsames Team und haben einfach beim Segeln eine gute Zeit.

Also, Einsteigen ist immer möglich, auch wenn es anfangs vielleicht nicht die ersten Plätze sein werden. Gerade die Regatten in der Region sind spannend und machen dann Spaß.

Wichtig: Eine Regatta an der Startlinie nicht zu starten und abubrechen ist immer möglich. Wichtig ist dann, sich bei dem Startboot oder der Jury abzumelden.

Das Un-Regatta Format

Dieses bietet ausrichtenden Vereinen die Möglichkeit ein normale Regatta mit Fun-Elementen zu kombinieren. Dieses können beim Segeln zum Beispiel besondere Hindernisse auf dem Wasser sein oder ein Landstart.

Es ist aber auch möglich, die Regatta mit anderen Spaß Aktionen zu kombinieren, z.B. Akrobatikaktionen z.B. mit Voting durch Eltern



<https://www.youtube.com/watch?v=jG0w6Foh9kM&t=11s>



<https://www.youtube.com/watch?v=xyDJeDstgmY&t=7s>



2022 : <https://www.youtube.com/watch?v=F10mPCgWNX8>

2024: https://www.youtube.com/watch?v=X_nsN_CJBYg&t=30s



Mögliche Segelkurse

Die internationale Klassenvereinigung empfiehlt folgende Segelkurse:

https://70q1bf.n3cdn1.secureserver.net/wp-content/uploads/2021/11/OPENSKIFF_STANDARD_COURSES_v2021.pdf

Klassenregeln

Die Klassenregeln finden sich hier:

<https://d7qh6ksdplczd.cloudfront.net/sailing/wp-content/uploads/2022/12/22172241/OSK-Class-Rules-2023-01Jan-01.pdf>

Die KV empfiehlt die Kurse auch entsprechend der seglerischen Herausforderungen mit viel oder wenig Wind, Welle, Alter und der Anzahl der startenden Crews.

Freestyle-Zone

Die Regattafelder der *O'pen Skiffs* haben häufig sogenannte Freestyle Zonen. Die Freestyle Zone kann entsprechend angezeigt werden und liegt dabei zwischen zwei entsprechend markierten Tonnen. Die Freestyle-Zone liegt am besten zwischen zwei Ablauftonne.

Die Freestyles können typischerweise sein:

- 360er –
Das Boot muss sich einmal um sich selbst drehen. Dieses umfasst eine abgeschlossene Wende und Halse. Die Reihenfolge ist nicht definiert.
- Stehend Segeln –
Der Segler muss in der gesamten Freestyle Zone stehend segeln
- Kentern – Das Boot muss gekentert werden. Die Kenterung ist abgeschlossen, wenn das Segeltopp das Wasser berührt hat (genippt ist).

Open
SKIFF

World Sailing
Class Association

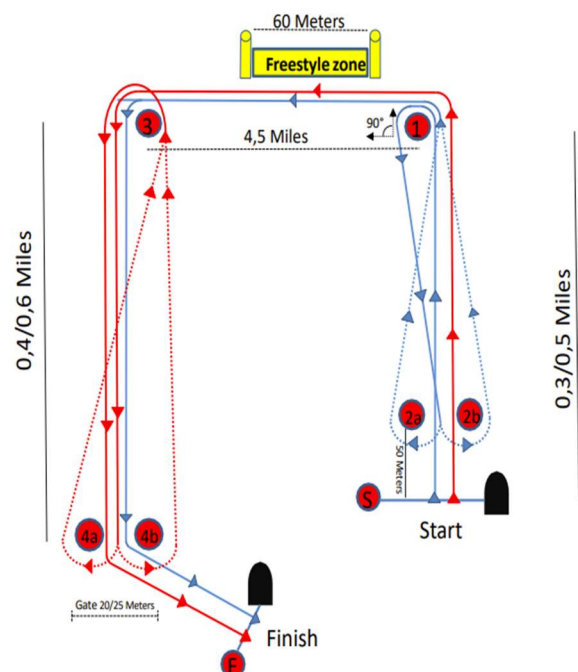


Course n° 1 (over 80 competitors)

U17 S-1-3-4a/4b-3-4a/4b-F

U13 Cadet S-1-3-4a/4b-3-4a/4b-F

U13 Prime S-1-2a/2b-1-3-4a/4b-F



Gate

Nach dem Aufbau muss das Gate mittels zweier Schlauchboote oder verbundene Surfbretter zum Austragungsort geschleppt werden. Danach sollte die Verankerung so sein, dass sich das Gate nicht dreht oder auseinandergezogen wird.



