

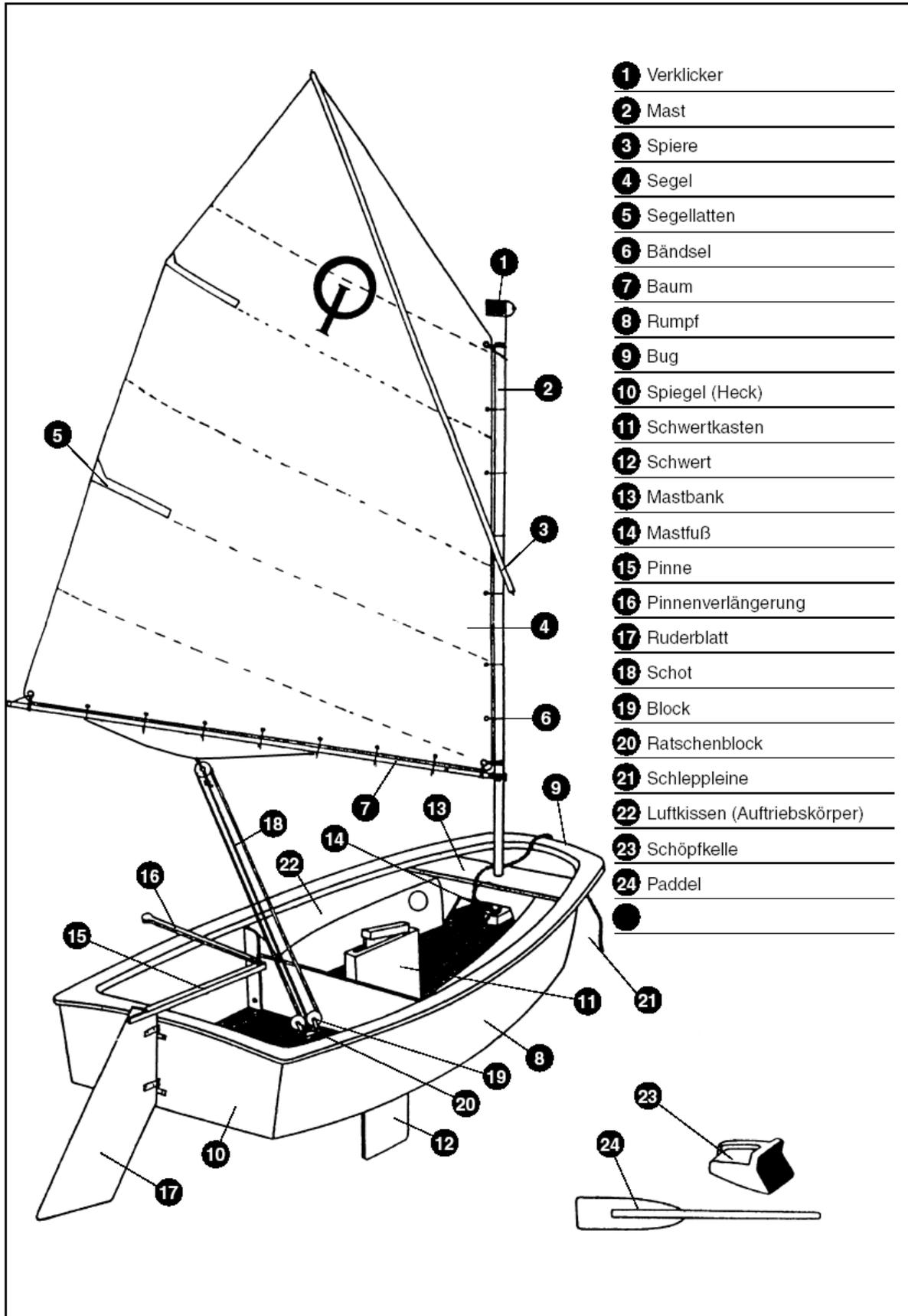
Segel- und Surfclub Niedernberg 1980 e.V.

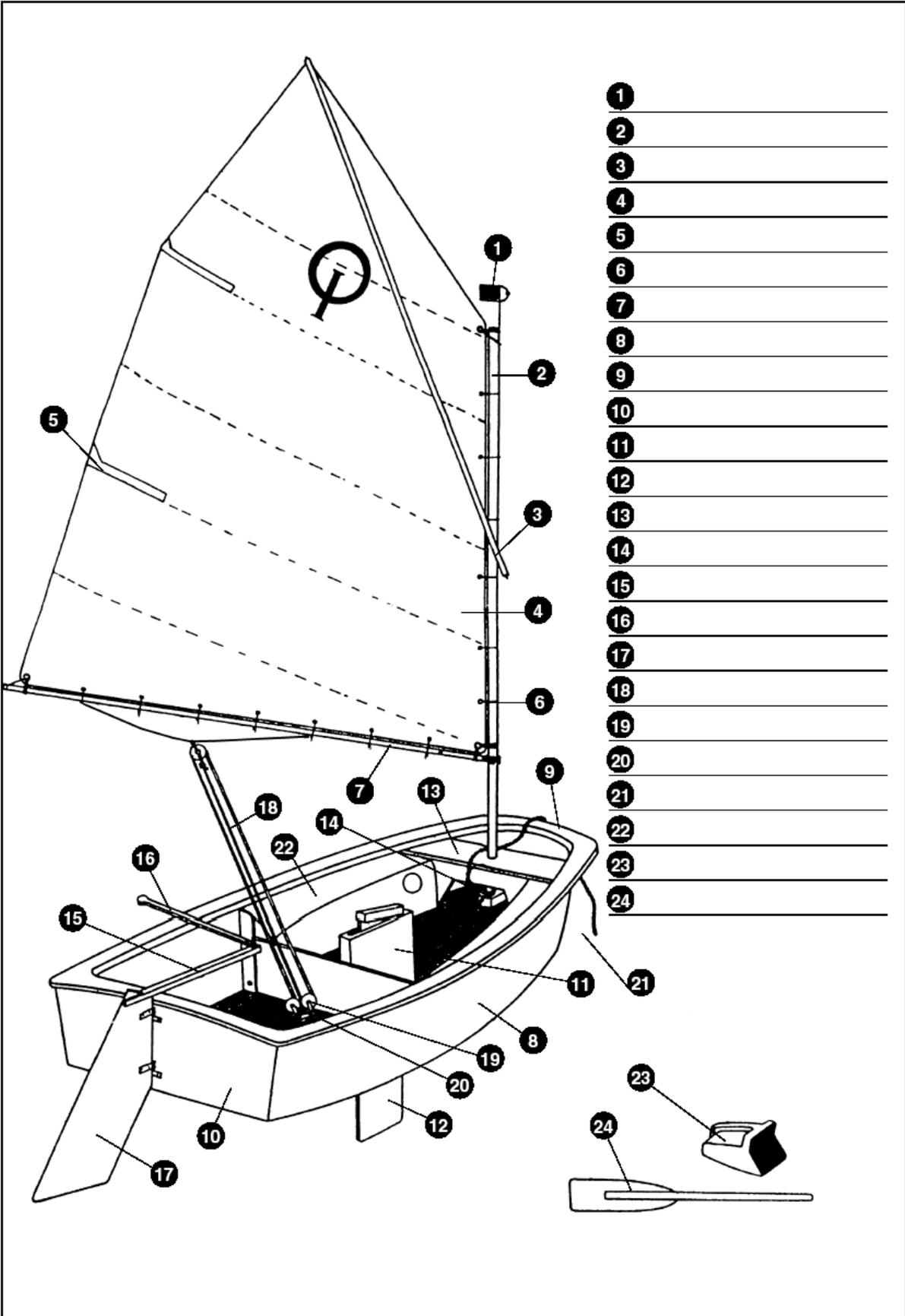
Opti - Segeln im S C N

Inhalt:

| | |
|---|-----------|
| <u>Opti Grundlagen 1.....</u> | <u>2</u> |
| <u>Opti Grundlagen 2.....</u> | <u>4</u> |
| <u>Opti Grundlagen 3.....</u> | <u>6</u> |
| <u>Die Ausrüstung.....</u> | <u>8</u> |
| <u>Die Auftriebskörper.....</u> | <u>8</u> |
| <u>Die Schleppleine.....</u> | <u>9</u> |
| <u>Die Pütz.....</u> | <u>9</u> |
| <u>Das Schwert.....</u> | <u>10</u> |
| <u>Die Großschot.....</u> | <u>11</u> |
| <u>Die Affenschaukel.....</u> | <u>11</u> |
| <u>Die Ausreitgurte.....</u> | <u>12</u> |
| <u>Das Anbänseln.....</u> | <u>12</u> |
| <u>Die Höhenjustierung.....</u> | <u>13</u> |
| <u>Die Vorliekspannung.....</u> | <u>13</u> |
| <u>Die Spriet.....</u> | <u>14</u> |
| <u>Der Baumniederholer.....</u> | <u>15</u> |
| <u>Der Unterliekstrecker.....</u> | <u>16</u> |
| <u>Das Mastfall -Mastfuß.....</u> | <u>17</u> |
| <u>Die Mastsicherung.....</u> | <u>17</u> |
| <u>Fertig ???.....</u> | <u>18</u> |
| <u>So wendest du richtig.....</u> | <u>19</u> |
| <u>So halst du richtig.....</u> | <u>21</u> |
| <u>Die häufigsten Fehler.....</u> | <u>21</u> |
| <u>So sitzt du richtig im Opti.....</u> | <u>22</u> |
| <u>Vor dem Wind.....</u> | <u>23</u> |
| <u>An der Kreuz.....</u> | <u>24</u> |
| <u>Auf raumen Kursen.....</u> | <u>24</u> |
| <u>Trimm und Segeltechnik.....</u> | <u>25</u> |
| <u>Flaggen und Singnale.....</u> | <u>25</u> |
| <u>.....</u> | <u>28</u> |

Opti Grundlagen 1





Opti Grundlagen 2

Wind und Wetter

Segeln ist eine Fortbewegungsart mit Wind auf dem Wasser. Bevor man lossegelt, muss man die Wind- und Wetterverhältnisse prüfen. Woher der Wind kommt, sieht man z.B. am Verklicker (Windanzeiger).

Steuerbord - Backbord

Beim Segeln hat man Wind von Steuerbord (rechts) oder Wind von Backbord (links).

Kurse

Mit einem Segelboot segelt man je nach Fahrtrichtung zum Wind einen Kurs oder steht im Wind.

Windrichtung



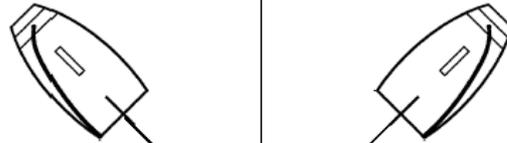
Boot steht im Wind

Direkt gegen den Wind kann nicht gesegelt werden. Zum Segel setzen wird das Boot in den Wind gestellt. Das Boot in den Wind stellen nennt man aufschießen. Das Segel killt (flattert).



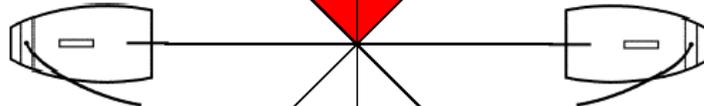
Am-Wind-Kurs

Um ein Ziel gegen den Wind anzupeilen zu können, muss am Wind (ca. 45°) aufgekreuzt werden. Mit mehreren Wendungen kommt man auf einem Zickzack-Kurs ins Ziel.



Halb-Wind-Kurs

Beim Kurs halber Wind kommt der Wind genau von der Seite.



Raum-Wind-Kurs

Mit dem Wind schräg von hinten fährt man einen Raum-Wind-Kurs auch raumschots genannt. Auf diesem Kurs fährt man auch am schnellsten.



Vor-Wind-Kurs

Mit dem Wind von achtern (hinten) fährt man vor dem Wind.



Segelstellung

Bei jeder Kursänderung muß die Segelstellung korrigiert werden, um die optimale Geschwindigkeit zu erreichen.

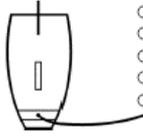
Begriffe

| | | | |
|----------|---|---------|--|
| Luv | dem Wind zugekehrte Seite | kreuzen | Weg nach Luv (ca. 45°) mit mehreren Schlägen |
| Lee | dem Wind abgekehrte Seite | Wende | Bug (vorne) dreht durch den Wind |
| anluven | Kursänderung nach Luv Schoten anholen (Leinen anziehen) | Halse | Heck (hinten) dreht durch den Wind |
| abfallen | Kursänderung nach Lee Schoten fieren (Leinen hinauslassen) | | |

Kurs-Checkliste

Kreuze den richtigen Kurs an!

Windrichtung



- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



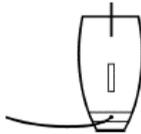
- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



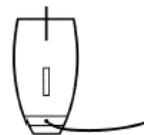
- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



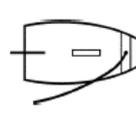
- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



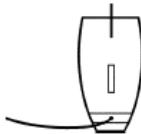
- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



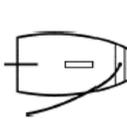
- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs



- Boot steht im Wind
- Am-Wind-Kurs
- Halb-Wind-Kurs
- Raum-Wind-Kurs
- Vor-Wind-Kurs

Name _____

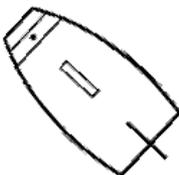
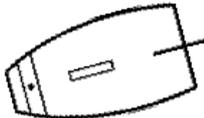
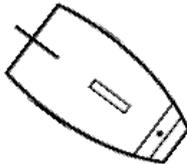
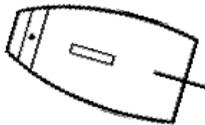
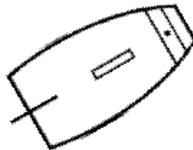
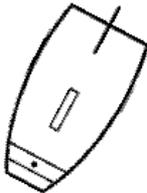
Beurteilung _____

Opti Grundlagen 3

Segelstellung-Checkliste

Zeichne die richtige Segelstellung ein!