Andere Hindernisse (zwei nebeneinander liegende längliche Schwimmkörper)



Regeln für das Gate und Hindernisse während der Regatta

Das Gate oder andere Hindernisse können, wenn diese behindert sind (durch andere Boote, Verdrehen der Hindernisse), umfahren werden.

Der Regelverstoß wird befreit durch die Freestyle Aktion „Kentern des Bootes“.

Regattatipps für die O'pen Skiff

Wichtige Regeln bei den Regatten

Fair Sailing (Regel 2): <https://youtu.be/k0VPG3HZRgg> - Minute 13:30

Luvtonne: <https://youtu.be/k0VPG3HZRgg> - Minute 14:57

- Kein Innenraum bei unterschiedlichem Bug
- Innenraum bei gleichem Bug und Überlappung bei Eintritt des ersten Boots in den 3-Längen-Kreis – Minute 15:18
- Kein Innenraum am Start – Minute 15:58
- Wenden im 3-Längen-Kreis -> Keine Rechte, man muss immer Innenraum geben, Recht auf Innenraum verwirkt – Minute 16:06
- Überlappung beim Eintritt in die Zone klären – Minute 20:00

Leetonne: <https://youtu.be/k0VPG3HZRgg> - Minute 20:43

- Taktische Rundung nur wenn Wegerecht
- Ohne Wegerecht aber Recht auf Bahnmarkenraum nur minimal Platz

Zieleinlauf: <https://youtu.be/k0VPG3HZRgg>

- Innenraum im Ziel – Minute 15:50
- Innenraum wenn Überlappung
- Bei Regelverstoß -> Kringel und erneute Zieldurchfahrt

Vorwind:

- Regel 10 geht über Regel 12 – Minute 17:53
- Regel 17: Lee Überlappung herstellen
-> nicht höher als richtiger Kurs – Minute 18:18

Weitere Regattatipps: <https://www.esys.org/regatta/regattataktik.html>

Proteste

1. Versuchen, auf dem Wasser zu klären
2. Fair geht vor
3. Best Practice:
Veranstalter / Wettfahrtleitung behält sich Protest vor und beobachtet das Rennen vom Wasser aus.
4. Wichtig: Im Protestfall wird ein Zeuge benötigt. Diesen braucht man auch für den Fall der Durchführung der Wiedergutmachtung!
5. Wenn Protestfall:

- a. Auf dem Wasser 1 x klar und laut „Protest“ rufen und auf das Boot zeigen
- b. Zeugen auf dem Wasser suchen
- c. Am Startboot Protest anmelden (wenn in der Ausschreibung gefordert)
- d. Bis 45 min nach erster Zieldurchfahrt läuft die Protestfrist
- e. In Protestfrist schriftlicher Protest einreichen
- f. danach erfolgt die Verhandlung

Vorbereitungen vor dem Regattatermin

1. Segelanweisung komplett lesen
 - a. Gilt die Ausnahme zur Regel 44 d.h. nur ein „360er“ gemäß Empfehlung der *O'pen Skiff KV*
oder
gilt die „normale Regel“ mit zwei „360'er“?
 - b. Mögliche Kurse kopieren und lernen?
 - c. Wann wird welcher Freestyle Gefahren?
 - d. Wie viele Runden sind zu segeln?
 - e. Muss der Protest am Startboot angemeldet werden?
2. Jüngstenschein nicht vergessen
3. Versicherungsbestätigung
4. Erklärung der Eltern

Allgemein zum Wertungsmodell

- a. Für eine reguläre Regatta genügen 10 Meldungen und 10 Segler, die mindestens einen Start absolviert haben
- b. Bei einer Landesjugendmeisterschaft sind mindesten 15 Meldungen erforderlich

Regattavorbereitung an Land

1. Wettervorhersage checken
wie entwickelt sich der Wind?
 - a. rechts-/ linksdrehend
 - b. zu-/ abnehmend
2. Segel Kontrolle
 - a. Lattentaschen kontrollieren
 - b. Latten kontrollieren
 - c. Lattenspannung => Siehe im folgenden Kapitel
 - d. Ist der Masttopp fest im Stöpsel des Segels?
 - e. Grundtrimm für das Unterliek beachten
 - f. Boot ausleeren und vor dem Wassern prüfen, ob der Stöpsel eingedreht ist.



Segeln bei normalen Windbedingungen (1 - 4 Bft)

Vorbereitungen an Land

- Sind die Segellatten angepasst?
(Die Tipps zu den Segellatten gilt nur für Segel bis zur Nr. 13000)
 - Bei Schwachwind:
 - 4 Umdrehungen ganz oben, jede weitere Latte jeweils eine halbe Umdrehung weniger
 - **Achtung:**
Das Segel hat viel Power, wenn die Latte weiter rausgedreht wird!
 - Normaler Wind:
 - 2 Umdrehungen ganz oben, jede nächste Latte eine halbe Umdrehung weniger
 - Zur Kontrolle empfiehlt sich die Nutzung von Trimlog!
- Ist Boot und Segel 100 % bereit?
 - Rudersicherung?
 - Schwertsicherung?
 - Schleppleine?
 - Stöpsel?

Vorbereitungen auf dem Wasser

- Unterliek, max. Handbreite offen
- Kicker ist die weite Großschot für den oberen Bereich des Segels, Windbündel oben müssen 2/3 einklappen und 1/3 auswehen.

Startphase

1. Stehender Start auf bevorteilter Seite
2. Bei ca. 3 min an die Linie
3. Segel back drücken zum Manövrieren – Achtung: Freihalten bei Rückwärts!
4. Lücke nach Lee!!!
5. Bei Signal: abfallen (mit Luvlage) bis Druck ([Startwirbel](#)), dann anluven
6. Backbordbug
7. Ziel: Freier Wind und Entscheidungsfreiheit
8. Flaggen kennen!
 - a. P-Start: umkehren hinter Linie bei Rückruf, sonst Disqualifikation (OSC)
 - b. U-Start, Disqualifikation (UFD) bei Frühstart, bei Wiederholung wieder im Rennen



- c. Black Flag:
Disqualifikation (BFD) auch bei allgemeinem Rückruf!

Am Wind

1. Boot fährt waagerecht / aufrecht am schnellsten, immer mit dem Segel arbeiten anstatt zu viel Lage
 - a. Bist du ganz draußen, Arsch über die Kante?
 - b. An der Windkante, Bändsel parallel?
 - c. Zuerst mit dem Segel / Schot arbeiten
 - d. Im zweiten Schritt Überhöhe fahren, über dem richtigen Am-Wind-Kurs
2. Kreuz: 3-5 Grad Leekrängung für Lift
3. Streckbug vor Holebug (in der Tendenz erst Strecke zur Luvtonne)
 - a. <https://youtu.be/uLwplOJrQ3A>
 - b. Streckbug ändert sich beim Switch Point zum Holebug
 - c. Ziel immer Streckbug fahren, beste Luvannäherung, kürzeste Distanz
4. Windkanten finden – Bändsel parallel
5. Layline finden: 90° Peilung von Bord, über die Schulter blicken
6. Abdecken direkter Gegner - Kontrollzonen auf der Kreuz (Passiv- und Aktivschirm)

Rollwende

1. <https://youtu.be/Sc5GppRbto 2:15>
2. Leelage in das Boot, noch auf der Seite sitzen bleiben, dadurch luvt das Boot selbstständig an.
3. Beim Anluven des Bootes nur ein kleines bisschen mit der Pinne nachsteuern.
4. Wenn das Boot durch den Wind geht, noch auf der Seite sitzen bleiben, bis wir Leelage im Boot haben.
Jetzt gefühlvoll und dem Wind entsprechend auf die neue Seite gehen.
5. Nicht auf den Knien sein, da diese den Positionswechsel langsam macht.
6. Beim Rübergehen zuerst mit dem hinteren Fuß auf die neue Seite und direkt unter den Ausreitgurt.
7. Gleich auf die Kante mit dem Hintern setzen und ausreiten.
8. Beim Hinsetzen das leicht geöffnete Segel wieder dichtziehen, sodass der Pumpeffekt verstärkt wird!