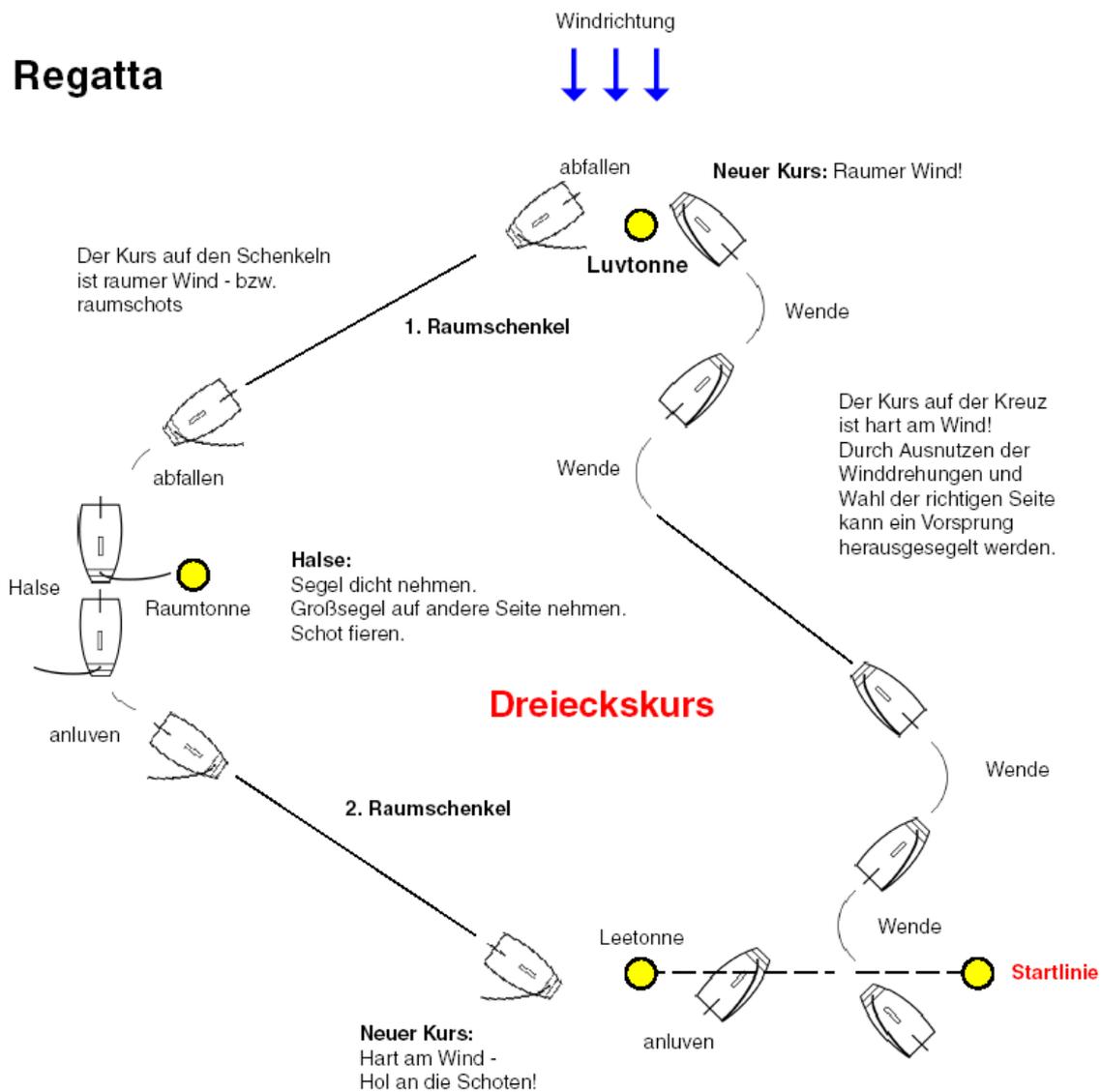
Windrichtung



Name _____

Beurteilung _____

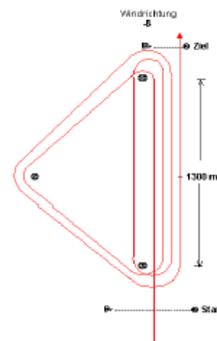
Regatta



Regatta - Dreieckskurs

Nach dem Start geht es auf die Kreuz, wo wir mit mehreren Wenden, immer hart am Wind, die Luvtonne erreichen. Raumschots geht es zur Raum- oder Leetonne. Nach dem Halsen fahren wir zur Leetonne.

Die jeweilige Regattabahn findet man in den Segelanweisungen:

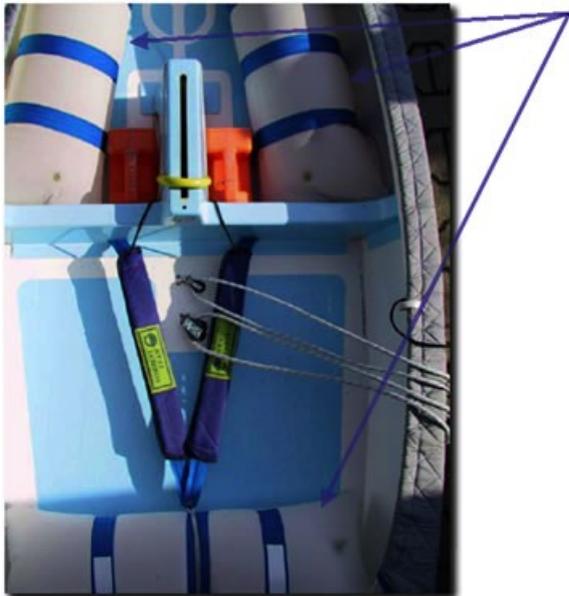


Kurse:
Vorgeschriebener Bahn: Start - 1 - 2 - 3 - 1 - 3 - 1 - 2 - 3 - Ziel
Verkürzter Bahn: Start - 1 - 2 - 3 - 1 - 3 - Ziel

Die Ausrüstung

Die Auftriebskörper

Der Opti (Optimist) ist mit **drei Auftriebskörpern** ausgerüstet, die ihn unsinkbar machen.

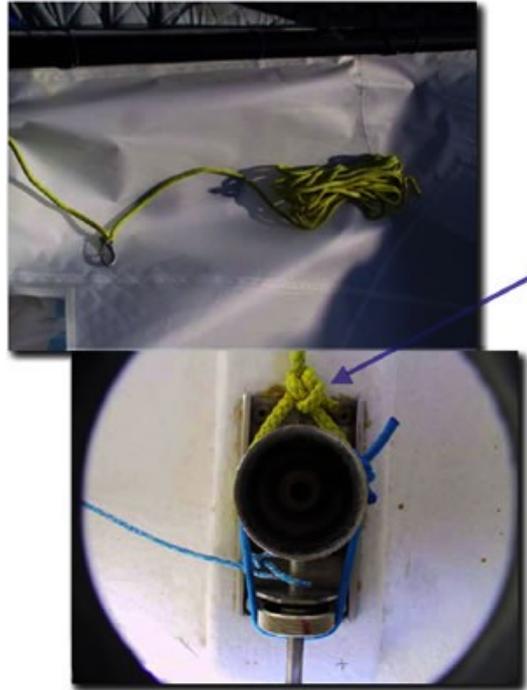


- Die Auftriebskörper müssen dicht sein (bitte überzeug dich davon)
- Die Auftriebskörper müssen ausreichend aufgeblasen sein. (Die eingeschlossene Luft dehnt sich bei Erwärmung aus - bei starker Sonneneinstrahlung Druck kontrollieren.)
- Die Auftriebskörper müssen mit Gurtbändern unverlierbar am Opti befestigt sein (Wenn der Opti vollgeschlagen im Wasser schwimmt treten an diesen Befestigungen erhebliche Kräfte auf. Der Opti sollte in dieser Situation tunlichst seine Auftriebskörper nicht verlieren.)
- Auftriebskörper müssen aus stabilem Gewebematerial gefertigt sein.

Die Schleppleine

Eine wichtige Sicherheitsausstattung, die das Einhängen des Opti in einen Schleppzug ermöglichen muss.

- Die Länge soll mindestens 8 m betragen
- Die Schleppleine muss schwimmfähig sein
- Das Tau soll mindestens 6 mm Durchmesser haben
- Ein Ende ist **am Mastfuß** des Opti befestigt (Palstek)
- Ein Meter von diesem Ende ist ein Schnappschäkel oder Schnapphaken (aus Sicherheitsgründen mit abgerundetem Bügel) in die Leine einzubinden, der das Anhängen des nachfolgenden Optis im Schleppzug ermöglicht
- Das andere Ende hat eine Schlaufe (z.B.: Palstek)



Die Pütz



Die Pütz muß geeignet sein

- den vollgeschlagenen Opti nach einer Kenterung wieder leer zu pützen (also nicht zu klein).
- das Spritzwasser, das bei mehr Wind und Welle in den Opti gelangt wieder nach Außen zu befördern. (Das zusätzliche Gewicht des Wassers macht den Opti langsam.)
- Gegen Verlieren muss die Pütz mit einer Leine gesichert sein.
- Sinnvollerweise verwendet man auf **beiden Seiten eine eigene Pütz**, die mittels einer ausreichend langen Leine (hinter dem Schwertkasten) zusammengebunden sind.
- Wichtig:
 - Ein guter Handgriff für Kinderhände
 - Ein Volumen von ca. 4 Litern

Das Schwert

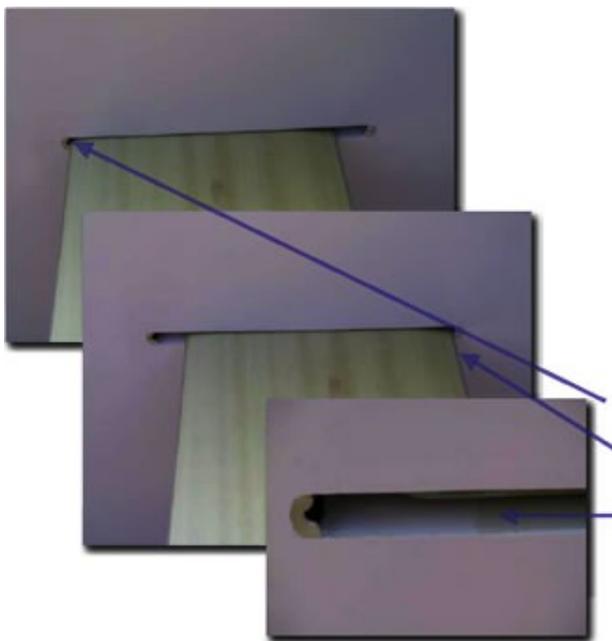
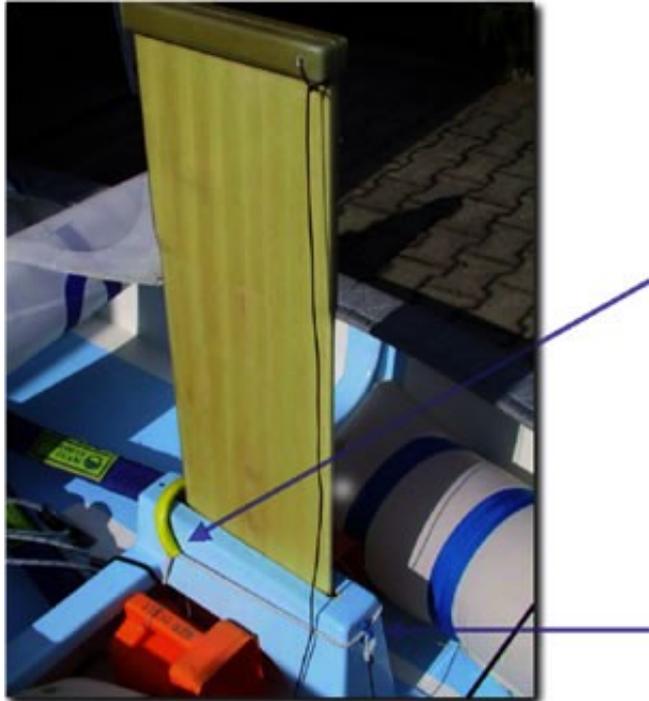
Das Schwert wird mit der runden Kante in Fahrtrichtung in den Schwertkasten gesteckt.

Das Schwert des Opti wird je nach Kurs und Windstärke in verschiedenen Stellungen gefahren. Damit das Schwert die richtige Höhe beibehält, wird es durch einen Gummizug in der gewünschten Stellung blockiert.

Die gezeigte Gummiführung bietet den Vorteil: Der **Gummizug** kann sowohl

- von oben auf das Schwert gesetzt werden (wenn das Schwert ganz unten gefahren wird), als auch
- von hinten auf die Schwertkante gesetzt werden (wenn das Schwert teilweise hochgeholt ist)
-

Gegen Verlieren bei einer Kenterung muss das Schwert mit einer **Sicherungsleine** am Rumpf befestigt werden. Hier bietet sich ein Kunststoffschäkel an, der an einer Kunststoff-Öse am Schwertkasten eingehakt wird



Das Schwert bietet eine weitere Trimmmöglichkeit.

Der Lateralpunkt (in diesem virtuellen Punkt wirkt die Kraft, die den Opti am Abtreiben quer zur Fahrtrichtung hindert) kann durch Verschieben des Schwerts in Längsrichtung des Opti um mehrere Zentimeter verschoben werden.

Zusammen mit dem Trimm des Mastfalls (das die Lage des Winddruckpunkts in Längsrichtung des Opti verschiebt) kann erreicht werden, dass der Opti bei jeder Windstärke ohne Ruderdruck geradeaus fährt.

- Schwert in **vorderster** Position
- Schwert in **hinterster** Position

Zuviel Spiel des Schwerts im Schwertkasten kann durch **Kunststoff-Gleitstreifen** eliminiert werden.

Die Großschot

Die Schot wird wie gezeigt geführt.



Am freien Block ist der **Verlängerungstampen** eingebunden (zur Affenschaukel). Seine Länge wird dreifach an Schotlänge eingespart (wegen der dreifachen Übersetzung).

Die Blöcke am Rumpf des Opti werden mit **Federn** oder **Kunststoffhülsen** in einer aufrechten Position gehalten. (Der Block kann sich sonst mit der Schot verklemmen)

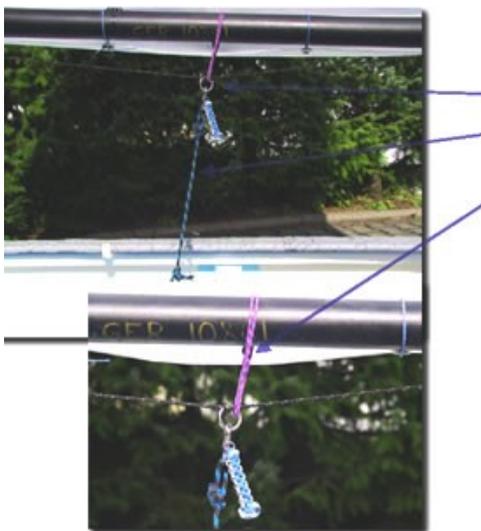
Ein **Ratschenblock** erleichtert bei mehr Wind die Haltearbeit.