Luvlage

1. Eigene Position beurteilen, Innenraum oder muss ich aufpassen?
2. Kicker etwas für den Downwind lösen
3. Die Schothand nach oben ausstrecken
4. Aktiv, bei der Rundung zum Block führen zum fieren, gleichzeitig Luvkrängung

5. Nicht berühren, bei Berührung: 1 Kringel!
6. 3-Längen-Kreis
7. Schwert liften
8. Direktblick nach hinten, Abdeckung durch Gegner

Downwind

1. Vorm Wind
 - a. Luvkrängung bis Toplatte waagerecht!
 - b. Keine Füße im Wasser
 - c. Aktiv kniend
 - d. Tendenziell bei mehr Wind weiter nach hinten setzen
 - e. Aktiv mit der Schot arbeiten
2. Bei wenig bis mittleren Wind: Schwert hoch
3. Bei mehr Wind: Schwer runter und nach hinten setzen
4. Knien, agil Gewicht verlagern
5. Freien Wind suchen, jeder zweite Blick nach hinten (Böen und Gegner)
6. Gewicht nach vorne – weiter je weniger Wind -> Heck aus dem Wasser!
7. Pumpen:
 - a. Wellen:
Anpumpen, Schot zum Ohr, Anpumpen ist immer erlaubt.
1 x pro Welle und nur bei Chance ins Gleiten zu kommen,
Zeitpunkt:
beim Herabgleiten auf der Welle, um den positiven Effekt beizubehalten
 - b. Bei gesetzter Oscar-Flagge ab ca. 10 kn:
Pumpen auf Downwind erlaubt
 - c. NIE: Pumpen auf Up-Wind Kursen!
 - d. Immer erlaubt: Rollwende mit Pumpbewegung und wenn „im Wind“.
 - e. Wriggen ist immer untersagt,
Ruderbewegungen immer zu einer Seite der neutralen Position ist erlaubt
 - f. ACHTUNG:
Bei mehrfacher Verwarnung durch Judge für gleiches Vergehen ergibt
nicht-streichbaren DNE-Disqualifikation
(<http://www.finckh.org/deutsch/material/tafeln/wertungstafel.pdf>).
8. Wann Luv-Krängung? Zum Abfallen an Luvtonne und Start.



Zieldurchfahrt

1. Nur 1 x über Ziellinie fahren! Nur die letzte Durchfahrt zählt!
2. Ziel nach Durchfahrt frei machen
3. Nur noch durchfahren, wenn Ziel noch offen ist.

Segeln bei Starkwind (ab 5 Bft)

Es gelten zusätzlich zu den vorgenannten Bedingungen folgende zusätzliche Hinweise.

An Land

- Segellatten angepasst?
 - Ab 6 Bft.: Segellatten ganz rein drehen
- Sind Boot und Segler 100 % bereit?
 - Rudersicherung?
 - Schwertsicherung?
 - Schleppleine?
 - Stöpsel kontrolliert?
- Helm nicht vergessen!

Upwind

- Schwert etwas heraus – spart Kraft!
- Unterliek und Kicker anziehen!
 - a. Kicker mit voller Kraft anziehen – Fuß gegen Schwertkasten (nach dem oberen Bändsel im Segel schauen!)
 - b. Stärker: Schot Block auf Block

Downwind

- Schwert auch auf Vorwind nicht ganz heraus, 2ter Strich
- Unterliek und Kicker leicht auf
- weiter nach hinten setzen
- Q-Wende anstatt Halse, nur wenn es gar nicht geht
 - Fortgeschritten: Halse beim „Abreiten“ der Welle
- Bei „Stecker“: anluven, Ziel ist immer, Tiefe zu fahren und dies mit jeder Böe
- Nicht zu tief fahren, Patenthalse

Depowern (Reduzieren des Winddrucks)

Wenn das Gewicht oder die Kraft nicht mehr reicht:

- Segellatten ganz eingedreht
- Unterliek immer dicht
- Kicker öffnen
- Schwert leicht hoch auf Upwind
- Schot leicht öffnen
- Überhöhe auf der Kreuz fahren

Tipps & Tricks zur Reparatur

Mastfuß

Der Mast sollte immer mit einem Maststopfen versehen sein. Dieser stellt sicher, dass sich der Mast nicht durch den Rumpf durchbohrt.



Abbildung 7 Maststopfen

Gerissene Großschotschlaufe am Baum

Die Großschotschlaufe besteht aus einem mind. 14 mm breiten Rollladengurt. Dieser kann in Baumärkten als Meterware erworben werden. Der Gurt muss jeweils zugeschnitten werden.