Bei wenig Wind sollte das Segel jedoch immer aus der Hand gefahren werden.

Wichtige Schoteigenschaften

- griffgünstig
- nicht zu dünn
- nicht rutschig (wenn nass)

Die Affenschaukel



Die Affenschaukel die Aufgabe die Zugkraft der Schot an zwei Stellen in den Großbaum einzuleiten und so dessen Durchbiegung zu verringern.

In ihrer Mitte ist ein **Metallring** eingebunden, an dem mit einem Schnappschäkel der Verbindungstampen zur **Schot** eingehängt wird. Die Auslenkung der Affenschaukel kann durch ein **Bändsel, das durch den Metallring und um den Baum läuft** begrenzt werden. Der Abstand zwischen Baum und dem tiefsten Punkt der Affenschaukel muss kleiner als 10 cm sein. (Der Kopf der Seglerin / des Seglers darf nicht durch diese Öffnung passen!)

Der Tampen, aus dem die Affenschaukel hergestellt wird muss extrem dehnungsarm sein. (Hier wirken sehr große Zugkräfte)

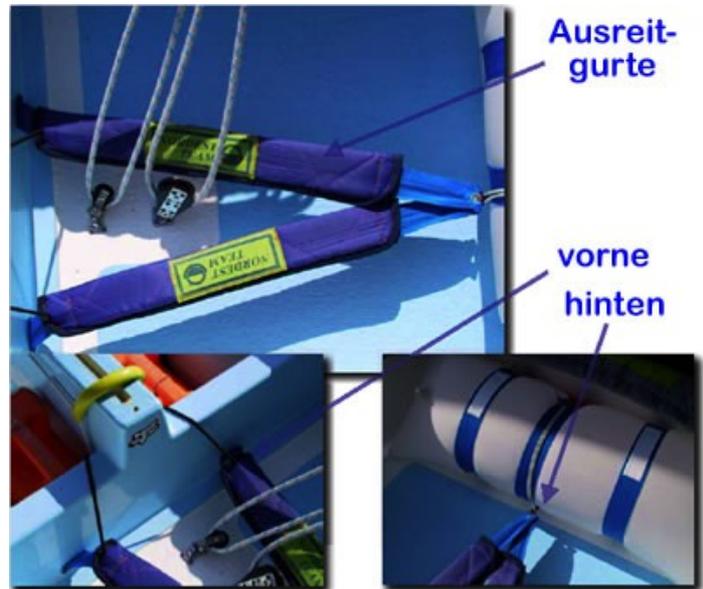
Die Länge der Affenschaukel muss nachstellbar sein. (Um Materialdehnungen auszugleichen)

Die Ausreitgurte

Die Ausreitgurte sollten mit Gummizügen nach oben gespannt werden. (So kann der Fuß der Seglerin / des Seglers schnell unter den Gurt gleiten.)

Die Ausreitgurte sollten gepolstert sein.

Die Ausreitgurte können am vorderen Ende und/oder am hinteren Ende nach oben gespannt werden



Das Anbänseln



Das Opti-Segel wird an seinem Vorliek mit **Bändseln am Mast** und an seinem Unterliek entsprechend am Baum befestigt. Dazu sind am Vorliek und am Unterliek Kauschen (Ösen) vorhanden.

Die Bändsel sind so zu bemessen, dass maximal 1 cm Abstand zwischen Vorliek und Mast bzw. Unterliek und Baum bleibt.

Grundtrimm:

Abstand zum Baum gleichmäßig 8 mm,
Abstand zum Mast gleichmäßig 2 mm

Die Bändsel sind mit Knoten zu fixieren.

Die Bändsel brauchen beim Auf- und Abtakeln nicht aufgeknotet zu werden, wenn das Segel am Baum verbleibt. (Das Segel wird vom Mast abgezogen und um den Baum aufgewickelt.)

Die beiden Bändsel durch die Öse am Segelhals werden **mehrfach geschlungen**. Das Bändselmaterial sollte dünn aber dehnungsarm und nicht rutschig sein.

Die Höhenjustierung

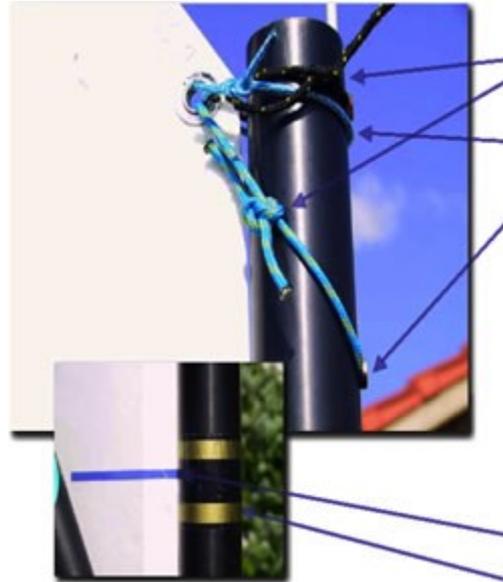
Das Opti-Segel ist an seinem Top mit einer Öse (Kausch) ausgerüstet, die seine **Abstandsjustierung** und **Höhenjustierung**

am Mast mittels zweier Bändsel erlaubt. Ein zusätzliches (loses) **Sicherungsbändsel** ist erlaubt.

Es sind **verschiedene Befestigungssysteme** in Gebrauch. Ein einfaches Befestigungssystem verwendet zwei kleine Aluminium-Zylinder, die in entsprechende Bohrungen am Mast eingeschoben und mittels des Verklickers fixiert werden. Diese Aluminium- Zylinder sind durchbohrt und fixieren wiederum die Bändsel.

- Das obere Befestigungsbändsel befestigt das Segeltop im richtigen Abstand zum Mast. (Maximal 1 cm Abstand erlaubt, Grundtrimm: 2mm)

- Das untere Bändsel stellt die Höhe des Segels am Mast so ein, dass die **Messmarke des Segels** zwischen den beiden korrespondierenden **Messmarken am Mast** liegt.



Die Vorliekspannung



Die richtige Höhe des Baums am Mast wird mit einem Bändsel justiert, das von der Baumgabel über einen **Zapfen am Mast** wieder zurück zur Baumgabel verläuft und vor dem Mast verknotet werden kann.

Die **Länge dieses Bändsels** bestimmt zusammen mit der Höhenjustierung des Segeltops (das wurde bereits eingestellt) die richtige Spannung des Vorlieks.

Grundtrimm:

- Leichtwind: wenig Vorlieksspannung (Das Vorliek kann sich dadurch strömungsgünstig an der Leeseite des Masts anschmiegen.)
- Starkwind: starke Vorlieksspannung (Das stark gespannte Vorliek stabilisiert die Segelform.)

Die Spriet

Das Opti-Segel wird mit einer Spriet in seine Form gebracht (Spriettakelung).

Die **Spriet** hat an beiden Enden (meist unterschiedlich ausgeformte) Zapfen, die obere und die untere Sprietnock.

Die obere Sprietnock wird in die entsprechende Schlaufe am Segel gesteckt.

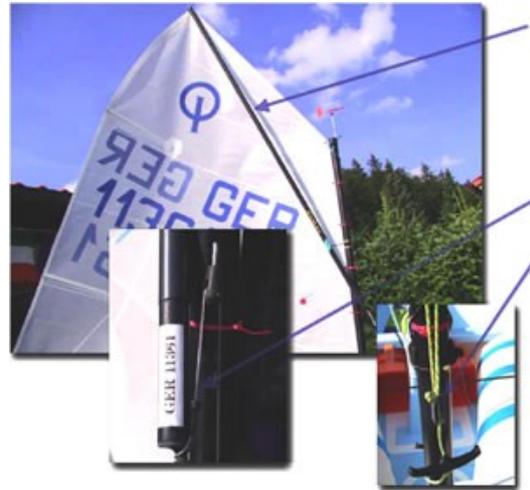
Die untere Sprietnock wird in die **Spriettalje** eingehängt.

Das Ende der Spriettalje wird in einer **Schlitzklemme** vorne am Mast festgesetzt.

Ein Griff am Ende der Spriettalje erleichtert deren Durchsetzen auf dem Wasser.

Grundtrimm:

- Segel faltenfrei in seine bauchigste Form bringen



Der Baumniederholer

Der Baumniederholer im Optimisten ist ein interessantes Trimminstrument.

Der Baum des Opti wird mit dem **Baumniederholer** nach unten gespannt.

Der Baumniederholer verhindert ein Hochsteigen des Segels bei Vorwindkursen und erlaubt in Maßen auch den Trimm des Segels.

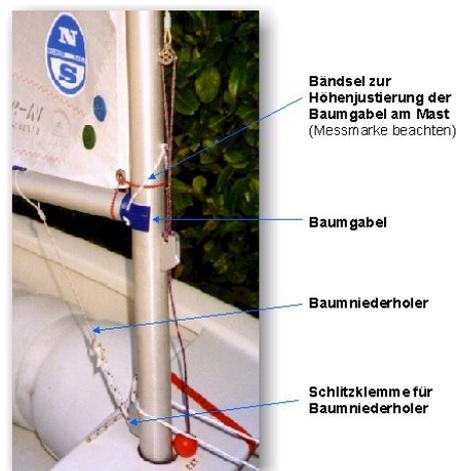
Der Baumniederholer wird mit seinem losen Ende durch die **Schlitzklemme** am Mast geführt und dort festgesetzt.

Der Baumniederholer wird erst durchgesetzt nachdem das Segel mit der Spriet getrimmt wurde.

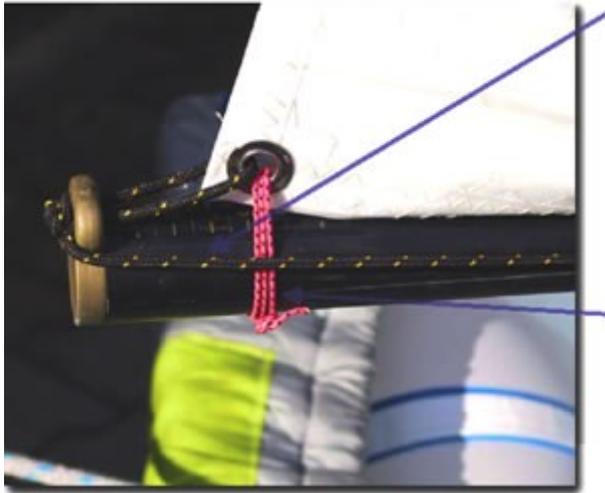
Grundtrimm:

- Leichtwind: wenig Spannung (Wenig Spannung im Achterliek des Segels)
- Starkwind: stärkere Spannung (Stabilisiert die Segelform)

Beim Festziehen gibt es auch noch einen ganz einfachen Trick: Einfach den Baum auf den Spiegel drücken.



Der Unterliekstrecker



Das Opti-Segel wird wesentlich auch mit dem Unterliekstrecker getrimmt.

Der **Unterliekstrecker** wird vom Baumnock durch die Kausch im Segel, zurück zur Baumnock und dann parallel zum Baum bis zu einer Schlitzklemme geführt.

Das freie Ende kann durch einen Griff oder eine Kugel griffgünstig abgeschlossen werden.

Eine Maßeinteilung auf dem Baum erleichtert das Merken des Unterliek-Trimms.

Das **Bändsel** durch die Kausch am Schothorn, durch die auch der Unterliekstrecker geführt wird, wird mehrfach geschlungen. (Abstand Unterliek zum Baum maximal 1 cm)

Grundtrimm:

- Leichtwind: wenig Unterlieksspannung (Bauchiges Segel)
- Starkwind: Starke Unterlieksspannung (Flaches Segel - geringere Windkräfte)

Das Mastfall -Mastfuß

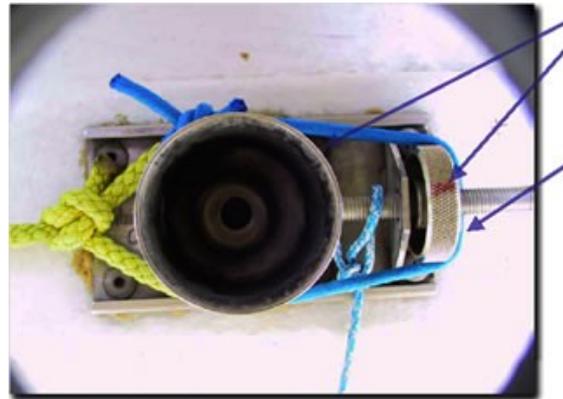
Der Mast steckt an seinem unteren Ende in einem **Mastschuh**, der mittels einer **Stellschraube** in Längsrichtung des Opti getrimmt werden kann.

Dadurch verändert man das **Mastfall** (Mastneigung in Längsrichtung), das mit einem Maßband von der Mastspitze zur Oberkante des Hecks gemessen wird.

Eine Gummischlaufe verhindert ein unbeabsichtigtes Verdrehen der Stellschraube.

Grundtrimm:

- Leichtwind: ca. 280 cm (Aufrechter Mast, Winddruckpunkt vorne)
- Starkwind: ca. 275 cm (Mast nach hinten geneigt, Winddruckpunkt hinten)



Die Mastsicherung



Der Mast muss gesichert werden. Im Falle einer Kenterung könnte andernfalls der Mast aus dem Mastschuh rutschen und bei Welle oder spätestens beim Aufrichten des Opti durch seine große Hebelwirkung die Mastbank zerstören:

- Zur Sicherung des Masts kann ein Tampen dienen, der an einer Öse an der Mastbank befestigt wird.
- Besser wird eine Mastsicherung verwendet, die unter der Mastbank mittels eines **Schnellspann-Verschlusses** am Mast festgeklemmt wird.
- Zur Prüfung wird der Mast nach oben angehoben: dabei darf das untere Mastende keinesfalls aus dem Mastschuh gleiten.

Fertig ???

Schwert und Ruder liegen beim Slippen im Rumpf und werden erst bei ausreichender Wassertiefe in die jeweilige Arbeitsposition gebracht.

Die Schwimmweste mit einem dem Körpergewicht entsprechendem Auftrieb ist Pflicht und muss von Anfang an getragen werden.