- Länge ca. 9 cm
- Drei Löcher
- Enden abflämmen oder vernähen

Weiterhin werden für die Reparatur drei 45 mm-Nieten benötigt.

Wichtig zum Ausbohren der Curryklemme und des Gurtes unbedingt erst das Innere der Niete ausbohren. Dazu mit einem dünnen Bohrer anfangen (2-3 mm) und danach erst den passenden Bohrer (4,5 mm) weiter aufbohren.

Loop am unteren Großschotblock

Die Loop besteht aus Dyneema und kann durchaus auch selber gespleißt werden. Das Spleißen kann aus einer Vielzahl von youtube Videos ersehen werden.

Link => <https://www.youtube.com/watch?v=XKL3rq2T4jk>



Alternativ kann dieser auch durch eine Schot ersetzt werden. Der gerissene Loop kann recht einfach ausgehängt werden.

Mast-Gabelbaumverbindung

Der Mast ist beim Segeln einer ständigen Reibung durch die Kohlefaser verstärkte Gabel ausgesetzt. Auf Dauer führt diese Reibung zu einem Verschleiss. Dieses kann gerade bei sandhaltigen Seen sehr schnell geschehen.

Folgende Lösungen können zur Vermeidung von Schäden verwendet werden.

- Gleitfolie am Mast

Der Mast kann durch „Gleitfolie Tape Clear Anti-Chafe 50mm x 2m (250µ)“ verstärkt werden. Dazu gibt es im Handel auch für andere Bootstypen entsprechende

Klebefolien. Die Folie sollte im 45 Grad-Winkel schräg am Mast angebracht werden. Ein horizontales Aufbringen führt zur Verschiebung der Folie und hält nicht dauerhaft.

- Verwenden einer PE Abwassermuffe

Eine 40er graue PE Abwassermuffe kann aufgeschnitten werden, um dann über den Mast gelegt werden. Diese hilft als Schutz für die Mast- und Baumverbindung.

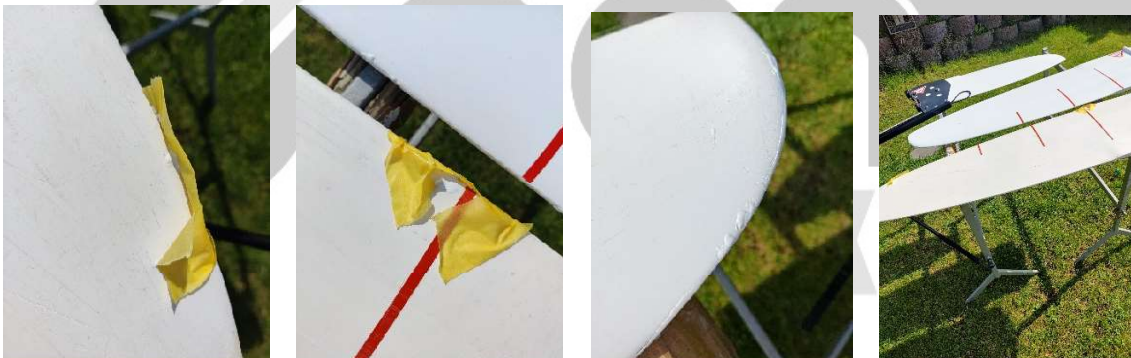
- Verstärken mit einer Epoxy Harzumantelung und einer Kevlarmesh-Umantelung. Der Mast kann auch dauerhaft verstärkt werden. Dazu sollte der Mast mit Kevlarmesh verstärkt werden. Dieses muss mit Epoxy-Harz getränkt werden und auf den Mast geklebt werden.

Baum – Gabelbaum

Ein Ersatz des Gabelbaums kann als Ersatzteil im Markt erworben werden. Alternativ bietet zum Beispiel der Baumarkt „Bauhaus“ eine Ruderrolle an, die sehr ähnlich ist und genauso gut passt.

Schäden an Ruder oder Schwert

Die Schäden am Ruder oder Schwert können mit handelsüblichem Gelcoat ausgebessert und repariert werden. Die Behandlung unterscheidet sich hier nicht von anderen Booten.