Ebenso ist ein angebundenes Paddel mitzuführen (es gibt auch Flautentage).

Fast hätten wir zwei wichtige Dinge vergessen:

Bei Wettfahrten wird gegebenenfalls eine **Protestflagge** benötigt. Diese hängt hier mit einem kleinen Schnapphaken am Baumniederholer.

Viel Wichtiger ist jedoch das Maskottchen - ohne Maskottchen kann ein Opti nicht schnell fahren - das ist wissenschaftlich erwiesen :)



So wendest du richtig

Es sieht zwar leicht aus, aber es ist schwer, es gut zu machen. Warum ist es so wichtig, gut zu wenden?

- Weil es **schnell** ist. Es mag selbstverständlich klingen, doch überlege dir mal, wie schnell du segeln müsstest, um drei Bootslängen aufzuholen, die du bei einer schlechten Wende verloren hast.
- Weil es toll ist, durch eine gute Wende in die **sichere Leestellung** gegenüber einem Boot zu gelangen, das gerade mit Backbordbug (Wind von Steuerbord) „Raum“ verlangt hat.
- Weil du **kentern** wirst, wenn du bei Starkwind nicht gut wendest

Halte deinen **Pinnenausleger** richtig: am äußersten Ende und so, als ob du ein Mikrophon halten würdest, nicht wie eine Gabel oder ein Messer! Das ist sehr wichtig, denn andernfalls wirst du bei den nächsten Schritten ins Straucheln kommen.

Reite nun stark aus oder **rolle** das Boot nach Luv und beginne, Ruder zu legen. Du solltest nur wenig am Ausleger drücken müssen, um schneller drehen zu können. Lege das Ruder nicht weiter als 45° (das wäre sonst wie bremsen!).



Duck dich! Du sollst noch immer auf der (alten) Luvseite sitzen, wenn der Baum über deinen Kopf geht.



Beweg dich schnell und gewandt auf die andere Seite, mit deinen Händen voran. Bleibe vorne im Boot und setze dich knapp hinter das Querschott.

Dreh dich beim Hinsetzen um. Du sollst noch immer den Ausleger und die Großschot in den selben Händen halten, mit dem Ausleger hinter dem Rücken. Bei Wind lasse die Großschot etwas (bei Starkwind etwas mehr) und schlüpfe mit deinen Füßen unter die Ausreitgurte und reite aus.



Halte deinen Kopf aufrecht und schau nach vorne. Da du noch immer den Ausleger hinter dem Rücken hältst kannst du steuern, so dass du schnell wieder Fahrt aufnehmen kannst. Schließlich kannst du die **Hände wechseln!** Fasse den Ausleger mit deiner Großschothand (indem du beides hältst). Mit der nun freien Hand packst du die Großschot (Verwende bitte nicht deine Zähne!). Mache das erst, wenn du fühlst, dass das Boot bereits beschleunigt hat und vergisst nicht, die Großschot nach der Wende wieder dicht zu nehmen (Du hattest sie ja zuvor je nach Windstärke etwas gelöst!).



Und das wichtigste ist: üben, üben, üben !!!

Geh~ segeln wenn immer du kannst und nicht nur bei gutem Wind. Lerne schnell zu wenden sowohl bei Leichtwind als auch bei Starkwind.

Kreuze vor dem Start einige Schläge hoch und wärme dich auf, bekomme ein Gefühl für den Wind.

So halst du richtig

Bei der Halse kann man viel gewinnen oder viel verlieren. Wer 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) behutsam vorgehen; eine zu hastige 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 hat der Optimist ein sehr großes Ruderblatt.

Das verleiht ihm eine nahezu einzigartige 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, kann niemals schnell sein.

Und so läuft die Halse 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 Bootsmittle gehen.

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
4. Segel nach der Halse nicht weit genug fieren



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.



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.



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.



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

So sitzt du richtig im Opti

Raus aus der Ecke! Eine wichtige und häufig ignorierte Voraussetzung ist die Sitzposition. Bei Leichtwind ist die optimale Sitzposition enorm wichtig.

An der Kreuz sollte der Opti möglichst flach auf dem Wasser aufliegen, nur so ist optimaler Vortrieb gewährleistet. Die ideale Sitzposition ist an der Querbank, schwere Steuerleute müssen sich unter Umständen mit dem Oberkörper noch weiter nach vorne lehnen.

Diese Grundeinstellung gilt für Flachwasser, bei einer kurzen, steilen Welle sitzt man eine Spur weiter achtern.

Die häufigsten Fehler::

Die Steuerleute sitzen zu weit achtern:

Das Heck wird tief ins Wasser gedrückt, beginnt zu saugen und der Opti bleibt förmlich stehen. Notorischen „Zu-weit-hinten Sitzern“ sollten sich eine Markierung auf den Süllrand kleben: „Wenn man Klebestreifen nicht mehr sieht, weiß man sofort, dass man weiter nach vorne rutschen muss,“

Auch Luvlage löst bei Leichtwind an der Kreuz eine Kettenreaktion an verlangsamen Faktoren aus.

Der Opti bildet einen bremsenden Keil im Wasser, dadurch entsteht Ruderdruck. Der Segler ist gezwungen Gegenruder zu geben, was wiederum bremst. Außerdem kommt bei Luvlage der Großbaum nach Luv. Das heißt: Bei extrem leichten Wind müssen die Segler unter Umständen sogar auf der Querbank sitzen.

Die Pinne wird bei Leichtwind oft zu fest gehalten: Es empfiehlt sich deshalb im Training auch das Steuern mit zwei Fingern zu üben; das schult das Feingefühl.

Auf raumen Kursen ist die ideale Leichtwindposition eine Spur hinter der Querbank, am Vorwind etwas weiter davor.

Während an der Kreuz Luvlage tunlichst vermieden werden soll, wird sie am Vorwindkurs bewusst erzwungen.

Vorteil: Die benetzte Bootsfläche wird verringert und das Segel kommt weiter nach oben, wo mehr Wind weht.

Vor dem Wind



Vor dem Wind wird der Opti extrem gekrängt. Rinnt Wasser über den Süllrand, ist es zuviel des Guten.

Im Idealfall wird das Boot einmal „aufgezogen“ und der Krängungswinkel gehalten.

Ein permanentes Auf-und Abgeschaukel, wie man es bei unroutinierteren Seglern sieht, wirkt sich negativ auf die Geschwindigkeit aus.



Vorwind ist die Sitzposition ist ähnlich wie an der Kreuz direkt an der Querbank.

Tipp: Um das Gleichgewicht besser zu halten, kann man sich mit der vorderen Hand an Schwert oder Schwertbank abstützen.

An der Kreuz



An der Kreuz ist die optimale Sitzposition an der Querbank.

Große oder schwere Segler sollen den Oberkörper noch weiter nach vorne bringen. Perfekt ist die Gewichtsverteilung, wenn das Boot weder mit Bug noch Heck eintaucht.

Der Opti darf auch nicht nach Luv oder Lee krängen, da sonst Ruderdruck entsteht.

Tipp: Der Trimm ist dann optimal, wenn das Boot so wie hier flach am Wasser liegt.

Kontrollieren lässt sich das, indem man die Pinne loslässt: Segelt der Opti geradeaus weiter, ist alles paletti.