Rudersicherung

Die Rudersicherung ist schnell mit einem Torx-Schraubendreher getauscht. Auch hier ist darauf zu achten, dass stets die Schrauben wieder mit Silikon eingeschraubt werden. Aus der Erfahrung empfiehlt sich der Beschlag aus Kunststoff.

Pinnenverlängerung

Die Pinnenverlängerung ist 75cm lang und hat einen Durchmesser von 16 mm. Als Gummiüberzug passt ein sogenannter „Golfgriff“ für 16 mm. Dieser kann mittels Bremsenreiniger aufgebracht werden und verklebt damit gleichzeitig.

Rudersicherung

Die Rudersicherung besteht aus den folgenden Komponenten:

- einem Gummistropp (0,6 cm)

- Schlauch (innen-außen: 10 mm - 13mm)
- Schlauch (innen-außen 14 mm-18 mm)
- Eine Klammer aus Edelstahl

Der Innere Schlauch kann am Besten mit Spülmittel in den äußeren Schlauch geschoben werden. Der innere Schlauch ist etwas kürzer als der äußere Schlauch.

Risse im Segel

Risse im Segel entstehen durch UV-Einwirkung (langes Stehen in der Sonne), aber auch durch mechanische Belastungen zum Beispiel Knicken und Nutzung bei kalten Wetterbedingungen. Hier ist besonders vorsichtig zu agieren.

Kleinere Risse können mit Segeltape entsprechend repariert wird. Es muss darauf geachtet werden, dass Risse hier nur mit passendem Segeltape beidseitig überklebt werden. Ggfs. kann auch andere Klebefolie verwendet werden.

Wenn zu viele Risse im Segel sind, bleibt nur der Tausch der betroffenen Segelfelder. Dieses ist durch die Lattung der Segel leicht möglich.

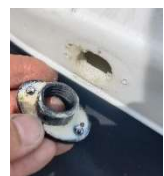
Undichtigkeiten des Rumpfes

Der Rumpf kann an allen Öffnungen undicht werden. Eine Abdichtung ist jeweils mit Silikon oder einem anderen wasserresistenten und hochfesten Verbinder (z.B. Sikaflex) möglich.

Die kritischsten Fälle werden im Folgenden aufgezählt:

- Ruderbeschlag unten oder oben
Bei jedem Tausch der Beschläge müssen diese mit Silikon wieder eingeschraubt werden.
- Stopfenaufnahme : Gerade wenn das Boot von Anfang an Wasser zieht, kann die Stopfenaufnahme nicht richtig mit Silikon eingebaut sein. Dazu muss dieser ausgeschraubt und mit Silikon wieder eingeschraubt werden.
- Ausreitgurtsicherung am Ruderkopf: Diese kann sich losrappeln und muss beim Wiedereinschrauben mit Silikon gesichert werden.
- Verschraubung der Prellschiene (vorne unter dem Rumpf). Hier löst sich nach einer gewissen Zeit der Silikondeckel über der Schraube des Mastfusses. Dieses ist dann zu erneuern.

Achtung: Silikon nur dort für Schraubverbindungen verwenden, wo direkt in das Rumpfmateriale geschraubt wird.



- Das O'pen Skiff Logo auf dem Rumpf ist eine Neoprenmembran. Diese dient zu einem Luftaustausch bedingt durch Wärmeausdehnung. Wird diese Öffnung dauerhaft geschlossen, können die Rumpfe durch Unterdruck Wasser ziehen.
- Der Schwertkasten ist relativ unverdächtig. Dazu hier noch ein paar Bilder. Auch hier sollten die Schrauben wieder mit Silikon eingeschraubt werden.



Hier eine Erläuterung des Aufbaus des O'pen Skiff Rumpfes:

<https://www.youtube.com/watch?v=JRDc8CRU8rw>



Schäden am Rumpf

Der PE-Rumpf ist durchaus stabil gebaut und kann ziemlich viel mechanische Einflüsse erleiden. Dieses führt nicht zu einer Wasseraufnahme. Auch die Falzungen des PE-Rumpfes sind recht dick und Anstöße führen nicht zu Schäden.

Die einzige echte Schwachstelle ist der Ruderkopf. Dieser kann durch UV-Einstrahlung einreißen. Dieses sollte frühzeitig repariert werden. Der Rumpf nimmt ansonsten dort dauerhaft Schaden, denn das darunterliegende Holz kann aufquellen und dann die Ruderbeläge nicht mehr halten.