Auf raumen Kursen



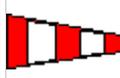
Auf raumen Kursen sitzt man ein bisschen weiter hinten als auf der Kreuz (da durch die offene Segelstellung am vorderen Teil des Bootes mehr Druck entsteht).

Je tiefer die Raume, desto stärker kann das Boot nach Luv krängen.

Trimm und Segeltechnik

| Segeltechnik | | | |
|----------------------|--|--|---|
| | Leichtwind | Mittelwind | Starkwind |
| | <2 Beaufort | 2-4 Beaufort | >5 Beaufort |
| Kreuzkurs | | | |
| Längstrimm | Setze dich in die Mitte des Bootes, direkt hinter dem Mittelschott. | Sitzposition wie bei Leichtwind; bewege dich jedoch bei auffrischendem Wind nach achtern. Gleiche die Wellen mit dem Oberkörper aus, um das "Stampfen" des Bootes zu verhindern. | Setze dich weiter zurück wenn der Wind stärker wird. Der Spiegel soll jedoch nicht ins Wasser tauchen - das macht langsam! Schwerere Segler dürfen nicht zu weit nach achtern, da sonst der Spiegel eintaucht. In Windlöchern Gewicht nach vorne. |
| Quertrimm | Halte das Boot aufrecht. Sitze auf der Süllkante und lehne dich nach innen um Luvkrängung zu vermeiden. | Das Boot immer aufrecht halten; bei auffrischendem Wind stärker ausreiten. | Das Boot immer aufrecht halten; so stark wie möglich ausreiten - oder noch stärker! |
| Schwertstellung | Schwert senkrecht oder leicht nach vorne geneigt. Verwende ein Gummistropp um das Schwert unten zu halten. | Schwert senkrecht, bei auffrischendem Wind nach hinten neigen. | Schwert nach hinten neigen Bis zu 10cm hochnehmen, wenn zuviel Druck im Schiff ist. (vor allem für leichte Segler und extremen Starkwind) |
| Raumschotkurs | | | |
| Längstrimm | Setze dich auf den Boden des Optis. | Setze dich auf die Seite des Bootes und verlagere dein Gewicht nach hinten, wenn der Winde stärker wird. | Bewege dich weiter nach hinten, reite aus. |
| | | Bewege dein Gewicht nach vor und zurück in jeder Welle, in jeder Bö. Arbeite mit der Großschot. | |
| Quertrimm | Halte das Boot aufrecht. | Halte das Boot aufrecht oder fahre mit etwas Krängung nach Luv. | Halte das Boot immer aufrecht. Reite aus so gut es geht. |
| Schwertstellung | Nimm das Schwert max. 60cm heraus; male dir eine Markierung an das Schwert, damit du sofort die richtige Stellung findest. | | |
| Vorwindkurs | | | |
| Längstrimm | Setze dich in die Mitte. | Setze dich in die Mitte. | Bewege dein Gewicht in Böen nach achtern. |
| Quertrimm | Kränge das Boot nach Luv. Lasse den Baum mehr als 90° nach Lee, damit er nicht nach Luv schwingt. | Setze dich auf die Süllkante und kränge das Boot stark nach Luv. Der Baum soll max. 90° nach Lee hinaus. | wie bei Mittelwind, jedoch den Baum nur noch 75-80° nach Lee gehen lassen. Wenn der Baum zu weit in Lee ist wird der Opti instabil. |
| Schwertstellung | Schwert ganz hochnehmen. | Schwert ganz hochnehmen. | Schwert etwa bis auf 10cm hochnehmen |

Flaggen und Signale

| optisch | | akustisch | Bedeutung |
|--------------------|---|---------------------------------|---|
| Y |  | ↑ ● | Schwimmwesten sind zu tragen |
| Blinklicht am Ufer |  | | 45 Blinks/Minute - Vorsichtsmeldung - Schwimmwestenpflicht 90 Blinks/Minute - Sturmwarnung - Schwimmwestenpflicht |
| L |  | ↑ ● ↓ ● | An Land: Bekanntmachung beachten Am Schiff: In Rufweite kommen. Am Ziel: Es folgt Wettfahrt 1 Minute nach dem Streichen von L erfolgt Ankündigung (- 6 min) |
| AP |  | ↑ ●● ↓ ● | Nicht gestartete Wettfahrten sind verschoben 1 Minute nach Streichen von AP erfolgt Ankündigung (- 6 min) |
| N |  | ↑ ●●● ↓ ● | Alle Wettfahrten sind abgebrochen. Rückkehr zum Startgebiet 1 Minute nach dem Streichen erfolgt Ankündigung (- 6 min) |
| H |  | mit N oder AP | Heute keine Wettfahrt mehr |
| A |  | mit N oder AP | Heute keine Wettfahrt mehr |
| Zahlenwimpel 2 |  | An Land mit AP | Es sind heute mehrere Wettfahrten hintereinander geplant |
| K |  | Vor/mit Klasse | Die zur Anzeige zugehörige Up-and-Down-Bahn ist zu segeln |
| O |  | Vor/mit Klasse | Die zur Anzeige zugehörige Dreiecks-Bahn ist zu segeln. Mit Flagge Grün steuerbord, ohne Flagge Grün backbord |
| Rot |  | Vor/mit Klasse | An Land: Protestfrist läuft |
| Klassenflagge |  | ↑ ● mit anderer Flagge | Ankündigungssignal (- 5 min) Signal gilt nur für die angezeigte Klasse |
| P |  | ↑ ● ↓ ● | An Land: Auslaufen, es erfolgt in Kürze Start Am Wasser: Vorbereitungssignal (- 4 min) Am Wasser: Streichen von P ist 1-Minutensignal (- 1 min) |
| I |  | ↑ ● ↓ ● | Vorbereitungssignal (- 4 min): Regel 30.1 ist in Kraft Beginn der 1-Minuten - Verbotszeit beim Streichen (-1 min) |
| Z |  | ↑ ● ↓ ● | Vorbereitungssignal (- 4 min): Regel 30.2 ist in Kraft. Beginn der 1-Minuten - Verbotszeit beim Streichen (-1 min) |
| Schwarz |  | ↑ ● ↓ ● | Vorbereitungssignal (- 4 min): Regel 30.3 ist in Kraft Beginn der 1-Minuten - Verbotszeit beim Streichen (-1 min) |
| X |  | ↑ ● | Einzelrückruf bzw. Verletzer von Regel 30.1 |
| 1. Hilfsstander |  | ↑ ●● ↓ ● | Allgemeiner Rückruf 1 Minute nach dem Streichen erfolgt Ankündigungssignal (- 6 min) |
| S |  | ↑ ●● mit Blau | Bahnabkürzung: Ziel zwischen Bahnmarke und Schiff |
| C |  | keine Signale | Bahnänderung der Richtung oder Länge des nächsten Schenkels |
| Kurstafel |  | mit Bahnanzeige mit Flagge C | Kurs zur ersten Bahnmarke Kurs zur nächsten geänderten Bahnmarke |

| | | | |
|------|---|--------------|----------------------------------|
| + |  | mit Flagge C | Nächster Schenkel ist verlängert |
| - |  | mit Flagge C | Nächster Schenkel ist verkürzt |
| M |  | ● - - - ● | Bahnmarkenersatz |
| Blau |  | | Das Zielschiff ist auf Position |