Die Schäden zeigen sich in Form von kleinen Rissen an der Deckoberseite des Ruderkopfes. Eine Reparatur ist durchaus möglich. Dieses sind die Optionen:

- a. Die Rissstelle können mit einem geeigneten Klebeband verklebt werden. Dieses ist entsprechend eine gute Erstmaßnahme, wenn die ersten Risse auftreten.
- b. Auch ein Versiegeln der Fuge ist mittels Silikon möglich.
- c. Ein Verschweißen der Schadstelle ist mittels des geeigneten PE-Materials möglich. Auf dem Rumpf ist die entsprechende Materialanforderung vermerkt.



- d. Auch ist es möglich eine Kappe auf die Schadstelle zu kleben. Beim Kleben oder Reparieren des Rumpfes ist auf einen passenden Kleber zu achten. Dieser Kleber muss hierbei fester und trotzdem dauerflexibel sein.



Der Rumpf kann Undichtigkeiten entwickeln. Dieses ist durch Verwendung von Silikon oder ähnlichem reparierbar.

Ältere Rümpfe entwickeln eine rissige Oberfläche. Diese ist laut Hersteller nicht schädlich und stellt allenfalls eine optische Einschränkung dar.

Reparaturen am Slipwagen

Die Reifen des Slipwagen gehen nach einer gewissen Zeit kaputt. Der Achsendurchmesser beträgt 25 mm.

Die Achsen scheuern mit der Zeit durch. Diese können zum Beispiel durch Edelstahlachsen getauscht werden. Alternativ wird entsprechende Ersatzteile beschafft.

Der Suchbegriff lautet: „TRD Slipwachenachse Edelstahl 25 mm“.

Link: <https://www.ziegelmayer.shop/Zubehoer-nach-Bootsklasse/OceanPlay/PICO/SlipwagenTrailer/Slipwagenachse-TRD-Edelstahl>



Schritt 01 – Aufbohren der vorhandenen Nieten

Schritt 02 – Demonatage der alten Achsen



Schritt 03 – Bohren und Vernieten der Achsenhalterungen



Dokumentenhistorie

Version	Bearbeiter	Datum
1.0	Gunnar Kölkebeck Jannik Schwarzer	Erstbefüllung Ergänzungen Regattatips
2.0	Gunnar Kölkebeck Till Kubelke	Ergänzungen Technikanteile & Einfügen QR-Codes
3.0	Gunnar Kölkebeck	Tipps & Tricks zur Reparatur

Regatta-Packliste (Beispiel)

Boot

- ☐ Klebeband Foliensegel, Segeltape, Gaffatape, ...
- ☐ Werkzeug
(Zange, Schäkelöffner, Segelmesser)
- ☐ Ersatzteile (Stöpsel ...)
- ☐ Verklicker
- ☐ Rumpf
- ☐ Slipwagen
- ☐ Slipwagenreifen
- ☐ Mast
- ☐ Segel
- ☐ Schwert
- ☐ Schot
- ☐ Schwertgummi
- ☐ Ruder
- ☐ Schleppleine
- ☐ Stopfen mit Sicherheitsbändchen
- ☐ Abschleppleine
- ☐ Vorleine

Wasserdichte Tonne

- ☐ Müsliriegel
- ☐ Snacks
- ☐ Trinkflasche
- ☐ Traubenzucker

Kleidung

- ☐ Fleeceanzug
- ☐ Trockenanzug / Neoprenanzug
- ☐ Thermo-Unterwäsche
- ☐ Trockenanzug-Schuhe
- ☐ Ausreithose
- ☐ Knieepads
- ☐ ggfs. Actioncam
- ☐ Cap
- ☐ Segelhandschuhe
- ☐ Sonnencreme für Gesicht
- ☐ Sunblocker
- ☐ Mütze
- ☐ UV-Shirt
- ☐ Sonnenbrille
- ☐ Spraytop
- ☐ Neoschuhe
- ☐ Badezeug
- ☐ Regattauhr
- ☐ Poncho
- ☐ Handtuch
- ☐ Warme Kleidung

Wichtige Unterlagen

- ☐ Regelwerk
- ☐ Versicherung
- ☐ Segelschein
- ☐ Regatta-Ausschreibung
- ☐ Erste Hilfetaste

